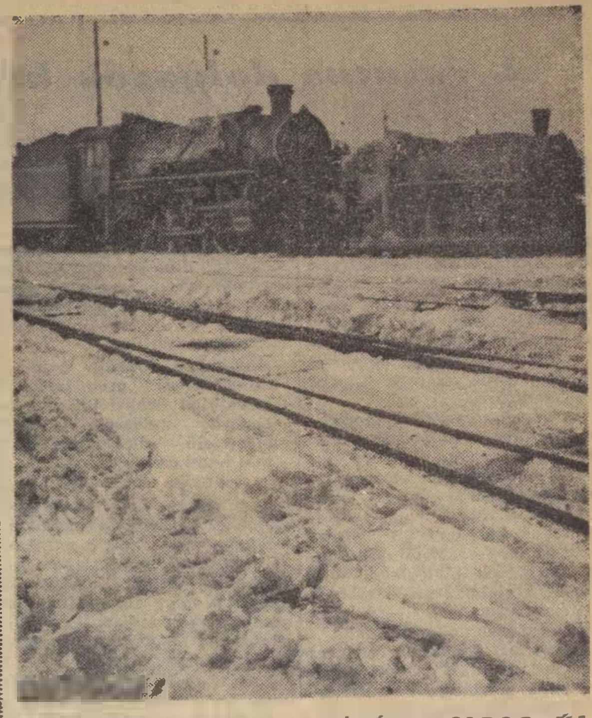
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM | Ára 40 fillér | 1964. JANUÁR 1.



SIKEREKBEN GAZDAG, BÉKÉS, BOLDOG ÚJ-ESZTENDŐT KIVÁNUNK MINDEN SZAKSZERVEZETI TAGNAK, MIDEN VASUTAS DOLGOZÓNAK ÉS CSALÁDJÁNAK!

Vasutasok Szakszervezetének elnöksége

Új év, új feladatok

Írta: dr. Soproni József, a szakszervezet titkára

Új év előtt állunk, új év örömei, gondjai várnak ránk. Az év fordulóján, a már gyakorlattá vált kis számadást és előrepillantást teszik meg az egyének, a családok kis és nagy közösségek, a mi nagy vasutas közösségünk, családunk is.

1963-ra visszatekintve, az egyébként nem hosszú időt mérlegre téve, sommázottan megállapíthatjuk, hogy a vasutasok megtették azt, ami kötelességükből fakadt, a népgazdasági tervekben foglalt szállítási feladatokat elvégezték. Elvégezték annak ellenére, hogy már az év kezdete baljósan indult. Mintha csak most lett volna, úgy él még a vasutasok tudatában az a szörnyű tél, amely példa nélkül álló erőfeszítésekre késztette a sínek világának embereit. Áruforgalmi korlátozások, hófúvások, tarkítva szénhiánnyal, hosszantartó zord hideg tette próbára a vasutasok fizikumát, erkölcsi erejét. Ki ne emlékeznék a tél viszontagságait felváltó árvizekre, melyek még csak fokozták a szállítási lemaradásokat. Több mint 3 millió tonna árut nem szállítottunk el és nem sokan voltak optimisták, akik hittek abban, hogy e nagy lemaradások ellenére a vasutasok a tervben foglaltakat teljesíteni tudják.

Most az év végén örömmel állapíthatjuk meg, hogy minden nehézség ellenére sikerült pótolni a lemaradást és valamivel több árut szállítottunk a tervezettnél. Igaz, hogy a vasút műszaki, technikai helyzete nem tette lehetővé, hogy minden felkínált árut elszállítsunk, de végül is a vasút hibájából nem kellett leállni üzemnek, építkezésnek: egyszóval nem hátraltattuk más iparágak terveinek a teljesítését.

Az egész évi feladatnak rövidebb terminusra való összezsúfolódása a feladatok megoldásán belül rendellenességeket is okozott. Nem dicsekedhetünk különösképpen a vasúti gazdasági mutatóival, az önköltséggel. A menetrendszerűség sem alakult megfelelően. Nem használtuk ki jól a vonóerőt, nem éltünk olyan lehetőségekkel, amelyek amellett, hogy gazdaságossá tették volna a vasutat még meg is könnyítették volna a vasutasok munkáját.

Ha le akarjuk vonni az 1963-as esztendő tanulságait, feltétlenül arra a végső következtetésre kell jutnunk, hogy a nehézségek ellenére is lehetett volna — és kell is a jövőben — eredményesebben munkálkodni. Ezért kell józan megfontolással mérlegelni az 1963-as évet, felmérni a megtett utat. Semmi sem biztosít bennünket, hogy ez a tél nem alakul az elmúlt évihez hasonlóan. Ezért kell olyan intézkedéseket tenni, hogy sokkal kevesebb áldozattal, vagy ha lehet anélkül lehessünk úrrá a nehézségeken.

Az 1964. évi terv semmivel sem tartalmaz kisebb tennivalókat, mint az 1963-as. Emellett számíthatunk egy nagyobb arányú tranzit-forgalomra és a tervek szerint több utast is kell szállítani. Csak alapos és gondos előkészületekkel, a tervek maradéktalan teljesítését előmozdító módszerek felkutatásával, a vasúton még mindig meglevő „rejtett" tartalékok feltárásával tudjuk kielégíteni a népgazdaság által támasztott igényeket.

Azt is hozzá kell mindjárt tenni, hogy a vasúti munka minőségét, gazdaságosságát feltétlenül javítani kell. Emellett a vasutasok jó hírnevét rontó baleseteket lényegesen gondosabb munkával, nagyobb fegyelemmel és figyelemmel el kell kerülni. Nem törvényszerű az, hogy a szállítási feladatok növekedésével egyidőben, a balesetek száma is növekedjék. A balesetekkel azonkívül, hogy nagy anyagi értékek pusztulnak el, számos egyéni és családi tragédia is bekövetkezik.

Az új esztendőben nem valami különleges és új feladat megoldásáért kell fáradozni, csupán fokozottabb fegyelemről, egymás munkája iránti megbecsülésről, a munkatársak szeretetéről van szó. Ez pedig a szocializmus sajátja, a szocialista ember lényéből fakad.

A vasutasok munkáját, pártunk, kormányunk és a dolgozó nép egyaránt nagyra becsüli. Ez az erkölcsi megbecsülés mellett abban is kifejezésre jut, hogy az 1963-as és a megelőző évek nehézségei ellenére elsőként a vasutasok bére került rendezésre. Nem jelentéktelen a népgazdaságon belül az az évi közel 300 millió forint, melyet erre a célra fordítunk. Ez a rendelkezés közel 150 000 vasutast érint előnyösen. Nekünk vasutas dolgozóknak azzal kell válaszolni erre a megbecsülésre, hogy feladatainkat maradéktalanul, a népgazdaság érdekeit minden körülmények között szem előtt tartva teljesítsük. A vasutas dolgozókban megvan az akarat és az akarattal párosult tudás ahhoz, hogy ez így is legyen.

Új év, új feladatok. Új örömök és gondok. A sínek világának emberei azért harcolnak, dolgoznak az új évben is, hogy minél több örömben részesüljenek ők maguk is, hazánk dolgozó népével együtt. Azon munkálkodnak, hogy minél kevesebb gond nehezedjen a dolgozók vállára, hogy ebben az országban egy szebb, egy boldogabb jelent és még szebb és boldogabb jövendőt teremtsenek a maguk számára. És ha visszapillantunk egy évvel később majd az 1964-es évre, teljes bizonyossággal állíthatjuk, hogy munkánk eredményeképpen újabb jelentős lépést tettünk szocialista hazánk felfelé ívelő útján.

Egyezmény a közös tehervagonpark létrehozásáról

A KGST végrehajtó bizottsága 1963. december 17. és 21. között Bukarestben tartotta 10. ülésszakát. A végrehajtó bizottság munkálatai során a Bolgár Népköztársaság, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság, a Lengyel Népköztársaság, a Magyar Népköztársaság, a Német Demokratikus Köztársaság, a Román Népköztársaság és a Szovjetunió kormányainak meghatalmazott képviselői aláírták a közös tehervagonpark létrehozására és üzemeltetésére vonatkozó egyezményt.

A vasutas dolgozók bérrendezése

Szakszervezetünk VI. kongresszusa elemezte a bérgazdálkodás helyzetét, a vasutas dolgozók és a népgazdaság más ágaiban foglalkoztatott dolgozók kereseti arányait és arra a következtetésre jutott, hogy az 1957-ben végrehajtott általános bérrendezés és a bérgazdálkodás új rendszere — főként az átlagbérellenőrzés eredményeként —, javult az egyes népgazdasági ágak átlagbér aránya és kisebb mértékben a munkakörök közötti bérarány a MÁV területén is. Ennek ellenére azonban a népgazdaság egyes ágaiban az azonos szakmájú, vagy azonos jelentőségű munkakört betöltő dolgozók bére magasabb volt, mint a vasúton. Ez a különbség az évenként engedélyezett 1—2 százalékos átlagbérnöveléssel nem szűnt meg.

A fentiek alapján VI. kongresszusunk határozatában is kimondta, hogy „*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.*"

E határozatnak megvolt a reális alapja. A második ötéves terv végrehajtásának eddigi tapasztalata bizonyította, hogy a kormány gazdasági célkitűzései helyesek, megalapozottak, reálisak. A népgazdaság eredményesen fejlődik, gazdasági életünk felfelé ívelő, az életkörülmények javulnak.

Annak dacára, hogy 1963-ban az egész népgazdaságban váratlan nehézségek jelentkeztek — a rendkívüli zord időjárás, árvíz, belvíz — ami rendellenes helyzethez vezetett a vasúti szállításban is,

a társadalmi összefogás, az egymás támogatása az erők koncentrálása átsegített bennünket a legnagyobb akadályokon.

A népgazdaság eredményes fejlődésére utalva jelentette be *Fock Jenő* elvtárs, az országgyűlés októberi ülésén, hogy a kormány az 1964. évi népgazdasági tervekben irányozza elő azokat az életszínvonalat emelő intézkedéseket, amelyeket — bár tervezve voltak — 1963-ban nem lehetett megvalósítani. Ennek során *1964. január 1-től* — mint ahogy azt a *Minisztertanács* december 12-i határozatával jóváhagyta — *a vasút és a posta dolgozóinak bérrendezésére kerül sor.*

A bérpolitikai intézkedés kihatása a vasúti közlekedés és ipar területén

havi 24 millió forint és átlagosan 10 százalékos béremelésnek felel meg.

Ilyen mértékű bérrendezésre a vasút történetében — kivéve az 1957. évi bérrendezést — *még nem volt példa.* Éppen ezért nagy jelentőséggel bír és egyben azt is mutatja, hogy a párt politikájából következően a kormány gazdaság-politikájának alapvető feladata a nép életkörülményeinek javítása.

A bérrendezésre fordítható jelentős összeg felhasználása során figyelembe kell venni a még viszonylag alacsony keresetű dolgozók bérnívójának emelése mellett a kereseti arányok javításának szükségességét. Azt, hogy *a vasút szakszolgálati ágai, a népgazdaság egyes ágai, foglalkozási csoportjai, szakmái, egyes vállalatok között kialakult feszültség csökkenjen és a káros „egyenlősdi" ne érvényesülhessen.*

A vasutas dolgozók bérszintjének elemzése megmutatta, hogy

a külső iparhoz viszonyított lemaradás nem minden területen egyforma.

A havibéres dolgozóknál nagyobbmérvű, mint az órabéreseknél. A teljesítménybérben foglalkoztatott vasutas dolgozók pedig azonos teljesítmény mellett — mivel a külső iparral azonos a bérrendszer és a normaegységtétel — általában azonos keresetet érhetnek el.

Nagyobb keresetlemaradás főleg az időbérrendszerben foglalkoztatott órabéres dolgozóknál van. Ezekre a körülményekre feltétlenül figyelemmel kell lenni a béremelésre for-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Versenyben a szocialista szolgálati hely címért

Év végi látogatás a pápai csomóponton

Jó eredményekkel zárta az őszi forgalmat *Pápa állomás.* Novemberben 91,8 százalékos kocsitartózkodást és 102,3 százalékos kocsikihasználást értek el. A vonatkísérők 117 százalékra teljesítették novemberi tervüket. *Kiss Ernő* állomásfőnök elégedett az eredményekkel.

— *A csúcsforgalom idején dicséretre méltó munkát végeztek állomásunk dolgozói* — mondotta beszélgetésünk alkalmával. — *Balesetmentesen oldották meg a nehéz feladatokat, még váltófelvágás sem volt állomásunkon. Mindenki nagyon igyekszik, hiszen a szocialista szolgálati hely címért folyik nálunk a verseny. Állomásunk három turja közül kettő már tavaly elnyerte a szocialista brigád címet.*

Kovács Pál forgalmi szolgálattevő brigádja jelvényes, *Domonkos Lajosé* okleveles szocialista brigád. *Döbrönte Tibor* forgalmista brigádja egy tavalyi baleset miatt nem kaphatta meg ezt a kitüntető címet, az idei második félévben azonban ők érték el a legjobb eredményeket.

Talán most sikerül

Pápa állomás még nem volt élüzem, de kétszer kaptak már vezérigazgatói elismerést. Szocialista munkaversenyükkel szeretnék elérni az első élüzem csillagot. Látogatásunk alkalmával *Domonkos Lajos* forgalmi szolgálattevő volt szolgálatban szocialista brigádjával.

— Milyen változás van a brigád munkájában, amióta elnyerték a szocialista címet? — kérdeztük a brigádvezetőtől.

— *A legnagyobb változás talán az, hogy jobban törődnek az emberek egymással,* mint azelőtt — válaszolta Domonkos elvtárs. — *Mindenki arra törekszik, hogy a vonatok fogadása, indítása és az egész állomási munka rendben menjen. Szocialista brigádunknak tagja a fűtőház velünk együtt szolgáló mozdonyfelvigyázója is.*

Elmondotta a szocialista brigádvezető, hogy a tartalék is jól segíti a brigád munkáját. Ha például beérkeznek az 1389-es és az 1392-es tolatósvonatok, a tartalék segít a vonatgépnek az elegy rendezésében, s így a vonatgép előbb kezelhet és indulhat tovább a szerelvénnyel. A jó munkaszervezésnek köszönhető, hogy a szűkös vágányhelyzet ellenére, ritkán fordul elő engedélyre várás Pápa állomás előtt.

Van néhány probléma is, melyek megoldása szükséges és elősegítené a munka további javulását. *Markocsányi Ernő* kocsivizsgáló például arra panaszkodott, hogy két hónapja nem kapnak rugót a személykocsi ajtózárakhoz. Ez a filléres alkatrész lehetetlenné teszi az ajtó javítását, pedig ez ilyenkor télen nemcsak biztonsági szempontból fontos. *Németh József* tolatásvezető a magas szolgálati óraszámra panaszkodott és feltette a kérdést: *vajon mikor szervezik meg Pápa állomáson a közbeváltó rendszert?*

A fűtőháziak

A fűtőháziak is eredményes munkát végeztek. A gazdaságos mozdonyfelhasználás kivételével minden tényezőnél teljesítették az élüzem szintet.

— *Ennél a tényezőnél nem a mi hibánkból történt a lemaradás* — mondotta *Rácérsek József* fűtőházfőnök. — *Mi a gépeket a lehetőséghez mérten mindig idejében a forgalom rendelkezésére bocsátottuk. A lemaradást a sok gépmenet okozta. Ami rajtunk múlott, ott megtettük a magunkét. Mozdonyaink egész éven át jó karban voltak. A télre is gondosan felkészítettük azokat. A személyvonatok továbbításában pedig a szombathelyi igazgatóság területén a mi kis fűtőházunk érte el a legjobb eredményt.*

— *Eddig rendben mentek a dolgok* — vette át a szót *Török Lajos* üzemgazdász, a csomópont párttitkára —. *A téltől azonban nagyon tartunk.*

Kevesebb a baleset

— Miért? Hiszen a mozdonyok jó állapotban vannak, — vetettük közbe.

— *Ez így igaz. Mozdonyaink jók, a szénnel azonban baj van. A keveréshez nem kaptunk hazai szenet, a külföldi szén is poros. Ilyen körülmények között mozdonyvezetőinknek a nagy hidegben sok bajt okoz majd a gőzfejlesztés. Arról nem is beszélek, hogy ha csak külföldi szénnel tüzelünk, az önköltség is alaposan megemelkedik.*

Megtudtuk, a fűtőház vezetőjétől azt is, hogy 1963-ban nemcsak eredményesen, hanem balesetmentesen dolgoztak. A személyzet hibájából szolgálatképtelenség egyszer sem fordult elő. A személyi balesetek száma is csökkent. Míg 1962-ben 7 személyi baleset történt és 60 nap esett ki a termelésből, addig 1963-ban csak 2 baleset volt és 29 nap esett ki.

Mint a fenti példák is bizonyítják, Pápa állomás és a fűtőház dolgozói a sok nehézség ellenére is helytálltak, eredményesen dolgoztak.

(Lőrincz — Visi)

A vasutas dolgozók bérrendezése

(Folytatás az 1. oldalról)

dítható keretösszeg felosztásánál. *Ezért az átlagos 10 százalékos béremelésen belül kb. 15 százalékos emelésre kerül sor a forgalmi nemutazó havidíjas* dolgozóknál. Az órabéresek béremelésének mértéke nagyjából megfelel az átlagos emelés mértékének, természetesen az előzőekben említett szempontok figyelembe vételével területenként és egyénenként differenciálva.

A bérrendezés kiterjed azokra *a havibéres dolgozókra, akik az úgynevezett államvasúti bérrendszerbe tartoznak,* (MÁV, GYSEV) vagyis akiknek az alapbére *rangfokozati* és *munkaköri* bérből áll. Érinti továbbá — a MÁV építőipari munkások kivételével — a vasúti közlekedésnél és a MÁV Ipari vállalatoknál foglalkoztatott órabéres dolgozókat.

Nem terjed ki a bérrendezés hatálya: a költségvetési rendszerben gazdálkodó államvasúti szervek, a napközik és bölcsődék, az üdülők, a V.T.K.I., a MÁV Vasúttervező ÜV., a MÁV Utasellátó ÜV. dolgozóira, a gépjárművezetőkre, házfelügyelőkre és a fegyveres vasútőrökre.

A bérrendezés valamelyest megváltoztatja a rang- és munkaköri bér arányát.

A jelenlegi 27 százalékról kb. *32 százalékra emelkedik a rangbér aránya* az összkereseten belül. Ez dolgozónként átlagosan közel 100 forint rangbéremelést jelent. Figyelembe véve azt, hogy a rangfokozati bérnek korpótlék jellege van, az I. és II. szakcsoportban, *a csillagos fokozatban levő dolgozó öt évi várakozási idő után,* ha nem is lép elő rangfokozatban, a *magasabb fokozat szerinti rangbért megkapja.*

A bérrendezés előkészítése során az illetékes szervek figyelembe vették szakszervezetünk VI. kongresszusa határozatának ezt a megállapítását is, mely szerint:

„Felül kell vizsgálni a jutalmazási és premizálási forrásokat, azok felhasználásának módszereit és megfelelő intézkedéseket kell tenni ösztönző hatásuk fokozása érdekében."

Ez azt jelenti, hogy az anyagi ösztönzés formáját mindenkor a munka jellegének, a munkakörülmények fokozottabb figyelembe vételével válasszák meg úgy, hogy előmozdítsa a vasúti közlekedés szállítási feladatainak megoldását, a gazdaságosság javítását.

Ezek figyelembe vételével kerül sor a nem mindenkor helyes irányba ösztönző egyéni jutalmazás helyett a *negyedéves prémium* bevezetésére a forgalmi szakszolgálat területén valamennyi I. csoportú és a 150 főnél nagyobb létszámú (utazók nélküli) II. csoportú állomások vezető, irányító és végrehajtó munkaköreiben. Ugyancsak prémium bevezetésére kerül sor a pályafenntartási, a vontatási, a távközlő és biztosítóberendezési és az anyagszerkezelési szakszolgálat területén a vezető, irányító, műszaki és végrehajtó műszaki munkakörökben. *A kifizethető prémium összege valamennyi szakszolgálatnál az előre meghatározott és koordinált üzemi teljesítményt mérő mutatók alakulásától függően változik.*

Az anyagi ösztönzés hatékonyságának növelése érdekében

a kilométer-pénzrendszer azonos elvek szerint lesz megoldva a vontatásnál és forgalomnál egyaránt.

A forgalmi szakszolgálatnál *megszünik az utazási sebesség szerinti elhatárolás* és egységesen mindkét területen *vonatnemenkénti* kilométerdíjazás kerül bevezetésre. Igy menetrendváltozás esetén az utazási sebesség esetleges emelése nem lesz csökkentő hatással a kilométerdíjra.

Az új bérrendszer kialakításánál az alapelvek meghatározásánál és az egyes kérdések eldöntésénél a bérrendezést előkészítő szervek

figyelembe vették a dolgozók véleményét, elképzeléseit és helyes nézeteit.

Ennek érvényesülését szolgálták a vezérigazgatóságon és az igazgatóságok központjaiban, továbbá a szakszervezet megyei bizottságai által szervezett előzetes tanácskozások, s végül elnökségünk december 17-i kibővített ülése is.

Reméljük, hogy a bérpolitikai intézkedés végrehajtása a vasutas dolgozók többségének egyetértésével találkozik. Pártunk kormányunk bérpolitikai intézkedése a vasutas munka újabb megbecsülése, mely minden bizonnyal újabb munkasikerekre serkent.

Miért romlott a debreceni mozdonyok vontatási teljesítménye?

A debreceni fűtőház szakszervezeti bizottságának termelési bizottsága fűtőházi szakemberek bevonásával még az ősz elején vizsgálta, mi okozza a debreceni mozdonyok gyengébb vontatási teljesítményeit.

Fűtőházunk 1963. májusában 19 darab 520-as sorozatú mozdonyt kapott. A vizsgálat kimutatta, hogy ezeket az erős gépeket nem használják ki megfelelően. Általában gyorsteher- és tolatós tehervonatokkal járnak. Ezek a vonatok rendszerint alacsony tengelyszámúak és gyenge terhelésűek. Irányvonatot nagyon ritkán bíztak 520-as mozdonyra. A vizsgálati időszak 20 napja alatt 112 esetben közlekedett a 19 mozdony. Ennek során *tízszer vittek 140 tengelynél nagyobb vonatot, viszont 68 esetben száznál kevesebb tengelyszámú, egészen kis elegysúlyú szerelvényt továbbítottak.*

Egy forduló: 50 óra

A mozdonyszemélyzet állandó panasza, hogy az 520-as sorozatú mozdonyok vonatjai nincsenek kiterhelve, viszont annál többet ácsorognak a vonalon. Ezek a mozdonyok *Debrecen* és *Záhony* között általában 50 óra alatt fordulnak meg. Személyzetük panasza érthető, hiszen korábban 411-es sorozatú mozdonnyal jártak, most nagyobb gépük van, mégis kevesebbet keresnek. A túlsúly ugyanis, mely után prémiumot kaphatnának, 520-as mozdony esetében csak valóban jól kiterhelt szerelvény vontatása esetén jelentkezik. Csökkent a szénjutalék összege is. A mozdonyszemélyzet azt látja, hogy *több szolgálati óra ellenére is kevesebbet keres, mint azelőtt.*

A legnagyobb baj mozdonyaink ácsorgása. Ez nemcsak az 520 gépeket érinti, hanem valamennyit. Nézzünk erre néhány példát:

November 19-én az 520—069-es mozdonyunk *Debrecen* állomáson szerelvényével 437 percet várt menesztésre. Ugyanezen a napon a 424—121 számú gépünk 375 percet várt az indulásra. Decemberben tovább rosszabbodott a helyzet. 14-én például a *Füzesabony* felé induló 1564 számú vonat az 520—064 számú géppel 15.30 órától másnap 1.30 óráig, tehát pontosan 10 órát várakozott az indulásra. December 15-én az 1768-as vonat 424—328 számú mozdonnyal *Debrecen* állomáson több mint 10 órát várt menesztésre.

Jobban használjuk ki a gépeket

Az utazószemélyzett jogosan kéri, hogy az irányító szervek tegyék lehetővé számukra a zavartalan munkát, ha lehet, fordulóban közlekedtessék az 520-as mozdonyokat is. *Záhonyban* van megfelelő menynyiségű elegy. Nyilván össze lehetne állítani egységesen akár 2300 tonnás szerelvényeket is, melyet a 424-es és az 520-as mozdonyok egyaránt továbbíthatnak.

Az állomások forgalmi szolgálatának, a menetirányítóknak sokkal jobban kell szervezniök a munkát, hogy lehetővé váljék tehervonataik utazási sebességének növelése. *A jelenlegi forgalmi nehézségek csak részben a havazás és a kemény hideg következményei.* A szervezési hibák az ősz folyamán is megvoltak. A sok magyarázkodás helyett jobb lenne ezeket megszüntetni.

A forgalomnak kellene gondoskodnia arról, hogy szolgálat után fűtőházunk gyorsan megkapja a mozdonyokat. Előfeltétele ez annak, hogy az újabb szolgálatra felkészítsük a gépet és a személyzetet. Úgy kellene irányítani igazgatóságunk területén a forgalmat, hogy a gépek ácsorogtatása megszűnjön. Véreredményben *ismeretes vonalaink átbocsátó képessége. Ennek megfelelően kell tervezni a vonatokat.* A túltervezés csak torlódást okoz, ami sem a forgalom, sem a vontatás számára nem előnyös, népgazdaságunk számára pedig egyenesen káros.

Marosán Pál
Debrecen

Szolnoki előkészületek az újrendszerű járműjavításra

Január 1-től *Szombathely* után a *székesfehérvári*, a *miskolci* és a *szolnoki járműjavítók* is áttérnek az új gazdálkodási és munkáltatási rendszerre, melyet az egyszerű, s nem egeszen pontos szohasználat *„minőségi járműjavítás"*-nak nevez.

A szolnoki járműjavító vezetői éppen az igazgató irodájában tanácskoztak tennivalóikról, amikor felkerestük őket, hogy megkérdezzük: *hogyan állnak az újrendszerű járműjavítás előkészítésével, mit terveznek az 1964-es évre?*

Szervezési intézkedések

— Az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer bevezetésével kapcsolatban több szervezési intézkedést hajtottunk végre — mondotta *Jávor Nándor* igazgató. — Átszerveztük a gyartáselőkészítést, megerősítettük a termelés irányítását és bizonyos átszervezést hajtottunk végre pénzügyi vonalon is.

— *Rendelkeznek-e már az újrendszerű járműjavítás előfeltételeivel?* — kérdeztük.

— Nagyobb arányú műszaki fejlesztésről sajnos, nem beszélhetünk — válaszolta az igazgató. — Igyekeztünk jobban megszervezni a cserejavítást és alkatrészek előregyártását máris megkezdtük, hogy januárban megfelelő készlettel induljunk. Rendkívül fontosnak tartjuk a munkahelyek jobb anyagellátását. Neheziti a dolgunkat a mintegy 150 fős létszámhiány, melyet több túlóra felhasználásával leszünk majd kénytelenek pótolni.

A műszaki problémákról *Szekeres Ernő*, a vállalat főmérnöke szólt. Elmondotta, hogy a járművek rozsdátalanításához fonalas kézi levegőpisztolyokat rendeltek. De a rendelt 15 darabból eddig csak kettő érkezett meg. Gondoskodtak különféle méretű csavarhéz lehajtó kisgépek és villamos kézifúró berendezéséről is. A jövő év folyamán festékszóró berendezést helyeznek üzembe, amely könnyíteni fogja a kézi munkát. Hasonló célt szolgál a lúgos, vegyszeres alkatrésztisztító berendezés is. 1964 folyamán pneumatikus alvázfa- és szekrényváz-egyengető berendezést is kap a járműjavító.

— Sürgősen meg kell oldanunk a befestett teherkocsik szárítását, hogy téli időszakban is zavartalanul dolgozhassunk — folytatta a főmérnök. — A teherkocsikat ugyanis ketszer kell mázolnunk, de a második mázolásra csak akkor kerülhet sor, ha az első már megszáradt. A műhely fűtésének megjavításához legalább 400 000 forintos beruházásra van szükség.

A lehetőségek korlátozottak

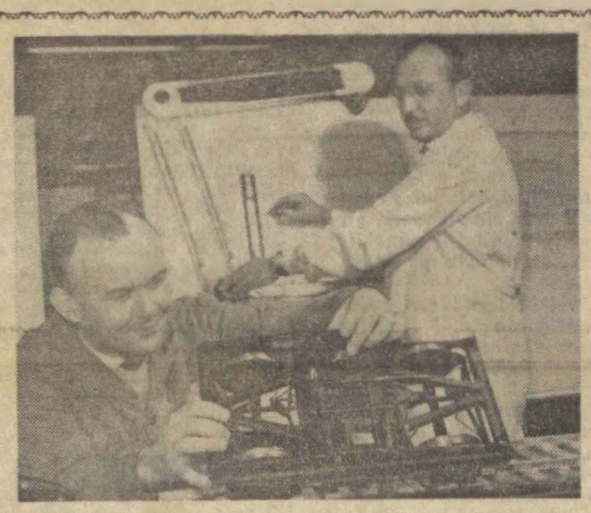
A szolnoki járműjavító 55 fokos termálvíz-forrással rendelkezik, melyet a kocsik mosására is szeretnének felhasználni. A kocsimosó berendezés létesítése 225 000 forintba kerül. — Igény tehát bőven van, a lehetőségek azonban korlátozottak. A szolnoki járműjavítónak lényegében a meglevő műszaki feltételekkel kell megvalósitania az alaposabb és egyben gazdaságosabb járműjavitási munkamódszert. Az ehhez szükséges anyagokat megrendelték és az illetékesekkel megállapodtak abban, hogy a javításra kerülő járműveket mindig időben átadják az üzemnek. Erre vonatkozóan most készül a részletes terv.

— Üzemünk dolgozóival termelési tanácskozásokon, taggyüléseken többször megbeszéltük már a jövő évi tennivalókat — mondotta *Zentai József*, a szakszervezeti bizottság titkára. — Vállalatunk aktivaértekezlete bizakodó hangulatban tárgyalt erről a feladatról. Mégis még sokat kell foglalkoznunk az új járműjavítási rendszerrel, hogy mindenki megértse szükségességét. Sokan megkérdezik még: *„eddig talán nem végeztük el rendesen a munkát?"*

Javul a munka minősége

Kétségtelen, hogy a szolnoki járműjavító munkája 1963 folyamán minőségi szempontból nagyon sokat javult. Egyöntetűen bizonyítják ezt a vontatási átvevők, akik rendszeresen járnak Szombathelyre is és figyelemmel kísérik az ott már bevezetett minőségi járműjavítást. Véleményük szerint az idei tavasz óta már a szolnokiak is jobb munkát adnak ki a kezük alól. Emellett szól az a tény is, hogy a szolnoki járműjavító 4,5 millió forinttal túllépte a múlt évben tervezett önköltséget. Egy egységteljesítmény-időre átlag 13 órával többet fordítottak, mint a bázisidőszakban. Nem csoda, hogy most sok dolga van *Balázs István* főkönyvelőnek.

— Nagyon örülünk annak, hogy a vontatás elismeri jó munkánkat — mondotta a főkönyvelő. — Igyekeztünk is mindent megtenni, hogy ne legyen panasz az általunk javított járművekre. Ez az igyekezet most sajnos, visszaüt ránk, mert a rögzítettáras munkák következtében nem tudtuk teljesíteni a nyereségtervet. Emiatt bizonytalanná vált, hogy lesz-e az idén nyereségrészesedésünk és prémiumunk. Az igényesebb munka mindenesetre megkönnyíti az átmenetet az újrendszerű járműjavításra, amely már vállalatunknál lényegében nem is lesz új dolog... **(Lőrincz)**



A korszerű vasúti járműveknél is tért hódít az autóiparban már széles körben alkalmazott légrugózás. A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár fejlesztési osztályán Vermes Ágostonnak, a kutatórészleg vezetőjének irányításával öt éve folytatnak kísérleteket a vasútnál alkalmazható légrugók megvalósítására. A képen Vermes Ágoston és Varju János kutatómérnök munka közben.
(MTI Foto Lajos György felv.)

Egy figyelmes „utas"

A *Balatonrendesen* lakó *Bognár Antal* vonalbejáró őr december 16-án reggel felszállt az 1147. számú vonatra, hogy szolgálati helyére, *Balatonakalira* utazzon.

A vonat indulása után az ülőhelyen olyan zökkenést érzett, amelyből *sintörésre következtetett.* Amikor *Révfülöp* állomásra ért a vonat, jelentette felfedezését a forgalmi szolgálattevőnek. A gyors vizsgálat bebizonyította, hogy *Bognár Antal nem tévedett. Borka Gyula* pályamester irányításával tartalék sínt vittek a megjelölt helyre és kicserélték a törött-tet.

Bognár Antal vonalbejáró őr bebizonyította, hogy nemcsak a sínek mentén gyalogolva lehet észrevenni a hibát, *aki figyel, útközben is felfedezheti a sintörést.*

B. K.

Ácson „megfogták" az 1-est

— HÁROM TÖRTÉNET A VASUTAS HELYTÁLLÁSRÓL —

A vasút irányítása, a vonatforgalom lebonyolítása minden időben, de ilyenkor télen különösen nagy hozzáértést, éber szolgálatot, hivatásszeretetet, nem utolsósorban helytállást követel a vasutasoktól. Helytállást, éjjel és nappal, hétköznap és vasárnap, helytállást nyáron a tűző napban, télen hóban és fagyban.

A szó igazi értelmében helytállni az acélsinek országútján, többet nyújtani annál, amit a szabályok előírnak, dicséretes dolog. Ilyen cselekedetekről, a vasutas helytállásról szól az alábbi három kis történet.

1.

Köztudomású, hogy a nemzetközi gyorsvonatok nagy sebességgel robognak vasútvonalainkon. A *Budapest—Wien expressz* és a *Wiener Walzer* például óránként 90 kilométeres sebességgel száguld a budapest—hegyeshalmi vonalon. Az állomások őrhelyein szolgálatot teljesítő vasutasok alig emelik tisztelgésre kezüket, a szerelvény máris elhúz előttük.

December 13-án az 1-es gyors is nagy sebességgel száguldott, amikor *Ács* állomásra való behaladás közben a vezérnek tisztelgő *Csölle György* munkamester, váltókezelő észrevette, hogy az utolsó kocsik kerekei szikrát szórnak.

Itt valami nincs rendben, vetődött fel benne a gondolat, s már ugrott is a telefonhoz, hogy észrevételét közölje a szolgálattevővel.

— *Az 1-est meg kell fogni! Szikráznak a kerekek...!* — jelentette izgatottan.

Közben a szerelvény már elfutott a felvételi épület előtt. *Leinteni nem lehetett.* Ezért a szolgálattevő is a telefonhoz ugrott, és utasította a 34-es őrhelyen szolgálatot teljesítő *Tóth László* térközört, hogy állítsa meg a gyorsot. Az 1-es fékezve megállt a térköznél, majd lassan visszatolatott Ács állomásra. Ott derült ki, hogy a szerelvény utolsó kocsiján, a 325-ös motorkocsin kerékabroncstörés van. *Csölle György* váltókezelő éberségével egy esetleges *súlyos kimenetelű szerencsétlenségtől mentette meg* a szerelvényt és utasait.

A gyors némi késéssel, a 325-ös motorkocsi nélkül futott be a *Keleti pályaudvarra.*

2.

December 19-én a *Tatabányán* történt baleset miatt *Hirvátkimle* állomáson fel kellett oszlatni a 73-as tehervonat szerelvényét. A szerelvény a késő esti órákban kapott csak gépet, vonatkísérő személyzet azonban nem volt sehol. Egy ideig töprengtek az állomáson, hogy elinduljon-e a szerelvény, vagy megvárja, míg a vonatkísérő megérkezik. Az utóbbira sokáig kellett volna várni. Ezért *Ruhos Lajos* intéző, állomásfőnök kezébe vette a papírokat, majd jól felöltözött az útra, és *mint zárfékező vonatvezető vállalta a 73-as továbbítását Ferencvárosba.*

A tehervonat éjfél után 02.40 órára érkezett meg — 20 fokos hidegben *Ferencvárosba.* Az állomásfőnöknek nem volt leányálom megtenni zárféken a 150 kilométeres utat. De ő az egész napi szolgálat után is vállalta ezt az utat, mert tudta, hogy a szerelvényben *fontos küldemények* vannak. Cselekedete valóban *dicséretes.*

3.

December 19-én történt a következő eset is. *Újszász* állomáson rámolásra várt az *5598-as tolatós tehervonat.* De nem akadt senki, aki munkához látott volna. A mozdony személyzete kijelentette, hogy ők *nem hajlandók rámolni, mert fáradtak,* rámolás nélkül pedig nem viszik tovább a vonatot. A rövid vitának *Lakatos József* főállomás-előljáró, forgalmi szolgálattevő vetett véget. Hogyan? Nagyon egyszerű a dolog. Tekintve, hogy a szolgálatátadás megtörtént, ő, a forgalmista, az éjszakás szolgálat után vállalta, hogy megrámolja az 5598-as szerelvény mozdonyát. Felmászott a szerkocsira, és munkához látott. Később segítsége is akadt. Nem a mozdonyszemélyzet segitett neki. Ők nézték, hogyan gürcöl a forgalmi szolgálattevő egyedül a szerkocsi tetején. Egy másik mozdonyvezető a 2084-es tehervonat mozdonyvezetője, aki észrevette, mi történik a másik gépen, sietett *Lakatos* segítségére. *Ők ketten rámolták meg a gépet, hogy az 5598-as tovább indulhasson.*

★

Ilyen esetek is megtörténnek a mi vasútunkon. Szerencsére azonban egyre kevesebb. Az viszont örvendetes, hogy mostanában gyakran hallhatunk olyan emberekről, mint Csölle György váltókezelő, Ruhos Lajos intéző, állomásfőnök és Lakatos József főállomás-előljáró, forgalmi szolgálattevő. Az ő példájuk követésre méltó.

(p)

Gőzmozdony-búcsúztató az Északi Járműjavítóban

Az Északi Járműjavító gőzmozdonyjavító osztálya áttért a villamosmozdonyok javítására. December 21-én, délután ünnepséget rendeztek a szerelőcsarnokban. Búcsúztatták az általuk megjavított *utolsó gőzmozdonyt*, a 328—014 számú gépet.

Több száz dolgozó vette körül a szónoki emelvénnyé „előléptetett" tolópadot, amikor *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes üdvözölte a műhely dolgozóit a jelentős esemény alkalmából. Arról beszélt, hogy a gőzmozdonyjavítások befejezésével új korszak kezdődik a műhely életében. A korszerű technika alkalmazása megköveteli, hogy az Északi Járműjavítóban megfelelő bázist teremtsünk a villamosmozdonyok javításához.

A műhely dolgozói nevében *Szedlák István* brigádvezető vett búcsút az utolsó gőzmozdonytól.

— *A gőzmozdonyjavítás nehéz munka volt, nagy fizikai erőt igényelt, de mindig nagyon örültünk, amikor egy-egy gép próbája sikerült. Részünkre ez a munka nemcsak kenyérkereset volt, hanem hivatás is, mert nagyon szerettük. Most, ezzel az utolsó gőzmozdonnyal búcsuzunk életünk egy nehéz, de kedves időszakától. Uj munka vár ránk, hiszen műhelyünk már átállt a villanymozdonyok javítására.*

Iglódi Pál mozdonyatadó is keresetlen szavakkal búcsúzott az utolsó gőzmozdonytól. Utána *Horváth Lajos* mozdonyvezető, a hatvani fűtőház dolgozója lépett a mikrofon elé, hogy átvegye a 328—014 számú gépet.

Azután a hatalmas szerelőcsarnokban *felharsant az utolsó gőzmozdony sípszava*, játszani kezdett a zenekar és a mozdony, melyet valóban nagyon kicsinosítottak, méltóságteljes pöfékeléssel megindult a kijárat felé. A kovácsok, a lakatosok, a szerelők mögé szegődtek és *elkísérték az ajtóig*...

Több éves program keretében korszerűsítik a Cegléd—Szeged közötti vasútvonalat. A munkálatok első szakaszában Kecskemét állomás korszerűsítésére kerül sor. A képen a dominórendszerű biztosítóberendezés vezénylő szekrényét szerelik Kecskeméten

(MTI Foto, Lajos György felv.)

A vasút nyolc hónap alatt pótolta a lemaradást

1964-ben 107,6 millió tonna árut és 403,5 millió utast kell elszállítani

Kétoldali birságolás a havi fuvarozási terv megsértéséért

Ismét magunk mögött hagytunk egy nehéz esztendőt. A hosszu, zord tél, a tavaszi ár-, víz- és belvizkárok és még számos kedvezőtlen tényező, egyidejű hatása, nemcsak a vasúti közlekedésre, hanem a népgazdaság egész termelésére kihatott. Persze, a kedvezőtlen időjárás nemcsak nálunk okozott nehézségeket, hanem Európa többi országaiban is.

No, de ezúttal maradjunk a saját portánkon. S a körülmények ismeretében, a jó gazda gondosságával vizsgáljuk meg mit végeztünk hogyan dolgoztunk? Hogyan oldottuk meg a népgazdaság által a vasút elé támasztott szállítási feladatokat? A kérdésekre *Lindner József* vezérigazgatóhelyettestől kaptunk választ.

403,5 millió utas

— Az év elején életbeléptetett menetrendi korlatozasokat is figyelembe véve

a vasut tervteljesítése 99,9 százalék körül várható

— mondotta bevezetőjében. — Előzetes adatok szerint az elszállított utasok száma 2,8 százalékkal több, mint a bázis időszakban volt. A személyszallító vonatok zsufoltságát mindezek ellenére sem sikerült enyhíteni. A menetrendszerűség is kedvezőtlenül alakult. Az 1962. évi 96,6 százalékkal szemben, csak 94 szazalékos eredményt értünk el. A lemaradás főbb okai ismertek. Az objektív okok mellett azonban azt is meg kell mondani hogy 1963-ban a személyszállító vonatok pontos közlekedése érdekében kifejtett tevékenység nem volt olyan mertékű, mint a korábbi években.

A nemzetközi személyszállító vonatoknál jobb a helyzet. Jóllehet 1963-ban is első helyen végeztünk a baráti országok vasútai kozott folyó munkaversenyben,

a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerű közlekedésében ennek ellenére sem állt be számottevő javulás.

De akad még tennivaló a szerelvények tisztaságát illetően is.

— *Növekszik-e a vasut személyszállítása 1964-ben. Ha igen, milyen mértekben?*

— 1964-ben 403,5 millió utast kell elszállítanunk. Ez 2,8 százalékkal több az 1963. évinél. Az utaskilométer teljesítmény 3,2 százalékkal nő. Ezekből a számokból is kitűnik, hogy a személyszállító vonatok tekintélyének visszaállítása, a tervezett 97 százalékos menetrendszerűség biztosítása, az eddiginél sokkal fegyelmezettebb, lelkiismeretesebb munkát követel minden vasutastól, de főleg az állomási dolgozók, a fűtőházi és a forgalmi utazószemélyzet részéről.

A személyszállítási igények — a jelenlegi szervezettséget figyelembe véve — elsősorban technikai követelményeket támasztanak a vasút elé. Természetesen, a villamosítás, a dieselesítés és az új személykocsik beszerzese mellett, olyan szervezési intézkedésekre is szükség van mely szerint a személykocsik javítása nem nyáron, hanem a kisebb forgalmú téli időszakban történjek.

A zsúfoltság enyhítése érdekében tovább kell csökkenteni a szerelvényfordulókat.

Az utasáramlási adatok elemzésével pedig az egyes vonalakon közlekedő szerelvények nagyságát az igényeknek megfelelően kell meghatározni. Ezek az alapvető követelmények határozzák meg a szerelvények tisztítási, műszaki és egyéb normáit. Jelentősen javítja a személypályaudvarok tolatási munkajat az is, ha ezt a műveletet dieselesítjük.

Nem tudtunk minden árut elszállítani

— *Hogyan alakult a vasút áruszállítása? Milyen mértékben tudtunk eleget tenni kötelezettsegeinknek?*

— Az 1963. évi áruszállítás munkájára is sok tekintetben érvényesek a fenti megállapítások. Ebben az évben került először a vasút olyan helyzetbe, hogy a felsobb párt és kormányszervek elött elore ki kellett jelenteni: nem tudunk minden felkínált árut elszállítani. A vasút dolgozói azonban nagy erőfeszítéseket tettek az első negyedévi 3,1 millió tonna szállitási lemaradás behozására.

Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a nagyfokú lemaradást nyolc hónap alatt sikerült behozni. Igy az elszallitott tonna előzetes adatok szerint megfelel az állami tervekben előírt mennyiségnek.

A tranzit és import tervet 6 százalékkal túlteljesítettük. A belföldi szállítási tervet azonban csak 99,1 százalékra tudtuk teljesíteni. Jelentkeztek igények az állami tervben előírt belföldi szállításokon túlmenően is. Ezt azonban csak egyes árufeléseknél sikerült kielégíteni más szállítások rovására. Különösen jelentősek az építőipari lemaradások. Lényegesen kedvezőbb a helyzet az áruszállítás teljesítményének, az árutonna kilométertervnek a teljesítésénél. Ennél a mutatónál 100,6 százalékos eredmény született.

Ezekután elmondhatjuk, hogy

a vasút az adott helyzetben az állami áruszállítási feladatát teljesítette.

A népgazdaság igényeit azonban csak annyiban tudta kielégíteni, hogy a társadalmi termelés során nagyobb jelentőségű zavarok nem jelentkeztek.

107,6 millió tonna áru

Az áruszállításokat illetően, is tovább nőnek a vasút feladatai, hiszen nem kevesebb, mint

107,6 millió tonna árut kell elszállitani.

Hogy feladatainkat maradektalanul végre tudjuk hajtani, már az év első napjától olyan felkészültséggel kell rendelkezni, melynek segítségével megelőzhetők a szállítás munkájára kedvezőtlen hatások és növelhető a munka termelékenysége anélkül, hogy az az emberi vagy gépi erő túlzott igenybevetelével járna. Már az első negyedevben 25,7 millió tonna arut kell elszállítani. Ez 5,8 millio tonnával több az 1963. év hasonló időszakánal. Biztosítanunk kell az 1963. evben elmaradt áruk utószállítását, ugyanakkor a harmadik és a negyedik negyedev tehermentesitésére előszállításokat is kell végezni.

— *Ismeretes, hogy hatékonyabb, nagyobb teljesítményt és gazdaságosabb üzemeltetést csak a hálózati munka tervszerűségével lehet biztosítani. Ezzel kapcsolatban milyen szervezési intézkedéseket tervez a vasút felső vezetése?*

— Mindenekelőtt arra van szükség, hogy a vonatokat — a szervezett elegyáramlatra épített — vonatközlekedési terv szerint, menetrend szerint közlekedtessék. Csak így biztosíthatjuk a berendezések, a vonalak és a rendezőpályaudvarok egyenletes terhelését, a rendelkezésünkre álló lehetőségek legjobb kihasználását.

Kétoldalú bírságrendszer

A tervszerű hálózati munka érdekében el kell érni, hogy 1964-ben

mind a fuvaroztató felek, mind pedig a vasút kölcsönösen kötelezőnek tartsa a reális viszonylatokat is tartalmazó havi fuvarozási tervet.

A realitás biztosítása érdekében be kell vezetni a kétoldalú bírságrendszert. Bírságot kell fizetni a vasútnak, ha a havi tervbe foglalt árumennyiséghez szükséges kocsikat nem állítja ki. De bírságot kell fizetni a fuvaroztatónak is, ha a havi terv teljesítéséhez szükséges kocsikat nem veszi igénybe, sőt, akkor is, ha megváltoztatja a rendeltetési állomást, vagy nem a kijelölt útirányt veszi igénybe.

A legfontosabb szervezesi intézkedések egyike a rakodással történő irányvonat szervezés. 1963-ban a kocsirakományú áruk 43,8 százaléka irányvonatokkal került továbbításra. Ez elismerésre méltó eredmény. A növekvő áruforgalom azonban megköveteli e rendszer továbbfejlesztését a vasút és a szállítófelek, valamint a közúti közlekedés közötti még jobb együttműködést. Az áramlatszervezés másik nagy területe a rendezői irányvonatképzés. 1963-ban az előző évhez viszonyítva 4500-zal több rendezői irányvonat közlekedett. Az áruszállítási feladatok növekedése 1964-ben is kötelezően írja elő a rendezői irányvonatok szamának további növelését.

1964-ben 3,7 nap atlagos kocsiforduló idővel kell dolgoznunk.

Ez 0,05 nappal kevesebb az 1963. évinél. Az év folyamán 3200 teherkocsit és 600 speciális teherkocsit szerzünk be. Ez a beszerzés csak az év végéig fejeződik be. Ugyanakkor mintegy 2000—2300 regi kocsit kell kiselejtezni.

Rövidebb kocsitartózkodást

A rendező és elagazó állomási kocsitartózkodási idő 27,9 ora, a kocsiforduló időnek 29,8 százaléka. Az a teny, hogy minden kocsi a forduló alatt átlagosan 2,7-szer érint rendező pályaudvart, különös súllyal emeli ki azt a követelményt, hogy növelni kell az olyan rendezői irányvonatok számát, amelyek több rendezőpályaudvaron át közlekednek átrendezes nélkül.

A vasúti üzemi munka szervezésénél a másik döntő terület a vontató járművek jobb kihasználásának szervezése. 1963-ban az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény 2,2 szazalékkal volt jobb, mint előző évben. Ezt lehetővé tette a villamosítás- és dieselesítés nagyobb mertékű belépése, de főképpen a tehervonatok átlagos terhelésének növekedése. Az utóbbi különösen október és november hónapokban növekedett a bázis 891 tonnáról 917 tonnára.

Mindannyiunk felelőssége

A fenti számokból kitűnik, hogy az 1964. évi szállítási feladataink nagy felelősséget hárítanak a vasúti közlekedés minden vezetőjére és dolgozójára egyarant. Annál is inkább, mivel a berendezések fejlesztése és a szervezési intézkedések egymagukban még nem elégségesek. Feltetlenül gondoskodni kell az olyan vezetésről és végrehajtásról, mely a fokozottabb követelményekkel lépést tartva, magasabbszintű, előbbrelátó üzemmenetet tud biztosítani. Ebben a tevékenységben a szakszervezeti szervekre is nagy felelősség hárul.

(visl)

Harcban a téllel a Nyugati pályaudvaron

A Nyugati-pályaudvaron járunk. A csarnok alatt 13 fok hideget mutat, a szabadban 18 fokra sullyedt a hőmérő higanyszala. Szapora léptekkel igyekeznek az utasok, bundába, kabátba burkolodzva sietnek a vonatokhoz. Néhanyan fázosan várakoznak a vágányok között.

— *Felkérjük az utazóközönséget, hogy a negyedik vágányon álló szerelvényből szálljanak át a harmadik vágányon álló szerelvénybe!* — figyelmeztették a közönséget a pályaudvar hangszórói. Néhányan bosszankodnak ezen, mások tudomásul veszik a kellemetlen tényt, *lefagyott a szerelvény*. Van, aki tréfálkozva megjegyzi.

— *Miért nem állítjak melegvágányokra a kocsikat ilyen farkasordító hidegben?*

A műszaki kocsiszolgálat dolgozói lázas sietséggel készítették elő a Szob felé induló személyvonatot.

— *Jégdugó van az egyik kocsi vezetékében* — jegyezte meg az egyik vasutas és megfogta balta kezében a fáklyát, amellyel olvasztani kezdte a jeget. Mások hosszú gumitömlőt húztak, a „szondát", mellyel gőzt fúvatnak a csövekbe, hogy kiolvadjon a jég. Nem volt könnyű munka, három és fél óra kemény munka kellett ahhoz, hogy a 146-os számú vonat elindulhasson Szob felé.

A vonalakról 100—150 perc késéssel érkeznek a vonatok a pályaudvarra. Különösen sok baj van az inga-vonatokkal. Amilyen nagyszerű ez a vonatnyáron, olyan sok baj van vele télen.

Késve érkeznek a mozdonyok az induláshoz. Szerelési nehézségek vannak a fűtőhazban. Az egyik mozdony éppen a szerelvény elére tolat. A gépkísérő a mozdony csavarkapcsát a kocsi vonóhorgára akasztja. Meg is húzná a kapcsot, de a menet nem mozdul. Odaugrik egy műszaki dolgozó, hogy segítsen neki. De hiába. Csak a nagy kalapács segít, mert erre enged a menet, s mindketten alaposan kiizzadnak, mire sikerül meghúzni a csavarkapcsot.

Hosszú szerelvény gördül az állomasra. A kocsik fehérek a dértől, mintha lisztbe mártották volna őket.

— *Induljon már a csomádi, mert visszavesszük a jelzőt!* — hangzik a torony felől *Mizsák Lajos* rendelkező forgalmi szolgálattevő hangja.

— *Gőzvezeték olvasztás miatt még varni kell egy kicsit!* — kiált vissza a menesztő forgalmista.

A hideg nagyon megnehezíti a vasutasok dolgát. Persze könnyebb lenne ez a munka, ha nagyobb körültekintéssel végeznék. A gőzvezetékek lefagyását például *meg lehet előzni a víztelenítéssel.* — Régi dolog ez, nem mi találtuk ki. De, ha a víztelenítést elmulasztják, s anélkül állítják félre s szerelvényt, ilyen hidegben fél óra is elég ahhoz, hogy lefagyjon...

Tudják ezt a vasutasok. Csak azt nem értjük, miert feledkeznek meg róla?

Váltóőrök, kocsirendezők tisztítják a váltókat a Nyugati-pályaudvaron

(Horváth Erika felv.)

Műszaki munkásakadémiák a debreceni járműjavítóban

A debreceni járműjavító dolgozói körében is mind népszerűbbé válnak a munkásakadémiák, a műszaki-gazdasági ismeretterjesztés új formái. Vállalatunk szakszervezeti bizottsága a jelenlegi oktatási évben három műszaki munkásakadémiát szervezett.

Az egyik a gőzmozdonyok, a másik a teherkocsik javításának problémáival foglalkozik 11 előadás keretében. Mindkettő jól beleillik tehát a vállalat profiljába. Az előadásokon a dolgozók elméleti síkon is megismerik a fejlettebb javítási technológia előnyeit, tanulnak az anyagok tulajdonságairól. Foglalkoznak az előadások a munkásvédelem, a munkaverseny és az újítómozgalom kérdéseivel is.

Harmadik műszaki munkásakadémiánk tárgya az üzemgazdaság. Üzemi tanácsunk 31 tagjának továbbképzését szolgálja. Elősegíti, hogy a tanács tagjai megismerjék a legfontosabb üzemgazdasági tennivalókat, melyek ellenőrzése és jóváhagyása hatáskörükbe tartozik. Az előadások a vállalati tervezésről, a beruházásról, a műszaki fejlesztésről, a bérezési formákról és egyéb fontos kérdésekről szólnak.

Dolgozóink mindhárom munkásakadémia előadásait nagy érdeklődéssel látogatják

Volosinovszki János
Debrecen

A jó együttműködés ellenére is sok probléma vár orvoslásra Sturovoban

Sturovo, 1963. december.

Már az elmúlt években megérlek annak feltételei, hogy a szomszédos baráti államokkal közös határállomásokat létesítsünk. A magyar *Komárom*, a csehszlovák *Rusovce* és a román *Curtici* után 1963. május 26-án, jóval a tervezett határidő előtt, *Sturovóban* is megkezdte munkáját a közös csehszlovák—magyar határállomás.

A korábbi években a személyszállító vonatok mindkét határállomáson, *Szobon* és *Sturovón* egyaránt egy-egy órát, néha annál is többet tartózkodtak útlevél- és vámvizsgálat miatt. A tranzit tehervonatok tartózkodási ideje pedig a fél napot is meghaladta.

Felére csökkent a tartózkodási idő

— A közös határállomások létrehozása okos gondolat — kezdte a beszélgetést *Lengyel Ottó* főfelügyelő, a MÁV sturovói kirendeltségének vezetője. *— Nézzük elsőnek a személyszállító vonatokat. A tartózkodási idő a felére csökkent, mivel Szobon csak forgalmi okból állnak meg a gyorsvonatok. Az útlevélkezelés és a vámvizsgálat mindkét ország határőrizeti szervei részéről Sturovóban történik.*

A teherforgalomnál is megtalálhatók a közös határállomás előnyei — folytatta. *— Megszűntek a vonatfeltartóztatások és feloszlatások. Az is jelentős időmegtakarítást eredményez, hogy a tranzitszállítmányok átvizsgálása, ellenőrzése egy helyen történik.*

— Milyen a kapcsolatuk a csehszlovák vasutasokkal?

— A lehető legjobb. Meg kell azonban mondani, hogy a jó együttműködés, baráti kapcsolat ellenére is sok nehézség, probléma hátráltatja a munkát. — Éspedig?

— A közös határállomás létrejöttével az volt az elképzelés, hogy a CSD a MÁV részére Sturovóban rendezi az irányvonatokat. Sőt a rákosrendezői, valamint a lökösháza—curtici átmeneti rendeltetésű irányvonatok mellett Szob helyi és vonali tehervonatokat is rendeznek. A sturovóiak az első napokban munkához is láttak. A rendelkezésre álló három vágányon azonban nem boldogultak a munkával. Így nem egészen két hét után, június 10-e óta rendezetlenül kapjuk a tehervonatokat.

— A darabárus küldeményeknél is hasonló a helyzet — vetette közbe *Molnár István* szb-titkár — *A raktárak már megépültek. De az átépítés, a rendező pályaudvar bővítése következtében jelentkező zsúfoltság miatt nem vállalják a beállításokat.*

Hiba az együttműködésben

— Az irányvonatok terhelése sem kielégítő — vette át ismét a szót a kirendeltség vezetője — *Az utóbbi hónapokban mind gyakrabban kapunk terheletlen vonatokat. A tranzit szerelvények nagyobb többsége 1000—1300 tonnás. Az már ünnepnek számít, ha egy 1500 tonna terhelésű vonatot kapunk. Mivel ezekért a szerelvényekért nagy gépek, 424-es gőzmozdonyok vagy NOHAB-mozdonyok jönnek, számunkra gazdaságosabb lenne a nagyobb vonat.*

— Ezen itt helyben nem lehetne segíteni? Hiszen a sturovóiak nem rendezik a szerelvényeket, így nekik mindegy, hogy kisebb vagy nagyobb vonatot adnak át.

— Próbálkoztunk már velük, de nem sikerült zöldágra vergődni. Ez nem csupán rajtuk múlik. — Tőlük a felsőbb szervek azt követelik, ho[illegible]*szerelvényeket mielőbb átadják a MÁV-nak.*

Néhány szociális probléma is akad a határállomáson. Az új felvételi épületben például — az elhelyezés máris zsúfolt —, az öltöző, mosdó és fürdő még nem készült el. A kirendeltség dolgozói a csapoknál és az irodák mosdókagylóinál hideg vízben kénytelenek mosakodni. Ez nyáron még csak megjárja valahogy, de télen?

— A dolgozók étkeztetése is megoldásra váró feladat — mondotta az szb-titkár, miközben az épületet jártuk. — *Jelenleg mindenki úgy oldja meg az étkezést, ahogy tudja. A legtöbben táskából étkeznek. Aki megpróbálta már az életben, mit jelent huzamosabb időn keresztül táskázni, száraz koszton élni, az megérti a dolgozók panaszát.*

— Itt helyben nincs lehetőség meleg étkeztetésre?

— Kétféle lehetőség is kínálkozik. Tudomásunk szerint hamarosan a sturovói vasutasok kapnak üzemi konyhát. Szó van arról is, hogy a budapesti igazgatóság Szobon létesít üzemi konyhát. Az utóbbi megoldás látszik jobbnak. Még akkor is, ha az ebédet a 202-essel hozzák át ételhordó termoszokban. De itt felvetődik a kérdés, hol fogyasszuk el az ebédet? Mi az I. osztálytól már kértünk egy kiselejtezett személykocsit. Ez ideiglenesen megfelelne étkezdének. Csehszlovák barátaink is megengednék, hogy a kocsit felállítsuk a szerelővágányra. Pesten azonban nem támogatják kérésünket.

— Miért?

Hosszú a távolléti idő

— Ezt mi is szeretnénk tudni.

— A hosszú távolléti időt is joggal sérelmezik a kirendeltség dolgozói. A nappalos turnál 12, az éjszakás [illegible] 16 óra távolléti idő me[illegible] fel. Ez egy hónapban 280—330 óra között váltakozik, aszerint, hogy ki milyen távolról jár szolgálni Sturovóba. A CSD-nél általában 180 órát szolgálnak egy hónapban a vasutasok. Ha a kettőt összehasonlítjuk, óriási a különbség.

— Nem lehetne ezt egy közbeiktató rendszerrel megoldani? Vagy esetleg a dolgozók oda- és visszaszállítását jobban megszervezni?

A gyümölcsözőbb munka, a nemzetközi személy- és tranzitforgalom meggyorsítása végett hoztuk létre a közös határállomásokat. Ha ez így van, miért nem fordítunk nagyobb gondot a közös határállomásokon dolgozó magyar vasutasok problémáinak megoldására? Sturovóban jó az együttműködés a csehszlovák vasutasokkal, ezt személyesen is tapasztaltam. (Bár Curticban lenne ilyen jó.) Hogy mégis vannak problémák, az a munka velejárója. De az már a budapesti igazgatóság és a vezérigazgatóság feladata, hogy ezeket a problémákat mielőbb orvosolják.

Visi Ferenc

Külföldi tapasztalatcserén a József Attila brigád

Levél Cottbusból

A megfelelő nyelvtudás hiányában kissé vontatottan halad a beszélgetés. De a végén már jól megértették egymást.
(Foto Gerhard Marx, Cottbus)

Az *NDK cottbusi vasútigazgatóságának statisztikai osztályán* dolgozó vasutasok a közelmúltban magyar kollégákat láttak vendégül. A *MÁV Gépesített Adatfeldolgozó Főnökség* öttagú *József Attila* nevét viselő szocialista brigádja látogatott el hozzánk a szép *Budapestről*. A nyelvi nehézségek ellenére is rövid idő alatt szívélyes baráti kapcsolat alakult ki közöttünk.

A baráti látogatásnak — amely kezdetét jelenti magyar barátainkkal egy rendszeres tapasztalatcserének — már vannak előzményei. Májusban levelek mentek *Cottbusból Budapestre* és viszont. Tehát barátságunk szála levelezés útján szövődött.

Itt-tartózkodásuk alatt minden alkalmat igyekeztünk kihasználni arra, hogy kicseréljük tapasztalatainkat. A vezetőkkel folytatott beszélgetés során alkalom nyílt arra is, hogy magyar barátaink részletes betekintést nyerhessenek a német vasutasok életébe, munkájába.

A hasznos tapasztalatcsere mellett vendégeink ellátogattak az egykor súlyosan szétrombolt *Drezdába*, ahol megnézték a híres képtárat és a város egyéb nevezetességeit.

Berlinbe is ellátogattak. Nagyon örültünk annak, hogy vendégeink érdeklődéssel és együttérzéssel figyelték az NDK és Berlin fejlődését.

A búcsú napján a baráti szerződés ünnepélyes aláírása a két brigád további együttműködésének vetette meg alapját. A jövőben kölcsönösen kicseréljük tapasztalatainkat, beszámolunk egymásnak a munkában elért eredményekről és minden olyan eseményről, amely a két adatfeldolgozó központ életéhez tartozik.

Dieter Koschmann
Cottbus

Munkásvédelmi őrjárat

Tilos jelzőt a fegyelmezetlenség útjába!

Sokszor elmondtuk már, hogy a vasút balesetveszélyes üzem. A baleseteket azonban az eseteket többségében *nem a természeti csapások* hozzák a vasútra, nem is a *szerencse* hiánya okozza azokat. *Baleseteink oka elsősorban a fegyelmezetlenség, az utasítások megszegése.*

Az utóbbi időben különösen gyakorivá váltak vontatási és forgalmi szolgálatunk területén is ilyen súlyos kárt okozó fegyelmezetlenségek. Főként a *miskolci* és a *budapesti* igazgatóság területén, de a *szegedi* és a *debreceni* igazgatóságokhoz tartozó vonalakon is tapasztalhattunk ilyen eseményeket. A súlyosabb következményeket eleinte a véletlen segítségével sikerült elkerülni. Ilyen eset volt az amikor december 5-én *Tápiószele* és *Tápiógyörgye* között a 2507 számú gyorsvonatot és az 5522 számú személyvonatot *szembemenesztették* egymással. Vasutasok számára nem kell részletezni, milyen következményei lehettek volna ennek, ha a két mozdony személyzete nem tanúsít kellő éberséget.

17 utas szenvedett sérülést december 12-én *Kecskéscsárda* megállóhelynél, ahol a 7707-es számú gyorsvonat *utólérte* az 1747 a számú személyvonatot. A balesetet *jelzőmeghaladás* okozta December 16-án *Kaba* állomáson *a váltóőrök felelőtlensége* következtében az 1707-es számú gyorsvonat beleszaladt az állomás negyedik vágányán álló 1774 számú személyvonatba. *Ekkor 44 személyt kellett kórházba szállítani, többségük súlyos sérülést szenvedett.*

Úgy látszik, a közben elhangzott figyelmeztetések nem használtak. Ilyen baleseti előzmények után ugyanis egy csekély óvatosság mellett már nem kerülhetett volna sor a december 24-én történt tragédiára. Ez a szerencsétlenség *az utóbbi évtizedek legsúlyosabb következményekkel járó balesete volt a MÁV-nál.* A mozdony személyzete *elmulasztotta* a jelzőállás megfigyelését, és ennek következtében a 7712 b számú személyvonat *Szolnok és Abony állomások között* beleütközött az előtte álló D.2716 számú tehervonatba. Ez a baleset *43 halálos áldozatot követelt*, s ezenkívül 38 személy súlyos sérülését okozta.

E baleseteket elemezve mindenütt szembetűnik az ok: *a fegyelmezetlenség!* E baleset okozói most még azt sem mondhatják, hogy fáradtak voltak, hiszen az összeütközés pillanatában mindössze 3 óra hosszat voltak szolgálatban. Nem figyeltek a munkájukra, ezzel *megszegték az utasítás előírásait, a munkafegyelmet.* A következmény *égbekiáltó!* Minden vasutasnak látni kell, hogy a munkafegyelem nálunk *alapvető követelmény.* A legkisebb szabálysértés *emberéletet* követelhet és követel is, és emellett igen *súlyos anyagi kárt* okoz népgazdaságunknak.

Nem véletlenül hangsúlyoztuk már számtalanszor, hogy *szakszervezetünk munkájában nincs fontosabb feladat a baleset-megelőzésnél, a munkafegyelem szigorú betartására nevelő politikai munkánál.* Szakszervezetünk egyetlen aktivistája sem tűrheti a hanyagságot, a felületes munkát sem a saját, sem mások szolgálatának ellátásában. *Harcolnunk kell azért, hogy véget vessünk e baleseteknek, melyek munkánk szégyenfoltjai!*

Vigyázzatok vasutasok! Ide vezet a fegyelmezetlenség! Szolnok mellett ilyen roncsok maradtak a vonatból

Elkészült a „Luca széke"

Ha valami lassan nehézkesen készül, a régi szájhagyományok szerint így mondják az emberek: „Úgy készül, mint a Luca széke." Ez a mondás ugyancsak ráillik a ferencvárosi csomóponton épült új fűtőházra. Az új létesítményt az eredeti tervek szerint ugyanis már 1962 őszén át kellett volna adni rendeltetésének. A kivitelező, a *MÁV Magasépítési Főnökség* a határidőt nem tudta betartani. Újabb egy évre volt szükség ahhoz, hogy elkészüljenek a munkával.

— Ne csodálkozzon, hogy így elhúzódott az építkezés — jegyezte meg a fűtőház egyik reszortosa. *— De volt olyan időszak, amikor mindössze 3—4 ember „szorgoskodott" az építkezésen.*

— Most, hogy végre elkészült, sem vehetjük át — vette át a szót *Huszár József*, a szakszervezeti bizottság titkára. *— Hiába jött ki a bizottság, hiába akarják mindenáron megejteni a műszaki átadást, mi ebbe nem megyünk bele.*

— A szakszervezet bennünket nem érdekel! — jegyezte meg fölényesen a budapesti igazgatóság képviselője, aki olyan peckesen járt az átadásra összegyűltek élen, mint Napóleon a csatára felsorakozott hadai előtt.

— A dolgozók érdeke, hogy átvegyék — folytatta. *— Nem azért építtettük, hogy itt álljon üresen, és a vasutasok pénzéből tovább fizessük a 10 százalékot, amiért nem üzemeltetik a létesítményt.*

— Pontosan a dolgozók érdeke kívánja, hogy ne vegyünk át olyan épületet, amely már a beköltözés előtt balesetveszélyes — így az szb-titkár.

— Ha nem akarják átvenni, aládúcoltatjuk, és romossá nyilvánítjuk a régi fűtőházat. Értsék meg, ezt az épületet át kell venniük! — fenyegetőzött tovább az igazgatóság képviselője. *— A hibákat majd kijavíttatjuk üzemeltetés közben, de most tovább nem lehet már várni.*

— Nem és nem! Így nem lehet átvenni egy új létesítményt. Fel kell csak nézni a mennyezetre. A préselt farostlemez lapok már a múlt télen a tetőre nehezedett hó súlya alatt eldeformálódtak. A fűtőház két végében a kapukon kívül sem építették meg a közlekedő utakat. A kapukon belüli utakon pedig balesetveszélyesek a vágányok fölé helyezett vaslemez lapok — sorolta a hibákat az szb-titkár.

A fűtőház szakvonali vezetői a szakszervezeti bizottsággal közösen *24 pontban* összegezték azokat a hibákat, amelyeket az új létesítményen észleltek. A hibák nagyobb része munkavédelmi, a többi szociális jellegű.

A létesítmény szemrevételezése után a fűtőházfőnök irodájában folyik tovább a vita. *Nem először.* Az előző átadási kísérletnél is *egész napon át vitatkoztak* az átadók és a fűtőháziak, mégsem tudtak közös nevezőre jutni.

Nem csoda! Hibás árut, selejtes munkát senki sem vesz át szívesen. *A szakszervezeti bizottság mint a dolgozók érdekvédelmi szerve* **helyesen** *jár el, hogy megkövetelí a legelemibb biztonsági előírásokat és szociális normákat.*

Ha ennél az új létesítménynél már üzemeltetés előtt ilyen problémák merülnek fel, mi lesz később? És még valamit. Az új fűtőház mindenáron való műszaki átadásának kierőszakolása helyett — az igazgatóság képviselőinek ugyanis a szakszervezeti bizottság tiltakozása ellenére is sikerült kierőszakolni az átadást — *célszerű lenne az észlelt hibákat mielőbb kijavítani. De nem ártana azt sem megvizsgálni, ki a felelős az építkezés ilyen nagymérvű elhúzódásáért és a felsorolt hibákért.*

V. F.

Az új fűtőház mellett már ott füstölögnek a mozdonyok, addig azonban nem mehetnek be, amíg az épület műszaki átadása rendben meg nem történik
(Hemzo Károly felv.)

A MÁV-szimfónikusok a Zeneakadémián

Büszkék vagyunk rájuk. *S mert egy kissé közelebb állnak hozzánk, talán elfogultabbak is. Megbocsátható, ahogy megbocsáthatók azok a kifogások is [a magas művészi színvonal felé vezető úton csak részletkérdések), amelyeket a mélyen elemző zenekritika bizonyára élesebben emelne ki.*

De kezdjük az utat a naposabb oldalon. A december 6-i műsor megváltoztatása kedvezően hatott, s az egész előadás homogénebbé vált. A zenetörténet két óriása, a klasszikus beteljesedés nagy mestere Beethoven és a romanticizmus forradalmára Berlioz, ugyanabban a műsorösszeállításban, plasztikusan kiemelte a XIX. század első évtizedeinek egymást követő két zenei irányzatát.

Berlioz Római Karnevál nyitanya különben is a legtömörebb zenei összefoglalások egyike, amely ragyogóan példázza mindazt, amit a nagy francia zeneköltő művészetének alapjává tett. Izig-vérig programzene, amelynek joformán minden üteme az élénk fantáziáról magyarázott zenei gondolat egy-egy építőköve. Szinte magunk előtt látjuk a szerelmes ifjút, amint mulatságra hívja kedvesét, s a szerelmesek összefonódó dallamíve átcsap a mindent magával sodró, csillogó népi mulatság, a farsangi karnevál gondtalan derűjébe. Ennek a romantikus programnak eredeti romantikus zenei megoldását nyújtotta az együttes, amely pontosan követte a nagyvonalú karmesteri elképzeléseket. Külön ki kell emelni az angol kürtök tisztán csillogó dallamvezetését, amely a produkció legszebb perceit szerezte és a legbensőségesebb érzéseket keltette fel bennünk is. Ezt tartottuk az előadás talán legsikerültebb számának.

Beethoven géniusza egyedülálló. *Ami az irodalomban Shakespeare, olyan magasan mindenek felett álló ő a zenében. Nem ad programot, mint Berlioz, Wagner és a romantikusok, de a zene nyelvén kifejez olyan érzéseket, amelyek őszinteségét éppen az átélés igazolja. „Szegény, beteg, magányosan élő, de győztes — az emberek középszerűségének, saját sorsának, saját szenvedéseinek legyőzője" írja róla Romain Rolland, egyik legkiválóbb méltatója. S ez a győzelem az alapja a gyakran hallható, de mindig újat nyújtó, részleteiben az újra felfedezés megújuló örömét jelentő V. szimfóniának. S ha a gyakori ismétlődés folytán elkényeztetett ízlésünk erőteljesebb (főként az első, allegró tételben) és ritmikailag pontosabb előadáshoz vagyunk hozzászokva, kárpótlást nyújtott a harmadik tétel lírikus érzelemhullámzásának művészien finom kidolgozása.*

S néhány szót még *a műsorban elhangzott C-moll zongoraversenyről. Fiatal és kibontakozó tehetségű zongoristánk, Rados Ferenc magabiztos előadása a patetikus színekben csakúgy, mint a bensőséges témák megszólaltatásában olyan meggyőző volt, mint amennyire hiányoljuk a vidám és önfeledten ujjongó befejezés hitelességét. Ez a derű mértéktartó és egy kissé visszafogott volt, pedig Beethoven öröme — milyen ritka percek életében — szélesen kitárulkozó.*

A zenekar élén olyan dirigens állott: Lukács Ervin személyében, akinek jellegzetesen egyéni és tetszetős vezénylési módszere a külsőségen túl, mély belső átélésről tanúskodott, s produkciója hozzásegített bennünket, hogy ismét közelebb kerüljünk Beethoven gazdag érzésvilágához.

Dr. Csillag Ferenc

Adósság nélkül kezdik az új évet

A *körmendi* állomásfőnökség irodájában *Szijj Ferenc* szb-titkárral arról beszélgettünk, hogy a szokásos szakszervezeti tevékenység mellett milyen rendkívüli feladatokat oldottak meg sikerrel az elmúlt hónapokban. Feljegyeztük mindazt, amit *„terven" felül* nyújtottak a tagságnak, illetve amit az itt dolgozók pluszként adtak a közös munkához.

— Elsőnek arról kell említést tenni — mondotta —, *hogy az elmúlt évben a vártnál nagyobb forgalmat kellett lebonyolítani, különösen a Körmend és Bajánsenye közötti vasúti szakaszon. Az „őrségi" falvak fejlesztése megkívánta, hogy nagy mennyiségű útfenntartási követ kapjanak. Ugyanakkor a szántóföldek javítása miatt vagonszámra kellett szállítanunk a mészkőport. Mig évekkel ezelőtt csupán egy pár tehervonat forgalmat bonyolítottunk le, most ez a szám háromra emelkedett.*

A helyi teherforgalom is megnövekedett. A körmendi faipari telepek naponta 20 vagon késztermékét juttatnak el az állomásra. *Záhonyból* is vagonszámra érkezik a fa. A megsokasodott feladat ellátására az állomásfőnökséget ugyan ellátták gépi segítséggel, de a gépek kiszolgálása a mi kollektívánkra hárult.

Ezután *Szijj Ferenc* arról tájékoztatott bennünket, hogy a nehéz hónapokban *derekasan helytálltak* a vonatkísérők, akik bizony néha *háromszáz órákat* is utaztak. *A váltókezelők* pedig a szocialista brigád címért küzdve jeleskedtek a szolgálat maradéktalan ellátásában. Különösen *Varga Ferenc* hét fős brigádja tűnt ki a munkában és a példamutatásban. Az ő kezdeményezésük nyomán ma már több mint *húsz* fő határozta el, hogy megszerzi a *szocialista brigád* címet.

Ezeknek a kollektíváknak köszönhető, hogy az állomás *sikeresen letörlesztette* az elmúlt télből adódó adósságát. De nekik köszönhető az is, hogy idejében hozzáláttak az idei hideg napokra való felkészüléshez. Nagyon helyesen tették a vezetők, hogy minden egyes dolgozónak meghatározták a feladatát. Irásban kapták kézhez a kollektíva tagjai, hogy mit kell elvégezniük, hol kell helytállniuk. A kirakásra váró vagonok körül is eltakarították a havat. A víztelenítést is megszervezték.

A pályafenntartás dolgozói is mindenütt ott találhatók, ahol gyors, szakszerű segítségre van szükség. A telefonszolgálat is kitűnően teljesíti feladatát. Még az állomásépület takarítását végző személyzet is meghatározott módon végzi munkáját. Ez elsősorban annak tulajdonítható, hogy a szakszervezeti bizottság *még* a tél beállta előtt ellenőrizte, hogy minden poszton megfelelően felkészültek-e a télre.

— Mindamellett jut időnk az apróbb emberi problémák megoldására is — folytatta *Szijj Ferenc. — Igy például Kovács Anna személypénztárosnak lakást szereztünk, mivel a régi már düledezőben volt. A kollektíva sok segítséget nyújtott társadalmi munkában Karácsonyi István fűtő családi házának építésénél. Most hordjuk össze az építési anyagot Szabó Gyula váltókezelő családi fészkéhez. Ilyen közös összefogással került tető alá Kraller Jenő fűtő téglából rakott épülete is. A hozzánk tartozó Ják—Balogunyom állomáson szolgálatot teljesítő Ódor Gyula málházó részére a felvételi épületben szereztünk lakást. A hatgyerekes családapa azóta már beköltözött új otthonába. Novák Lajos váltókezelő is így jutott lakáshoz.*

Ez a magyarázata annak, hogy a *Körmend* állomás szakszervezeti bizottsága sikerrel teljesítette a terven felüli feladatokat. **F. J.**

Mit tervez jövőre?

Beszélgetés a művelődési otthonok igazgatóival

Az új év, új terv kezdetét jelenti gazdasági vonalon. Tekintve, hogy a vasutas kultúrotthonok is tervszerűen dolgoznak, 1964-re ők is elkészítik terveiket. Ezekről a tervekről és a múlt évben elért eredményekről beszélgettünk több vasutas kultúrotthon igazgatójával. Kérdéseinkre az alábbiakat válaszolták:

Irodalmi vetélkedő — olvasóverseny

Vadas Lajos, az Északi Járműjavító „Törekvés" kultúrotthonának igazgatója:

— Színjátszó és népi tánccsoportunk kiválóan szerepelt az 1963. évi kultúrális seregszemlén. Fotoszakkörünk is díjat nyert tavaly. 1964-ben szeretnénk továbbfejleszteni művészeti munkánkat. Tánccsoportunkat népi együttessé alakítjuk át úgy, hogy a kamara kórus műsorát összehangoljuk a táncosokeval. Azt akarjuk, hogy a közeljövőben már közös kétórás népi jellegű műsorral szerepelhessenek.

A szakköri munkát is fejleszteni akarjuk a vasutas lalótelep gyermekeinek részvételével. Részükre műszaki és kézimunka szakkört létesítünk, kirándulásokat szervezünk. A serdülő korú fiatalok részvételével tervezzük filmművészeti szakkör szervezését. Könyvtárunk olvasottságát újabb művek beszerzésén túlmenően irodalmi vetélkedő szervezésével, olvasóverseny rendezésével és külön gyermekkönyvtár létesítésével akarjuk fejleszteni.

75 éves énekkar

Lacsán Ferenc, a szegedi Petőfi Sándor kultúrotthon igazgatója a következőket mondotta terveikről:

— Az új évben már fiókkultúrotthonunk is lesz, mert megkaptuk az Építők művelődési otthonát is. Helyiségeiben ismeretterjesztő előadásokat és filmvetítést szervezünk. Színjátszó csoportunk is szerepelni fog ott. Ebben a fiókkultúrotthonban egyébként szeretnénk megszervezni a nyugdíjas vasutasok klubját.

Elmondotta Lacsán elvtárs, hogy az új évben sor kerül a Petőfi kultúrotthon felújítására, új berendezési tárgyak beszerzésére. A téli hónapokban klubesteket szerveznek a szocialista brigádok részére. A szimfónikus zenekar több hangversenyt ad. Folytatják a népszerű ismeretterjesztő előadássorozatokat. Énekkaruk április 6-án ünnepli majd fennállásának 75. évfordulóját és már erre a nagy ünnepre készülnek.

Járjuk a környező falvakat

Cs. Varga János, a tapolcai Batsányi János kultúrotthon igazgatója:

— Színjátszó csoportunk jövőre is folytatja az idén megkezdett programot: előadásokat tart a környező községek kultúrházaiban. Májusban zoboravatás lesz nálunk. Tapolcán felállítják Batsányi feleségének, Bamberg Gabriellának szobrát. Ez alkalommal osztrák vendégeket is fogadunk majd. Irodalmi színpadunk és énekkarunk erre az ünnepre készül. Szeretnénk fejleszteni szakköreink taglétszámát és munkájuk színvonalát is. Jövőre is központi feladatunk lesz a dolgozók esti oktatásának szervezése.

Igényesebb műsort adunk

Szabó János, a székesfehérvári kultúrotthon igazgatója így nyilatkozott:

— Nálunk nagy szükség lenne a kultúrotthon bővítésére, hiszen a földszintes kis épület ma már nemcsak a környezetbe nem illik, hanem a célnak sem felel meg. Ezért rendszeresen igénybevesszük ismeretterjesztő filmvetítések tartására az állomás kultúrháztermét is. Eszperantó nyelvtanfolyamainkat a posta épületében és a Petőfi általános iskolában, orosz nyelvtanfolyamunkat az állomás oktatótermében tudjuk csak megtendezni. Ha az új esztendő meghozná kultúrotthonunk bővítését igényesebb, vonzóbb műsorral tudnánk közönségünk rendelkezésére állni.

Jobban bevonjuk a fiatalokat

Tellér Sándor, a hatvani Liszt Ferenc kultúrotthon vezetője:

— Szimfónikus zenekarunkat jövőre az egri megyei énekkarral együtt szeretnénk fellépetni. Tervezzük, hogy a KISZ-fiatalokat jobban bevonjuk a kultúrotthon munkájába. Színjátszó csoportunk januárban a János vitézt mutatja be. Az idén megszervezett hat munkásakadémia jövőre is folytatja működését és természettudományi előadásokat is szervezünk a járási TIT segítségével. Tavaszra Sopronba, majd az NDK-ba szervezünk kirándulást a vasutasok részére.

Tóbiás Béla, a győri kultúrotthon igazgatója a következőket mondotta:

— Nemcsak a kultúrotthonban, hanem a megye különböző helyein is folytatjuk jövőre a TIT előadásokat és a munkásakadémiákat. Fejleszteni akarjuk vasútmodellező és fotoszakkörünk munkáját. Szeretnénk több gondot fordítani 1964-ben a nyári gyermekfoglalkoztatásra is. A gyermekek részére bábszínházat szervezünk és filmvetítéseket rendezünk majd.

Ahhoz, hogy színvonalasabb kultúrnevelési munkát végezhessünk, szükség van kultúrottonunk korszerűsítésére. Kis termünk ugyanis csak egy van és a könyvtár egyben ruhatár céljára is szolgál. Több mint 700 kötet könyvet nem is tudunk elhelyezni a könyvtárban, így azok becsomagolva várják, hogy a polcokra, illetve az olvasók kezébe kerüljenek.

Sok szép terv, elképzelés van kulturális vonalon is az új esztendőre. Vasutas dolgozóink, kultúrotthonaink közönsége mindenütt várja e tervek valóraváltását, hiszen ma már a kultúra is szerves része a vasutasok életének.

L. J.

Többet foglalkozzunk a fiatalokkal

A szegedi igazgatóságon megbeszélésre hívták össze a vasutas fiatalok vezetőit, az ifjúsági nevelési tanács tagjait. A fiatalok helyzetéről, munkájáról *Kiss Károly* igazgatóhelyettes, az ifjúsági nevelési tanács elnöke tartott beszámolót.

Elmondotta, hogy a szegedi igazgatóság területén soha nem dolgozott olyan sok fiatal, mint ma. Rendkívül fontos, hogy a fiatalok mindenütt kellő segítséget, támogatást kapjanak, a vezetők foglalkozzanak nevelésükkel. A KISZ-alapszervezetek többet foglalkozzanak a munkában való helytállásra neveléssel. A vasutas fiatalok többsége lelkesedéssel, jól dolgozik, kitűnik a társadalmi munkában is. Arra kell törekedni, hogy valamennyi odaadással viseltessék a közösség ügyei iránt.

A vitában felszólalók több javaslatot tettek a KISZ-munka megjavítására. De azt is megállapították, hogy nem elég a KISZ-alapszervezetek vezetőségének igyekezete, a pártnak és a szakszervezetnek, szakvonali vezetésnek, valamint minden idősebb dolgozónak jobban kell segítenie a fiatalokat, jobban kell bízni bennük.

Sziládi Sándor
Szeged

Megsokszorozódott a forgalom a két nagy budapesti személypályaudvar, a Keleti és a Nyugati információs irodájában. Képünkön Márkus Erzsébet, a Nyugati-pályaudvar fiatal informátora alig győzi az utasok tájékoztatását.
(Horváth Erika felv.)

Utazás az azúr ég alatt

III.

Helyes, ha az egyedül utazó turista csatlakozik egy olyan csoporthoz, melynek élén a város történetét, műtörténetét ismerő vezető áll.

Én is ezt tettem. Igy azután sok érdekeset hallottam.

Róma a világ egyik legrégibb városa, az ókor leghatalmasabb birodalmának székhelye volt. Innen indultak az utak — a Via Appián át — észak, dél, kelet és nyugat irányában, melyeken szüntelen meneteltek a légiók. Innen diktálták népek és birodalmak sorsát. Ha kellett, kirabolták az egész világot, hogy Róma gazdagságát gyarapítsák. Ide özönlött az arany, soksok műtárgy és a rabszolgák ezrei. Ez a város adta a legnagyobb hadvezéreket, jogászokat, politikusokat a világnak. A kereszténység felléptekor, majd a barbár beözönlések következtében megingott hatalma, végül az V. század végén összeroppant az öröknek hitt birodalom — mondta sok egyéb között az egyik csoport kalauza, amint éppen a Forum Romanum mellett álltunk. Egy fiatal német lány a város keletkezése felől érdeklődött.

Rómát a monda szerint, i. e. 754-ben Romulus és Remus alapította. A „héthalmon", a tengertől 24 kilométerre a Tiberis bal partján kezdődött az élet. Romulus, a vezér a szabinok törzséből rabolt nőket a főleg pásztorokból toborzott férfilakosság részére. Krisztus előtt a királyság korában kezdődik, majd a köztársasági államformával tovább növekszik Róma hatalma. Julius Caesar meggyilkolása után a császárság idején éli fénykorát. Néró, kinek a gyújtogató szenvedélye köztudomású volt, i. u. 64-ben felgyújtotta a várost azért, hogy a lángokban gyönyörködjön. Aztán, hogy leplezze bűnét, a keresztényekre fogta a gyújtogatást.

A Forum Romanum — és mutatott a vezető az itt-ott még romjaiban is hatalmas építményekre — története Róma történetével kezdődik. Még jól látszanak a Sacra Via, a szent út maradványai, mely ennek a városközpontnak főútvonala volt. Amott a Vesta-templom maradványai, ahol a szüzek a szent tüzet, a családi tűzhely jelképét őrizték. Szinte vonzza a szemet a csodálatos művészettel alkotott három korintusi oszlopfő. Castor és Pollux templom maradványai. Nagy, három boltíves kapu a Nagy Konstantin-diadalív. Abból az alkalomból épült, hogy Konstantin győzelmet aratott Maxentius serege felett.

Beszédes kövek

Forum Romanumtól keletre a római idők legnagyobb építménye, a Colosseum áll. Romjaiban is nagyszerű ez az épület. Hossztengelye 180, szélessége 156 és a magassága 48 méter volt. A márvány borítású téglaépítmény dór, jon és korintusi féloszlopokkal díszített pilléreken nyugvó ívekkel volt körülvéve. 87 000 nézőnek szolgált ülőhelyül. (A múlt század közepe táján az építmények még meglevő travertinanyagát 17 millió svájci frankra becsülték.) A nép kegyét kereső előkelők és császárok itt rendezték meg az óriási cirkuszi játékokat, melyek alkalmával ember- és állatkínzások mindig szörnyűbb és szörnyűbb formáit találták ki. Csaták, tengeri ütközetek rendezésére is alkalmas volt az építmény. (Vizet is lehetett belebocsátani.) A „felséges nép" akkor tombolt igazán, amikor a halottak vértől gőzölgő testemei fedték a porondot.

„Panem et circenses" (kenyeret és cirkuszi játékokat), ez volt a plebsz (a nép) követelése. A legnagyobb örömöket az jelentette, amikor a gladiátorok élethalál küzdelmet vívtak egymással, vagy fegyvertelen embereknek vadállatokkal kellett megküzdeni.

Colosseum vagy más néven Amphi-theatrum (görög eredetű szó, magyarul színkört jelent) felavatása pogány áldozatok bemutatása közben 100 napig tartott, miközben több ezer gladiátor és vadállat vesztette életét. Honorius császár szüntette csak meg a játékokat, mert 404-ben (i. u.) egy Telemachos nevű szerzetest, aki a küzdő gladiátorokat akarta szétválasztani, az élvezetében megzavart nép széjjeltépett.

Olasz vendéglátás...

Késő délutánra járt az idő, amikor sok sétától megéhezve egy szűk macskaköves és tiszának nem mondható utca kicsi vendéglőjébe tértem be ebédelni. Óvatosnak kell lenni! A kereskedő mindig kész becsapni az idegent. Ezért előre ki kell alkudni az ebéd árát. (Egy egyszerű leves 150—200 líra. Gyanús hússal kevert makaróni 350—400 líra.) Mégis — végül — 150 lírával többet számolt a fekete képű fehér kabátos pincér.

Mi ez? — mutatok a számlán levő 150 lírás tételre. Koverta — válaszolja a pincér. Koverta? Én nem ettem és nem ittam semmiféle kovertát, magyarázom kézzel-lábbal. Mire ő az általam használt szalvétára mutatott. Azt a... — dünnyögtem magamban — és legközelebb a zsebkendőmbe törülköztem.

Gergely

Folytatjuk.)

Sport

„Mozgalmas sportéletet...”

Az egységes magyar sportszervezet megteremtésével nem csökkent a szakszervezetek sporttevékenysége. Ellenkezőleg. A jövőben még nagyobb gondot kell fordítani arra, hogy *minél több fizikai és szellemi dolgozó kapcsolódjon be a testet-lelket feludító tömegsport-mozgalomba.*

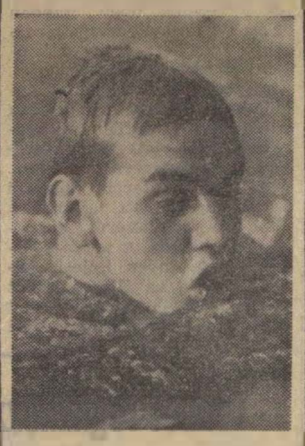
Az újesztendő küszöbén két budapesti és egy vidéki szakszervezeti sportfelelőst kérdeztünk meg, *hogyan gondoskodnak 1964-ben a dolgozók testedzéséről? Milyen sportversenyeket, bajnokságokat terveznek?*

— *Legfőbb célkitűzésünk, hogy 1964-ben mozgalmas sportéletet biztosítsunk a budapesti vasúti szolgálati helyek sportszerető dolgozói részére* — válaszolta kérdésünkre *Sz. Tóth András*, a vasutas szakszervezet budapesti bizottságának sportfelelőse. — *Programunkat úgy állítottuk össze, hogy ne csak a nyárra, hanem a téli hónapokra is jusson sportrendezvény. A télen asztalitenisz és sakk üzemi bajnokságokat szervezünk a szolgálati helyeken. Ezenkívül természetjáró túrákat és úszóversenyeket is tervezünk a fedett uszodákban. A nyári hónapokban ezúttal is megrendezzük a hagyományos szakszervezeti labdarúgó-bajnokságot. Emellett természetesen röplabdában, sakkban és asztaliteniszben is indul bajnokság. A döntőkre a vasutasnapon kerül majd sor.*

— *A mi programunk is gazdagabb lesz a múlt évinél* — vette át a szót *dr. Marót László*, a Vasúti Főosztály sportfelelőse. — *Természetjáró túrákat egész éven át rendszeresen, Kilián-túrákat pedig havonta egyszer tervezünk. Ezenkívül tervbe vettük asztalitenisz férfi és női háziversenyek rendezését. A főosztályon dolgozó nők részére* rendszeresen tartunk *tornát.* Ugyancsak a nődolgozók kezdeményezésére bontakozott ki az uszodák látogatása. Ezekben a hetekben is szervezetten, mintegy 20—25-en látogatják a Széchenyi-fürdő uszodáját. A labdarúgás híveiről is gondoskodunk. A nyáron *kispályás labdarúgó-bajnokságot* szervezünk a szakosztályok között.

— *Győr-Sopron megyében három sportágban: labdarúgásban, sakkban, asztaliteniszben rendezünk üzemi bajnokságot* — hallottuk *Horváth Imrétől*, a vasutasszakszervezet Győr-Sopron megyei bizottságának sportfelelősétől. — *A csomópontok győztesei részvételével a vasutasnapon tervezzük a döntők lebonyolítását. Ezenkívül az ismerd meg hazádot mozgalom keretében több túrát rendezünk az ország különböző városainak, nevezetességeinek megtekintésére.*

— vi —



1963-ban elért sporteredményei alapján Lenkei Ferenc, a BVSC válogatott úszója immár második izben nyerte el a Magyarország legeredményesebb ifjúsági versenyzője címet.
(Hemző Károly felv.)

106 Kilián-jelvény

Miskolc tiszai pályaudvar dolgozói évről évre szép eredménnyel vesznek részt a *Kilián sportmozgalomban.* 1962-ben 149 Kilián-jelvény talált gazdára a pályaudvaron. Tavaly 182 dolgozó vett részt a *Kilián-mozgalomban.*

A pontszerzést májusban kezdték el. Természetjáró túrákat, atlétikai versenyeket és labdarúgó-mérkőzéseket szerveztek. A résztvevők közül 106 dolgozó érte el a jelvény elnyeréséhez szükséges pontszámot. Örvendetes, hogy a jelvényszerzők többsége *KISZ*-fiatal.

Pályaudvarunk Kilián-mozgalmának eredményeiért dicséretet érdemelnek a szervezők: *Lévai Sándor, Halász Károly, B. Csontos József* és *Homonnai Dezső.* Jórészt nekik köszönhető sportmozgalmunk terebélyesedése.

Kisvárdai János
Miskolc

1963 tavaszán alakult meg a Ceglédi VSE úszós szakosztálya, amelynek ma már több mint száz tagja van. A képen Gáti Károly szakoktató látható néhány tehetséges tanítványával.

Öregek napja Dombóvárott

A Tolna megyei bizottság mellett működő nőbizottság Dombóvárott december 14-én a vasutas kultúrotthonban az idős vasutas dolgozók és családtagjaik részére megrendezte az öregek napját. Az idős dolgozókat üttörő kislányok fogadták és kísérték őket helyükre a nagyterembe.

Több mint 200 idős dolgozó ült az asztalok körül, amikor Martinka István a Tolna megyei bizottság titkára megkezdte ünnepi beszédét, köszöntve a nyugdíjas vasutasokat. Ezután a MÁV napközi otthon aprósági köszöntötték a vendégeket, majd a 12 évfolyamos iskola úttörői adtak színvonalas műsort. Till Márta magyar nótákat énekelt zongorakísérettel.

A vendégeknek ízlett a finom teasütemény és a forró citromos tea, amely mellett az ünnepség után hosszú ideig elbeszélgettek, felelevenítve emlékeiket.

Bódogh Mihály

Leváltási javaslat — a kötelesség teljesítéséért

A Debreceni Járműjavító illetékesei azzal a kéréssel fordultak Debrecen állomás vezetőihez, hogy váltsák le Simon András tolatásvezetőt attól a tartaléktól, amelyik a járműjavító telephelyén rendszeresen végez tolatási munkát.

Miért? Mit vétett Simon András?

Vizsgálat állapította meg „vétségét”. Kiderült, hogy azért akarták leváltatni, mert nem tűrte szó nélkül az utasításellenes, baleseti veszéllyel járó munkát. A járműjavító vagányai között sok a szétszórt alkatrész, hulladék, ami tolatás közben veszélyezteti a dolgozók testi épségét. A terület kivilágítása nem kielégítő. A váltótárcsákat sem világítják ki a sötétség beállával. Lámpa van ugyan ezekben a tárcsákban, azonban valamennyit lakattal zárták le, s ezzel a kivilágítási lehetőséget is lakat alá tették.

Simon András tolatásvezető, szakszervezeti bizalmi többször szóvá tette ezeket a hibákat. Intézkedés nem történt, ha csak azt nem nevezzük annak, hogy a leváltását kérték. A vizsgálat során a járműjavító illetékesei elismerték, hogy Simon Andrásnak igaza van és ígéretet tettek a hiányosságok megszüntetésére.

Remélhetőleg teljesítik is ezt, még mielőtt baleset történik.

Czeglédi Sándor
Debrecen

Kutat fúrtak a bakonyszentlászlói vasutasok

A veszprémvarsányi vonal egyik legforgalmasabb állomása *Bakonyszentlászló.* Az állomáshoz tartozó három iparvágány elég nagy forgalmat bonyolít le.

Hosszú ideje probléma volt az erre közlekedő vonatok gépeinek vízellátása. A kút nagyon kevés vizet adott, egy szikla elzárta a víz útját. A problémát jelentették az illetékeseknek, de intézkedés nem történt. Megunták a vízhiányt Bakonyszentlászló állomás dolgozói és elhatározták, hogy a maguk erejéből, társadalmi összefogással hozzák rendbe a kutat.

A Bakonyban dolgozó kutatóktól kértek kölcsön fúrót, és kézi erővel nekiláttak a munkának. Három napig hajtották körbe-körbe a fúrót, míg sikerült áttörniük a sziklát. Van már víz bőven, nem panaszkodhatnak a mozdonyvezetők.

Ezért a hasznos „fúrásért” dicséretet érdemelnek a bakonyszentlászlói vasutasok.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

300 000 forint megtakarítás

A tavalyi zord tél miatt csak május 6-án tudta megkezdeni miskolc-tiszai pályaudvaron az aluljáró építését a Miskolci Építési Főnökség hidászrészlege. Munkájuk során tervszerűen törekedtek arra, hogy nagyarányú lemaradásukat minél előbb pótolják.

A helyes munkaszervezés és irányítás, valamint az aluljáró építésén dolgozó Kiss László és Orosz József szocialista brigádjainak szorgalmas munkája meghozta a kívánt eredményt. E két brigád dolgozóinak a harmadik negyedév folyamán egy munkaórára 46 forint termelési értéket terveztek. Az elért eredmény 96 forint volt. Ez a növekedés természetesen megmutatkozott a dolgozók keresetében is. A hidászrészleg nagy gondot fordított a minőségre, az önköltség csökkentésére és arra is, hogy balesetmentesen dolgozzék. A két szocialista brigád az építkezés során ésszerű munkával 300 000 forintot takarított meg.

Most, decemberben már a jövő évi terv megvalósításán fáradoznak. A jövő évi tervben szerepel ugyanis a perontetők elkészítése, valamint az aluljáró félmárvány burkolatának beépítése.

K. J.

Néhány perc türelmet

A pusztaszabolcsi vonalról naponta több mint ötvenen járunk be dolgozni a MÁV különböző budapesti szolgálati helyeire. Alkalmas vonatunk a *Paksról* közlekedő 5017. számú személyvonat, amely 6.57 órakor érkezik *Kelenföldre.* Innen a *Keleti pályaudvar felé* a 7.03 órakor induló 827. számú személyvonattal utazunk.

Ha a paksi vonat nem késik, *hat percünk van* az átszállásra. Késés azonban rendszerint van és ilyenkor a még *mozgó vonatról* ugrálnak le a vasutasok és rohannak a 827. számú vonathoz. Számtalanszor láttam, hogy némelyik vasutas elesett a peronon vagy visszaesett a vonat lépcsőjéről.

Elkerülhető lenne ez, ha a 827-es számú vonat menesztésénél *figyelembe vennék a paksi vonat érkezését* és várnának néhány percet, míg az emberek átszállnak. Erre a türelemre csak késés esetében van szükség. A szoros menesztés alkalmazása, különösen most, amikor síkosak a peronok, sok *veszéllyel* járhat.

Molnár Árpád
Budapest

EMBERI KÖTELESSÉG

Baja állomás kocsirendezője volt Földi István, míg ez év őszén súlyos baleset nem érte munka közben. Mindkét lábát levágta a vonat. Azt hinnénk, hogy az ilyen, bajba jutott emberen aki csak tud, mindenki segít. Sajnos, ez nem így van. Erről tanúskodik a panaszos levél, melyet ez a magatehetetlen ember írt.

Bácsalmason laknak Földiék, de tekintve, hogy azt tervezték, hogy ősszel átköltöznek Bajára, a nyár folyamán nem szerezték be a téli tüzelőt. Az a vonatkerék azonban nemcsak Földi István lábait vágta le, hanem a költözési tervet is keresztülhúzta. Bácsalmás állomáson többször járt már Földi István felesége és szenet kért. Volt is szén, de abból csak az ismerősöknek adtak. Őt elutasították, nem voltak tekintettel férjére, aki a vasútnál munka közben rokkant meg. A bácsalmási állomásfőnök egyenesen megtagadta a Földiéknek nyújtható segítséget.

Tudjuk, hogy most kincset ér a szén, de ez nem jelentheti azt, hogy bárki megfeledkezzék a legelemibb kötelességről, az emberségről.

HÍREK

Karácsonyest a gyermek-váróteremben

Csendesedik a pályaudvar. Már csak néhány elkésett utas igyekszik célja felé. A csarnoki árudák is sötétek. Elhallgatott a muzsika az étteremben. Az induló vonatok csaknem üresen kullognak. A gyermekváróterem jókedvű zaja is elült. Fiatalabb anya és egy szőke fürtű kislány várakoznak még a debreceni vonat indulására.

Az anya vastag regényben lapozgat. A gyermek játékokat rakosgat: baba, nyekergő mackó, bugócsiga, játéktűzhely, lábasok kerülnek elo.

Nesztelenül nyílik az ajtó...

Középkorú asszony lép be, kézen vezetve egy 5—6 esztendős vasgyúró fiúgyereket. Az anya és a gyerek öltözete hiányos. Inkább úgy hatnak, mintha a szomszédból ruccantak volna át.

Kései vándorok... Honnan, hová mennek? Miért? Ki tudja? Nem mondták, de nem is kérdezte senki. A gyermek valami nagy meglepődést árult el. Furcsán nézett. Szemében öröm és szomorúság látszott, ahogy nézte, szinte falta a díszes karácsonyfát.

— Anyu, mihozzánk nem jön a Télapó? — buggyant ki a szó aprócska szájan.

— Nem kisfiam. De a nagymamához holnap jön, majd meglátod — mondta az asszony, közben arcán lassan követ könnycseppek gördültek végig.

A másik asszony közben letette a könyvet. A kislány a dörmögő mackót nyujtotta a félénk kisfiúnak. A védőnő a fáról levett cukorral csokoládéval kínálta a kis vándort.

Csendes, kedves, igazi emberi pillanatok teltek a gyermekváróteremben a csillogó, cukorral, kekszszel, csokoládéval, színes villanykörtékkel díszített karácsonyfa alatt.

—lyf—

— Elkészült a Keleti-pályaudvar új, korszerű bisztrója, a váróterem végében levő új talponálló helyén. A váróterem pedig kényelmes asztalokkal látják el.

★

— Uj üzemi konyhát kap a szolnoki járműjavító. A kivitelezési munkálatokat még szeptemberben megkezdte a MÁV Magasépítési Főnökség.

★

— A jövő vasúti kocsijainak korszerűsítési programját dolgozták ki a győri *Wilhelm Pieck Vagon- és Gepgyárban.* A kocsik jó futásához *újfajta rugózást* próbálnak ki. Kísérleteket végeznek a *zaj csokkentésére* is.

★

— 28 kilométeres uj normál nyomtávú vasútvonalat adtak át a forgalomnak Jugoszláviában, a hires bóri érces kohóművek térségében. Az új vonal az ipartelepet köti össze Bór rendezőpályaudvarral.

★

— MEGNÖVEKEDETT a darabáruforgalom Miskolc-Gömöri pályaudvaron. Míg 1962 novemberében 915 kocsiban 23 491, eddig 1963-ban 975 kocsiban 25 662 mázsa darabárut továbbítottak.

★

— 5940 újítási javaslatot adtak be a dolgozók 10 év alatt a debreceni járműjavítóban. A bevezetett újítások 8 és félmillió hasznot jelentenek a népgazdaságnak.

— Négytagú vezetőséget választott a székesfehérvári pályafenntartási főnökség vöröskeresztes szervezete. A vezetőségválasztás után három kisfilmet vetítettek le a részvevők előtt. A vezetőségválasztó taggyűlésen a városi Vöröskereszt szervezete is képviseltette magát.

★

— Ünnepélyes külsőségek között vettek búcsút *12 nyugdíjba vonuló* vonatkísérőtől a *Keleti-pályaudvar* vonatkísérő műhelybizottságának tagjai.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Dunakeszi gyártelepen levő magasföldszintes, szoba, konyha, félkomfortos lakásom szegedi hasonló, vagy nagyobb szoba-konyhás lakásra. Felvilágosítás: Dr. Fodor István Szeged, II., Madách u. 6. II. em. vagy Dunakeszi gyártelep, Kiss István. XVII. A. ép. 2. Felvetel, vagy áthelyezés elintézhető.

— Elcserélném a Budapest, XIV., kerületében levő 2 szoba összkomfortos, alacsonyberú, termő gyümölcsfákkal, gazdasági udvarral, hat helyiségből álló lakásomat két kisebb tanácsi rendelkezésű, vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet de. 8—10-ig vagy este 21—22-ig a 206—894 telefonon.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Bognár Károly Tapolca, Bódogh Mihály Dombóvár, Molnár Árpád, Kocsárdi Tibor Budapest, Ceglédi Sándor, Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen, Sziládi Sándor Szeged, Ugiyai Sándor, Kisvárdai János Miskolc, Kiss Lajos Alsóőrs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kiss Antal Biharugra, Albert Mihály Apc, Nyerges Sándorné Makó, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Károlyi Imréné Szeged: **Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

49. számból: 100937/1963. I/3. C. Az államvasuti dolgozók tisztítószerrel való ellátásának szabályozása tárgyában kiadott rendelet mellékletének módosítása.

132554/1963. I/4. Az Államvasutak területén működő Kölcsönös Segítő Takarékpénztárak ellenőrzése.

50. számból: 132660/1963. I/3. A közlekedés- és postaügyi miniszter 45/1963. (Közl. Ért. 23.) számú utasítása a sajtóban nyilvánosságra hozott javaslatok és bírálatok megválaszolásáról szóló 1014/1963. (VI. 30.) Korm. számú határozat végrehajtása tárgyában.

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

Elegyrendezés hajnalban

— A felsővárosi patikust az első vágányra a helyi vonatba... A művezetőt a negyedik vágányon álló szerelvénybe.

Szilveszter éj

— Csak cigarettát venni megyek de ne tessék nyugtalankodni, jelmezbálra utazunk...

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. Ára 40 fillér 1964. JANUÁR 16.

A LAP TARTALMÁBÓL:

Az államvasúti havibéres dolgozók munkabérének megállapítása (2. old.)

★

A havibéres dolgozók rangfokozati bértáblázata (2. old.)

★

Az államvasúti dolgozók rangfokozati rendszere (3. old.)

★

Államvasúti szolgálati címek (3. old)

★

Összehasonlító táblázat a régi és új rangfokozatokról (3. old.)

★

Az államvasúti havibéres dolgozók munkabérének megállapításáról szóló utasítás végrehajtása (3. old.)

Az igények megelőzik a feltételeket

Sok nehézséggel kezdődött az új rendszerű munkáltatás a Miskolci Járműjavítóban

Az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer alapján dolgoznak január 1 óta a *Miskolci Járműjavítóban*. A vállalatnál január 9-én tett látogatásunk alkalmával arról érdeklődtünk, hogyan kezdték az új módszert, amely a miskolciaknál is *„minőségi járműjavítás"* néven ment át a köztudatba.

Gedeon Béla, a vállalat főmérnöke így nyilatkozott erről:

— Az első új módszerrel javított kocsikat tegnap adtuk át a vontatásnak. A 17 kocsi azonban nagyon kevés, hiszen ebben a hónapban 262 fővizsgát kell elvégezni, és hol van még a teherkocsi-középjavítás és a futójavítás . . .

— Milyen nehézségek gátolják a munkát?

Nehézségek egész sora

— Nem volt megfelelő felkészülés. Mintegy 60 százalékkal kevesebb fedett munkahelyünk van, mint amennyire szükség volna. Csak a múlt év végén kezdték meg az egyik szerelőcsarnok bővítését. Anyagellátásunk nagyon hiányos. A faanyagot nedvesen kapjuk, szárítóberendezésünk talán az év végére lesz csak. Villamosenergia-hiánnyal is küzdünk. A közeli napokban sor kerül egy transzformátorház üzembe helyezésére, s ezzel áramellátási problémáink, remélem, megoldódnak.

A továbbiakban elmondotta a főmérnök, hogy a vállalat vezetősége szeretné elérni, hogy az új munkáltatási rendszerre való áttérés a dolgozók keresetcsökkenése nélkül történjen meg. Látják, hogy ez nagyon nehéz, mert nincs meg néhány nélkülözhetetlen előfeltétel: a kifogástalan anyagellátás, a munkahelyek teljes kiszolgálása. Amíg a szakmunkásoknak kell anyagszállítással foglalkozni, addig ez nagyon nehezen képzelhető el.

A vállalat VII. osztályának javítóvágányai zsúfolva vannak teherkocsikkal. Odakünn hideg szél fúj, és esik a hó, a csarnokban azonban némi meleget árasztanak az infravörös hősugárzók.

Az alvázlakatosokat kerestük. A szegecselőszerszámok csattogása közepette csak nehezen értettük *Pellek Géza* szocialistabrigád-vezető szavait.

— Mi örülünk a legjobban annak, hogy végre lehetőségünk van alaposabb munkát végezni. Az a célunk, hogy rövid idő alatt jól megjavított kocsikat, szép munkát adjunk ki a kezünk alól — mondotta a brigádvezető.

— Ilyen munkáltatás mellett is tudják teljesíteni a tervet?

— Nagyon megnehezíti a munkánkat az anyaghiány. Az előbb például magam hoztam tüzesen a sarokvasakat a kovácsoktól. Nem kapunk megfelelő méretű szegecseket, csavarokat. Sűrítettlevegő-hiány is lassítja a munkát. Ha ez így folytatódik, a hónap végére még a 60 százalékos teljesítményt sem érjük el.

— Az új munkáltatással kapcsolatban a normákat is megváltoztatták? — kérdeztük.

Elszámolatlan munkák

— A normák ugyanazok, mint korábban. Azt tapasztaljuk, hogy a felvétel nagyon „humánus", az átvétel pedig roppant szigorú. Hogyan legyen meg a teljesítményünk, ha a felvételkor csak 26 szegecs beütését irányozzák elő olyan alvéznál, ahová nekünk 42 szegecset kell beütnünk.

Sok munkát elvégeznek a szekrénylakatosok is, amit nem számolnak el nekik. Korábban, amikor nem volt ilyen alapos a javítás, a mellékidők elszámolásának hiánya nem okozott problémát. Ma minden percre szükség van.

Viszkai László, a műhelybizottság bérfelelőse, az egyik szocialista brigád vezetője. Ő is azzal kezdte a beszélgetést, hogy szívesebben csinálja az újfajta javítást. Csakhogy a keresettel bajok lesznek.

— Bejelentettük már, hogy a normák nincsenek rendben. Sok olyan munkafolyamat van, amelyért a hiányos normafeltétel miatt semmit sem kapunk. A kocsiösszefogás például két ember 8 órai munkáját veszi igénybe, de az elszámolásban nem szerepel. Szegecselés után egyengetni kell a szekrény vázát. Erre sem kapunk utalványt. A laposvasat tekercsben kapjuk — sorolta a problémákat Viszkai László —, *de ahhoz, hogy használni tudjuk, előbb egyengetésre van szükség. A cserejavításból érkezett alkatrészeket is egyengetni kell.*

A többi brigádvezető is panaszkodik, hogy sok munkát végeznek, de a teljesítmény az elszámolás hiányosságai miatt nem növekszik. A kocsik javítása pedig most valóban jó minőségben történik. Ez a véleménye Demeter Istvánnak, a 7/B kocsiügyi előadójának is, akivel ellenőrzése során a műhelyben találkoztunk.

Túlzott követelmények

— A követelmények kissé túlzottak is — mondotta *úgy látjuk, ez a darabszámos teljesítmény rovására megy. Átvevőink egyszerre mindent megkövetelnek, és nincsenek tekintettel az üzem terveljesítésére. Remélem, ez csak átmeneti nehézség, és az átvevők is begyakorolják az új munkamódszernek megfelelő tennivalókat.*

A problémákat azonban sürgősen meg kell oldani, mert a jelenlegi körülmények a dolgozók számára nagyarányú keresetcsökkenés veszélyét rejtik. Egyébként sem helyes, ha az igények megelőzik a feltételeket . . .

Lőrincz János

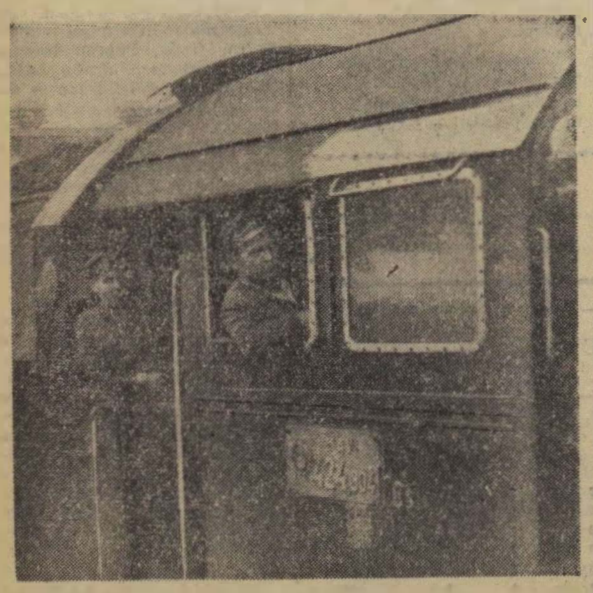
Figyelmességgel elkerülték a balesetet

A *debreceni fűtőház* állományába tartozó *Nagy Lajos* mozdonyvezető, *Molnár II. Imre* és *Hódos Sándor* fűtők december 5-én *Debrecenből Budapest* felé továbbították a 2507-es számú nemzetközi gyorsvonatot. Amikor *Tápiógyörgye* állomást elhagyták, egy velük szemben, ugyanazon a vágányon közeledő vonatra lettek figyelmesek.

Nagy Lajos azonnal fékezett és szerencsére fékezett a szembejövő szerelvény mozdonya is. Az összeütközés elkerülésében a térközőr figyelmessége is közrejátszott, mert megállj jelzést adott a személyvonatnak. Így a két vonat mintegy 100 méterrel egymással szemben megállt.

Nagy Lajos mozdonyvezetőt és a két fűtőt figyelmes és éber szolgálatáért dicséretben és jutalomban részesítette a MÁV vezérigazgatósága.

Marosán Pál
Debrecen



Akik megelőzték a balesetet: Nagy Lajos mozdonyvezető és Molnár II. Imre fűtő

Minden tagországnak előnyös a közös teherkocsipark

Rödönyi Károly vezérigazgató nyilatkozata

Mint már hírt adtunk róla, a KGST végrehajtó bizottságának tizedik ülésszakán aláírták a közös tehervagonpark létrehozásáról szóló egyezményt. A kormány 1964. január 9-i ülésén a közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése alapján az egyezményt elfogadta, és úgy határozott, hogy megerősítésre az Elnöki Tanács elé terjeszti.

A baráti vasutak számára nagy jelentőségű KGST-megállapodással kapcsolatban *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettestől, a MÁV vezérigazgatójától kértünk tájékoztatást.

— A közös tehervagonpark megteremtésének legfontosabb előnye a nemzetközi forgalomban részt vevő teherkocsik jobb kihasználása — mondotta bevezetőjében. *— Köztudomású, hogy eddig az idegen kocsik használata magas bérterhekkel járt. Emiatt a vasutak igyekeztek mielőbb szabadulni az üressé vált külföldi kocsiktól. Még a hazatérő kocsikat sem rakták meg. Így a nemzetközi forgalomban közlekedő teherkocsik több mint 40 százaléka futott üresen.*

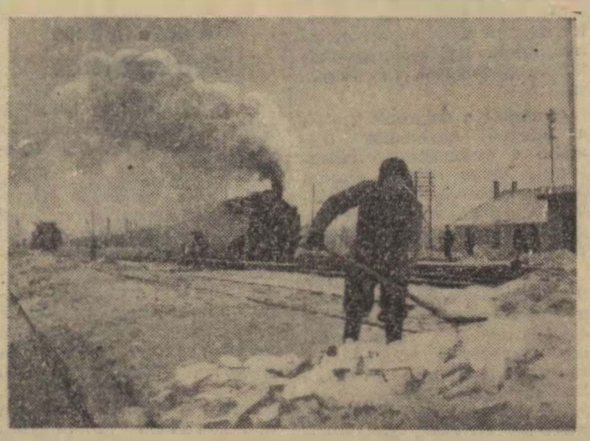
— A megkötött egyezmény szerint — folytatta a vezérigazgató — *az egyes országok: Bulgária, Csehszlovákia, NDK, Lengyelország, Magyarország, Románia és a Szovjetunió, a közös vagonparkba beadott saját vagonállomány erejéig, akár kiviteli vagy behozatali, akár belföldi fuvarozás céljaira felhasználhatja a kocsikat. Tehát a jövőben arra kell törekednünk, hogy ezek a kocsik mindig áruval rakottan közlekedjenek. Ezáltal nemcsak az üres futás, hanem a nemzetközi fővonalak terhelése is csökken.*

— *Mikor lép életbe az egyezmény?*

— Az előkészületek még néhány hónapot igénybe vesznek. A terv szerint, ha valami közbe nem jön, június 1-től, az új menetrend életbelépésétől már megindul a „gépezet". A szervezet központja, az üzemeltetési iroda Prágában kap helyet, ahová a tagországok egyenlő arányban küldenek képviselőket. Az ügyek legfőbb intéző szerve a közös teherkocsipark tanácsa, amelyben a részvevő országok — a közös tehervagonparkba beadott kocsiállomány nagyságától függetlenül — egyenlő jogokkal rendelkeznek.

— Összegezve az elmondottakat: ez a megállapodás lehetővé teszi valamennyi tagállamnak, hogy elkerülje a felesleges és költséges beruházásokat, de lehetővé teszi azt is, hogy még jobb legyen az együttműködés a szocialista országok vasutai között — fejezte be nyilatkozatát *Rödönyi Károly*.

V. F.



A havazás mindig megnehezíti a váltók állítását, a tolatás zavartalan lebonyolítását. A képen Zelei József pályamunkás Kecskemét állomáson tisztítja a hótól a terepet. A háttérben a váltók tisztítása folyik.
(Horváth Erika felv.)

Megszépül egy kisállomás

Marcaltő kisállomás ugyan a *Pápa—Csorna* közötti vonalon, forgalma azonban jelentős. Hat község termelőszövetkezetei szállítják innen termményeiket. Sok az érkező küldemény is: építőanyag, műtrágya, vetőmag, répaszelet stb.

Az állomás, amely rég kinőtte már kereteit, a múlt évben új arcot öltött. Elsőnek a villanyt vezették be Marcaltő és a környező községek anyagi támogatásával. A következő lépésként a rakodót követték ki, majd egy 3 szobás lakás épült az állomásvezető részére.

A lakást október 1-én adták át. A vizet adó motor azonban hamar felmondta a szolgálatot. Emiatt a WC-t sem lehet használni. Az építési főnökség és a pápai pályafenntartási főnökség két hónapig vitázott azon, hogy kinek a feladata megjavíttatni az elromlott motort. Közben megjött a hideg idő, meg 1964 is, de a motor máig sincs megjavítva.

Tervek szerint az idén sor kerül egy új raktár építésére. Marcaltőn örülnek ennek, azt azonban joggal sérelmezik, hogy az utas-WC építése az idén sem szerepel a tervben. Ha később kerül sor az építésre — mert szükség van rá —, újabb felvonulás, újabb költség lesz.

Nem lenne helyesebb a raktárral egy időben ezt az ügyet is lezárni?

—lc—

Az igazgatóságok versenye

1963 november hónapjának eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és a százalékban kifejezett teljesítmények értéke a következők szerint alakult:

1. Szombathely	*102,50%*
2. Szeged	*101,38%*
3. Pécs	*101,00%*
4. Debrecen	*98,50%*
5. Budapest	*96,25%*
6. Miskolc	*95,25%*

3000 TONNA SZÉN

A tapolcai fűtőház dolgozói — akik múlt évi tervüket már december 15-én teljesítették — mintegy 3000 tonna szenet takarítottak meg. A mozdonyjavítási tervvel december 20-ra végeztek. Mozdonyaink a zord időjárási viszonyok mellett is kifogástalanul üzemelnek.

Túlzás nélkül elmondhatjuk: a tapolcai fűtőház dolgozói nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a szombathelyi igazgatóság az igazgatóságok versenyében a legjobb helyezést érte el.

Dancs József
Tapolca

Nők a hóviharban

Szinte mindennapi dolog a vasutasok téli helytállásáról szólni. Legtöbbször nevét sem említjük azoknak, akik kötelességen túl állnak helyt fagyban, hóviharban. Szolgáljon dicséretéül a névteleneknek is ez a néhány sor, amelyet nevekkel tűzdelve most közzétesszünk.

A közelmúltban a komáromi csomóponton a hideg és a heves hóvihar következtében a forgalom csaknem megbénult. Ilyenkor a fáklyás melegítés sem sokat ér. A vonatoknak viszont menni kell. Buócz Sándor, a komáromi fűtőház vezetője, Lipóth László, Kiss Sándor mozdonylakatosok, Nagy Mátyás és Horváth Sándor mozdonyfűtők segítségével lángszóróval vette ostrom alá a váltókat.

Csaknem emberfeletti erőt kívánt a majd térdig érő hóban, viharban a küzdelem. De a vállalkozást nem adták fel, néhány órás megfeszített munka után megindulhatott a forgalom.

Közben a fűtőház kijáratát is szinte eltorlaszolta a hó, a váltókra jégpáncélt vont a fagy. A segítség nem késlekedhetett sokáig. A szűkre szabott fizikai munkaerőn túl csak az adminisztratív dolgozók tartózkodtak a fűtőház területén. Cselekedni kellett. Pálmai Imre intéző, személyzeti csoportvezetővel az élen rövidesen 8 tagú, adminisztratív dolgozókból — nagyobbrészt nőkből — álló brigád szerveződött: Csonka Teréz, Horváth Sándor vontatási számadók, Pethő Lajosné, személyzeti nyilvántartó, Mátyus Olga irodakezelő, Juhász Valéria hivatalsegéd, Fekete István vontatási technikus és Szabó László ügyintéző a hemény hidegben és hófúvásban, megfelelő védőöltözet nélkül, félcipőben, sikeres rohamot indított a fűtőház környékét bénító hó- és jégtorlaszok ellen. Dicséret a helytállásukért!

133 000 1963. I/2. B.

AZ ÁLLAMVASÚTI HAVIBÉRES DOLGOZÓK MUNKABÉRÉNEK MEGÁLLAPÍTÁSA

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány határozata értelmében az államvasúti dolgozók munkabérét fel kell emelni. A határozat végrehajtásával kapcsolatban a munkaügyi miniszterrel és a vasutasok szakszervezetével egyetértésben az alábbiakat rendelem:

1. §.

Az utasítás hatálya

1. Az utasítás hatálya — a 2. bekezdésben felsoroltak kivételével — kiterjed az államvasutak és a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút valamennyi havibéres dolgozójára, továbbá a MÁV Tisztképző Intézet dolgozóira.

2. Az utasításban foglaltak nem alkalmazhatók:

a) a költségvetési rendszerben gazdálkodó államvasúti szervek,

b) a napközi otthonok és bölcsődék,

c) az üdülők,

d) a Vasúti Tudományos Kutató Intézet,

e) a MÁV Vasúttervező Üzemi Vállalat,

f) a MÁV Utasellátó Üzemi Vállalat dolgozóira,

g) a gépjárművezetőkre, házfelügyelőkre és a fegyveres vasútőrökre.

2. §.

Az alapbér

1. Az utasítás hatálya alá tartozó dolgozók alapbére rangfokozati és munkaköri bérből áll.

2. A rangfokozati bértáblázatot az 1. számú melléklet tartalmazza.

3. §.

A rangfokozati bér

1. Az egyes szakcsoportokba, illetve rangfokozatokba való besorolás, illetve kinevezés szabályait az egyidejuleg kiadott 133 001/1963. I.2. számú utasításban foglaltak tartalmazzák.

2. A csillagos rangfokozatban öt évnél több várakozási idővel rendelkező dolgozó (főkönyvelői) munkaköri bérét a Vasúti Főosztály vezetője a szakszervezettel;

c) a vezérigazgatóság *b)* pontban fel nem sorolt dolgozói munkaköri bérét az illetékes szakosztályvezető, a központi hivatal és a vasútigazgatóság többi dolgozója munkaköri bérét a központi hivatal, illetve a vasútigazgatóság vezetője a szakszervezeti bizottsággal;

d) az üzemi vállalatok és a vezérigazgatóságnak közvetlenül alárendelt szolgálati főnökségek vezetőinek, helyetteseinek és főkönyvelőinek, illetve számviteli vezetőinek munkaköri bérét a felettes szerv vezetője a szakszervezettel;

az igazgatóság alá tartozó szolgálati főnökségek vezetői, helyettesei és számviteli vezetői munkaköri bérét a közvetlen felettes szerv vezetője a szakszervezet területi jellegű megyebizottságával;

a IV. csoportú állomások és a III—IV. csoportba sorolt szertárak, valamint az állomáskezelőségek dolgozói munkaköri bérét a közvetlen felettes szerv vezetője a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben állapítja meg.

3. *a)* A dolgozó munkaköri bérét az általa ténylegesen betöltött munkakör alapján kell megállapítani. Ha a dolgozó több munkakört tölt be, munkaköri bérének megállapításánál azt a munkakört kell alapul venni, amelyben munkaidejének nagyobb részét tölti;

b) a munkaköri bér megállapítása (változása) során biztosítani kell a jobb és több munkára irányuló anyagi ösztönzést. Ennek megfeleloen figyelembe kell venni a dolgozó rátermettségét, alkotókészségét, szorgalmát, munkájának tényleges eredményét, továbbá figyelembe kell venni a képesítést, valamint a szakmába vágó gyakorlati időt;

c) a vezérigazgatósági 1—11—11. sorszám alatti főmunkatárs bértétel szerint szakosztályonként besorolható főelőadók létszámát a vezérigazgató állapítja meg;

d) a megfelelő munkakörökben az oklevéles mérnökökkel azonosan sorolhatók be a tudományegyetemeken oklevelet szerzett alkalmazott matematikusok, fizikusok, geofizikusok, geológusok és vegyészek;

e) azokat a dolgozókat, akik a műszaki egyetemek legalább 4 évfolyamát elvégezték, de oklevelet nem szereztek, a besorolás szempontjából a technikusi végzettségűekkel kell azonosan besorolni.

4. *a)* A munkaköri bér megállapítására jogosult szerv a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben a munkaköri bér összegét a munkakörre meghatározott alsó és felső bérhatár között csökkentheti, ha a dolgozó írásbeli figyelmeztetés ellenére, ismételten mulasztást követ el. A bércsökkentést az esedékesség előtt 15 nappal írásban kell közölni. A közlésben félreérthetetlenül meg kell jelölni a bércsökkentés okát;

b) a bércsökkentés ellen a dolgozó panasszal fordulhat az egyeztető bizottsághoz, az azonban csak a bércsökkentés alapjául szolgáló ok valódiságát vizsgálhatja, a csökkentés mértékét — a Mt. V. 237. §. rendelkezése folytán — nem.

c) ha a munkaköri bér csökkentésének mértéke az alapbér 10%-ánál nagyobb, a dolgozót megilleti a felmondás joga. (Mt. 30. §. (1) bek. c) pont.)

5. A dolgozó részére megállapított alapbér a szolgálat átvételére, illetve átadására

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
		munkaköri csoportban Ft				
Ügyintéző	12	10	9	8		
Szakalkalmazott	11	9	8	8	7	7
Művezető	11	9	8			
Kisegítő		8	7	7		

Nem engedélyezhető munkaköri bérkiegészítés azokban a munkakörökben, amelyekben a dolgozók felváltva nappalos és fordulós beosztásban teljesítenek szolgálatot.

b) Ha a 12/24 órás fordulóban közbeváltással foglalkoztatott dolgozó részére a közbeváltás átmenetileg rendkívüli okok miatt nem biztosítható, akkor az egyes szabadnapon teljesített szolgálatért azonos tartamu szabad időt kell harminc napon belül kiadni. Ha a szabad idő rendkívüli okok miatt nem adható ki, akkor az egyes szabadnapon teljesített szolgálatért az igazgatóság vezetője, a szakszervezeti területi jellegu megyebizottsággal egyetértésben, az alábbi munkaköri bérkiegészítés folyósítását engedélyezheti:

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
		munkaköri csoportban Ft				
Szakalkalmazott	110	100	90	80	70	60

c) ha a 12/24 órás fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozó különleges okok (betegség vagy igazolatlan mulasztás) miatt átmenetileg 24/24 órás fordulószolgálat szerint teljesít szolgálatot, a többletmunkaidőért azonos tartamu szabad időt kell részére biztositani. A szabad idő kiadásáért a szolgálati főnök, illetve a közvetlen felettes szerv vezetője felelős. Ha a szabad időt a dolgozó részére három hónapon belül nem adják ki, a szolgálati főnök prémiumát, illetve jutalmát, továbbá a közvetlen felettes szerv vezetőjének üzemi jutalékát fele arányban csökkenteni kell, ismétlődés esetén pedig meg kell vonni.

5. §.

A gyakorlati idő figyelembevétele

1. A munkaköri bértáblázatban előírt gyakorlati időt a következőképpen kell figyelembe venni:

a) teljes egészében figyelembe kell venni a vasútnál (MÁV, GYSEV, ÁEGV stb.) hasonló munkakörben, továbbá az azonos munkakörben bármely vállalatnál töltött időt. (Hasonló munkakör pl. szakaszmérnök — kitűző mérnök.) Ugyancsak teljes egészében figyelembe kell venni a katonai szolgálatban, valamint a társadalmi jellegű munkaterületen (a dolgozót valamely munkaterületre kiemelték) eltöltött időt;

b) fele mértékben lehet csak számításba venni a más vállalatnál hasonló munkakörben eltöltött időt.

2. *a)* A 2.a melléklet szerinti munkaköri bértáblázatban felsorolt vezetők és helyettesek, valamint a főépítésvezetők, továbbá a 2/b melléklet szerinti munkaköri bértáblázatban felsorolt vezetők és helyettesek (gyárrészlegvezető és helyettesük is) munkaköri bérét, amennyiben az előírt besorolási feltételeknek nem felelnek meg, jelen utasítás hatályba lépése után legfeljebb a bértétel számtani átlagának megfelelő összegig lehet megállapítani.

b) a jelenleg is e vezetői munkakörök valamelyikét betöltő, de az előírt képesítéssel nem rendelkező dolgozó munkaköri bére — amennyiben a munkakörére megállapított bértétel számtani átlagának megfelelő összeget eléri, vagy meghaladja, nem csökkenthető és nem emelhető, — amennyiben a munkakörére megállapított bértétel számtani átlagának megfelelő összeget nem éri el, csak a bértétel számtani átlagának megfelelő összegig állapítható meg mindaddig, amíg az előírt képesítést nem szerzi meg;

c) az a) pontban felsorolt munkakört betöltő és 40 éven felüli dolgozót az előírt végzettség, illetőleg képesítés megszerzése alól a besorolásra jogosult szerv felmentheti. Ez a felmentés egyben a besorolási korlátozás feloldását is jelenti. A felmentésről a dolgozót írásban kell értesíteni;

d) egyéb munkakörökben a besorolás tekintetében a munkaköri bértáblázatban előírtak szerint kell eljárni. A forgalmi szakalkalmazottat, ha az előírt besorolási feltételeknek nem felel meg, egy bértétellel alacsonyabban kell besorolni.

6. §.

Vegyes és hatályba léptető rendelkezések

1. A jelen utasítás hatályba lépését követően a dolgozók jelenlegi munkaköri bérét (besorolást) felül kell vizsgálni. A munkaköri bértáblázat besorolási feltételeinek megfelelő besorolásról, a munkaköri bér megállapításáról, az esetleges személyi pótlékról, az új rangfokozatról és rangfokozati bérről a dolgozót a besorolási értesítés c. nyomtatvány felhasználásával írásban kell értesíteni. (118—361 különféle minta.)

2. A dolgozók esetleges személyi pótlékának különállását a bérhatárokon belül történő alapbéremelés útján meg kell szüntetni. Ha a dolgozó korábbi — az előírások alapján megállapított munkaköri bére a besorolási feltételek megváltozása folytán az uj besorolás szerinti felső bérhatárt meghaladja, a különbözet személyi pótlékként folyósítható. A kereseti arányokat nem sértő korábbi szabálytalan besorolás esetén személyi pótlékot megállapítani nem szabad.

3. Az utasítás későbbi alkalmazása során a személyi pótlékban részesülők száma és az ilyen címen fizetett összeg nem emelkedhet. Utóbb személyi pótlékot megállapítani nem lehet, a személyi állomány változásával pedig az utasítás bevezetésekor megállapított személyi pótlékban részesülők körét és a személyi pótlékok összegét fokozatosan csökkenteni kell.

4. *a)* Az egyes munkakörökben béremelésre felhasználható összeget az érdekelt szakosztályokkal és a szakszervezet egyetértésben a személyzeti és munkaügyi szakosztály állapítja meg és közli az igazgatóságokkal, illetve a vezérigazgatóságnak közvetlenül alárendelt szolgálati főnökségekkel, központi hivatalokat és vállalatokat illetően az érdekelt szakosztályokkal;

b) az igazgatóság részére munkaköri bérként engedélyezett béremelés összegét a személyzeti és munkaügyi osztály az érdekelt osztályokkal és a szakszervezet területi jellegű megyebizottságával egyetértésben állapítja meg és közli a szolgálati főnökségekkel.

5. Az engedélyezett munkaköri átlagbéreket a bértételek sorszáma szerinti sorrendben kell nyilvántartásba venni az erre a célra rendszeresített nyomtatványokon. (Nyilvántartás a munkaköri átlagbérekről. L. MÁV Hivatalos Lap 1956. évi 37. számában kiadott 32 170/1956. I/4. B. sz.)

A dolgozó részére megállapított munkaköri bér összegét fel kell jegyezni a munkaerő és munkaköri bér nyilvántartó lapon. (L. MÁV Hivatalos Lap 1960. évi 3. számában megjelent 132 142/1959. I.2 B. sz.)

6. Ez az utasítás 1964. január 1. napján lép hatályba, ezzel egyidejuleg hatályát veszti:

az államvasúti havibéres dolgozók fizetésének rendezéséről a MÁV Hivatalos Lap 1957. évi 30. számában megjelent 116 000 1957. I/4. B.;

az államvasuti havibéres dolgozók fizetésének rendezése tárgyában megjelent 116 000 1957. I 4. B. számú rendelet módosításáról a MÁV Hivatalos Lap 1959. évi 21. számában kiadott 105 236/1959. I 2. B számú rende.et;

a vasútország felállításáról a MÁV Hivatalos Lap 1960. évi 40. számában megjelent 430/64 1960. VKSZO számú rendeletnek a bértételek és átlagbérek megállapítására vonatkozo rendelkezései;

a kezdo szakemberek munkabérének szabályozásáról a MÁV Hivatalos Lap 1960. évi 36. számában 120 932/1960. I 2. B. szám alatt kiadott rendeletnek az államvasúti munkaköri bértételek megállapítására vonatkozó rendelkezése.

Rödönyi Károly s. k.
miniszterhelyettes,
MÁV-vezérigazgató

Sok múlik a bizalmiakon...

Az eredményes szakszervezeti munka alapkövetelménye, hogy a bizalmiak megfelelően ellássák teendőiket. Feladatuk sokrétű, kiterjed az üzemi élet minden területére.

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága a múlt évben is a bizalmiak, a bizalmi csoportok munkájának javítását tartotta legfontosabb feladatának. Tanfolyamot szerveztünk részükre. Munkájukhoz módszerbeni segítséget adtunk. Megtanítottuk őket hogyan helyes szervezni a csoportértekezleteket.

A bizalmiakkal való rendszeres foglalkozás eredményeként sokat javult szakszervezeti bizottságunk tömegkapcsolata. A bizalmiak minden hónapban csoportértekezletet tartanak, melyekről jegyzőkönyvben számolnak be. Hasznos módszer ez, mert így gyorsan értesülünk a problémákról.

Szücs István és id. Sipos János bizalmiak csoportértekezletéről készült beszámoló hívta fel például a figyelmet arra, hogy az 520-as sorozatú mozdonyok nem tudják fűteni a tolatós tehervonatok kalauzkocsijait. Ennek nyomán intézkedést kértünk a szakvonali vezetőktől a fűtés megoldására.

Több vonatkísérő bizalmi *Nyírábrány, Tiszalök* és *Nagyléta* állomásokon levő laktanyak fűtésére és takarítására panaszkodott. Gyakran foglalkoznak bizalmijaink a bérezés, a jutalmazás kérdéseivel, lakásügyekkel és más problémákkal.

Azzal, hogy a jutalmazásban, a kiváló dolgozó oklevelek és jelvények odaítélésében a bizalmiaknak is szavuk van, s az apró ügyekkel is foglalkoznak, a tagság körében jelentősen megnőtt a tekintélyük. Szívesen fordulnak hozzájuk, ezernyi problémával keresik fel őket.

Különösen jól dolgozik állomásunk bizalmijai közül *Szücs István, Pusztai Károly, Kollár Sándor, Szabó Lajos, Kiss János, Pálfi Imre* és sorolhatnánk tovább még jó néhányukat, akik nemcsak bélyegeladással foglalkoznak, hanem sokoldalúan tevékenykedve segítik a tagság problémáinak megoldását.

Rendkívül jelentős az a segítség, amit szakszervezeti bizottságunk a bizalmiak révén kap. Szakszervezeti taggyűléseinkre, a termelési tanácskozásokra és más rendezvényekre a bizalmiak mozgósítása nyomán sokkal többen eljönnek, mint korábban. Munkájuk további javításához állomásunk pártszervezete is segítséget nyújt. Sok hasznos tapasztalatot adnak a pártbizalmiakkal együtt tartott értekezletek. A kollektív munka a magyarázata annak, hogy bizalmijaink mind eredményesebben végzik fontos társadalmi munkájukat.

Czeglédi Sándor
szb-titkár

I. sz. melléklet a 133000/1963. I/2. B. számú utasításhoz.

Államvasúti havibéres dolgozók rangfokozati bértáblázata

	I.		I/a.		II.		III.		IV.		V.	
	szakcsoport											
Rangfokozat	Várakozási idő	Rangfokozati bér	Rangfokozat	Várakozási idő	Rangfokozati bér	Rangfokozat	Várakozási idő	Rangfokozati bér	Rangfokozat	Várakozási idő	Rangfokozati bér	Rangfokozat	Várakozási idő	Rangfokozati bér
A	—	1,300												
B	—	1.200												
C	—	1,100												
D	—	1.000												
1	x	810	1	x	780	1	—	750	1	—	700	1	—	640	1	—	580
2	x	760	2	x	730	2	x	700	2	x	650	2	x	600	2	x	540
3	x	710	3	x	680	3	x	650	3	x	600	3	x	560	3	x	510
4	x	690	4	5	660	4	5	630	4	5	590	4	5	540	4	5	490
5	x	670	5	5	640	5	5	610	5	5	560	5	5	520	5	5	470
6	5	650	6	5	620	6	5	590	6	5	540	6	5	500	6	5	450
7	5	590	7	5	560	7	5	530	7	5	490	7	5	450	7	5	410
8	5	520	8	5	500	8	5	470	8	5	430	8	5	390	8	5	360

133001 1963. I/2.

Az államvasúti dolgozók rangfokozati rendszere

Az államvasúti dolgozók uj rangfokozati bérrendszere tárgyában a munkaügyi miniszterrel és a Szakszervezetek Országos Tanácsával egyetértésben az alábbiakat rendelem:

Rangfokozati rendszer

1. §

(1) A kinevezett államvasúti dolgozók — a (3) bekezdésben meghatározott kiegészítéssel — I—V. szakcsoportba és 1—8 rangfokozatba tartoznak. Az egyes szakcsoportokba való kinevezés alapja a dolgozó megfelelő

a) iskolai végzettsége,

b) vasúti, vagy azzal egyenértékű szakképesítése,

c) állandó munkaköre.

2) Az előző bekezdésben elmondottaknak megfelelően

a) I. szakcsoportba (mérnök- és fogalmazási csoport) az egyetemi és főiskolai végzettséggel, illetőleg az I/a szakcsoportba (felsőfokú technikusi csoport) a felső fokú technikusi végzettséggel,

b) a II. szakcsoportba (felsőfokú szakvizsgás szakmai csoport) a technikumi érettségivel vagy annak megfelelő iskolai végzettséggel,

c) a III. szakcsoportba (középfokú szakvizsgás szakmai és szakmunkáscsoport) az általános iskolai végzettséggel,

d) a IV. szakcsoportba (alsófokú szakmai és ipari munkára betanított munkáscsoport) a négy általános iskolai végzettséggel

rendelkező azok a dolgozók tartoznak, akiket az előírt vasúti, vagy azzal egyenlő értékű szakképesítésük és állandó munkakörük alapján ide kineveztek. Az egyéb kinevezett államvasúti dolgozók az V. szakcsoportba tartoznak.

(3) Az Államvasutak vezérigazgatója az „A" rangfokozatba, a főigazgatók a „B" rangfokozatba, az igazgatók a „C" és „D" rangfokozatba tartoznak. Ezekre a rangfokozatokra egyebekben az I. szakcsoportra megállapított rendelkezéseket kell alkalmazni.

2. §

(1) A MÁV Hivatalos Lap 1959. évi 2. számában kiadott 132 865/1958. I/4. A. sz. rendelet és az ezt kiegészítő, illetőleg módosító rendelkezések határozzák meg, hogy az egyes szakcsoportokba való kinevezéshez milyen vasúti, vagy azzal egyenlő értékű szakképesítés igazolása szükséges. Vasúti szakképesítéssel egyenlő értékű képzettség alapján a dolgozónak kinevezésére csak akkor van igénye, ha a képzettség a dolgozó részére kijelölt munkakör ellátásához elő van írva.

(2) Az egyes szakcsoportokon belül az 1—8 rangfokozatba történő kinevezés alapja az Államvasutaknál megszakítás nélkül eltöltött szolgálati idő és az államvasúti szolgálati időbe beszámított idő. A megelőző vasúti szolgálatban, közszolgálatban és közszolgálaton kívül töltött időknek államvasúti szolgálati időbe való beszámítására a MÁV Hivatalos Lap 1960. évi 48. számában kiadott 124 160/1960. I/2. B. sz. rendelet és az azt kiegészítő rendeletek a jelen utasításból folyó eltérésekkel érvényesek. Az időbeszámítást végző szerv vezetője a vezérigazgató által a szakszervezettel egyetértésben kiadott irányelvek alapján határozza meg, hogy a dolgozó beszámításra kerülő szolgálati idejét az egyes szakcsoportokon belül milyen mértékben kell figyelembe venni.

(3) Az államvasúti havibéres dolgozók rangfokozati bértáblázatát a 133 000/1963. I/2. B. sz. utasítás 1. sz. melléklete tartalmazza.

Kinevezés

3. §

(1) A dolgozót munkába lépéskor szerződéssel kell alkalmazni, kivéve, ha már ekkor rendelkezik a kinevezéshez előírt feltételekkel. Azt a dolgozót, aki már a munkába lépéskor rendelkezik a kinevezéshez előírt feltételekkel, kinevezéssel kell alkalmazni.

(2) A szerződéses dolgozót a kinevezés feltételeinek megszerzése esetén a következő hónap első napjával, azt a dolgozót pedig, akinek munkakörére vasúti szakképzettség, vagy azzal egyenlő értékű képzettség nincsen előírva, egyévi gyakorlati idő letelte után kell kinevezni.

Várakozási idő

4. §

(1) A kinevezés alkalmával a dolgozó részére várakozási időt kell megállapítani. Öt évi várakozási idő elteltével a dolgozó újabb kinevezés alapján a közvetlenül magasabb rangfokozatba lép elő (időszakos kinevezés).

(2) Az államvasúti havibéres dolgozók rangfokozati bértáblázatában csillaggal megjelölt rangfokozatoknál magasabb rangfokozatba, vagy a varakozási idő letelte előtt magasabb rangfokozatba a dolgozót — a rangfokozati bérpótlékra való jogosultságától függetlenül — csak kivételes esetben, különleges, vagy kimagasló érdemek alapján lehet kinevezni (soron kívüli kinevezés).

(3) A várakozási idő az első kinevezés alkalmával — a jelen utasítás 9. § (3) bekezdésében szabályozott esettől eltekintve — a szolgálatba lépés évének első napjától, időszakos és soron kívüli kinevezés alkalmával pedig a kinevezés évének első napjától számít.

Átminősítés

5. §

(1) Ha a dolgozó magasabb szakcsoportra jogosító iskolai és vasúti, vagy azzal egyenlő értékű képesítést szerez, őt a magasabb képesítés megszerzésének igazolását követő hónap első napjával a magasabb szakcsoportba át kell minősíteni, feltéve, hogy állandóan a magasabb képesítésnek megfelelő munkakörben teljesít szolgálatot.

(2) Az átminősítésnél a dolgozót a magasabb szakcsoportnak azonos számú rangfokozatába kell kinevezni és várakozási idejének kezdetét a korábbi szakcsoportjában és rangfokozatában megállapított várakozási idejének kezdő időpontjában kell megállapítani.

(3) Az államvasúti dolgozók havibéres bértáblázatában csillaggal megjelölt rangfokozatnál magasabb rangfokozatba csak soron kívüli kinevezéssel lehet a dolgozót átminősíteni, ha munkája alapján a soron kívüli kinevezésre érdemes. Soron kívüli kinevezés nélkül a dolgozót a feltételek megszerzését követő hónap első napjától csak a magasabb szakcsoport legalacsonyabb csillaggal megjelölt rangfokozatába kell kinevezni. Ez a kinevezés azonban a dolgozónak a rangfokozati bérpótlékra való jogosultságát nem érinti.

(4) Az átminősítésre egyebekben értelemszerűen alkalmazni kell a kinevezésre vonatkozó szabályokat.

Szerződéses havibéres dolgozók rangfokozati bére

6. §

(1) A szerződéssel alkalmazott havibéres dolgozó rangfokozati bérét annál a szakcsoportnál, ahová kinevezéssel kerülni fog, eggyel alacsonyabb szakcsoportban a legalsó rangfokozat szerint kell megállapítani. A szerződéses dolgozó rangfokozatának megállapításánál a folyamatos és esetleg beszámított szolgálati idejét figyelembe kell venni és rangfokozati bérét — a várakozási időre vonatkozó szabályok értelemszerű alkalmazásával — ötévenként eggyel magasabb rangfokozat szerint kell megállapítani.

(2) Azt a szerződéses havibéres dolgozót, aki a kinevezés feltételeit megszerezte, a szakképzettsége szerinti szakcsoportnak ugyanabba a rangfokozatába kell kinevezni, mint amely rangfokozat szerint szerződéses minőségében rangfokozati bérét kapta.

(3) Annak a szerződéses dolgozónak a részére, aki rangfokozati bérben nem részesül (pl. szerződéses fizikai dolgozók stb.) esetleges rangfokozatot a fenti szabályok értelmében kell megállapítani.

Szolgálati címek

7. §

(1) Minden dolgozó azt a szolgálati címet használhatja, amelyet részére a felvételi, illetőleg kinevezési okiratban megállapítottak.

(2) A kinevezett dolgozók szolgálati címét az egyes szakcsoportokban és rangfokozatokban a jelen utasítás 1. sz. melléklete szerint kell megállapítani.

(3) A szerződéses fizikai dolgozót „szerződéses fizikai dolgozó", a szerződéses havibéres dolgozót bérrendszerétől és állománycsoportjától függően a „szerződéses havibéres üzemi (műszaki, irodai, egészségügyi, fizikai) dolgozó", illetőleg „szerződéses havibéres dolgozó" szolgálati cím illeti meg.

(4) Azt a dolgozót, akinek mérnök vagy más műszaki képesítése van és műszaki munkakörben teljesít szolgálatot, a szolgálati cím táblázatban felsorolt szolgálati címek mellett a mérnök, illetőleg műszaki, a felsőfokú technikumot végzetteket a szaktechnikus, az orvosokat pedig az orvos, illetőleg főorvos cím is megilleti a felvételi, illetőleg kinevezési okiratban foglaltak szerint.

Kinevezési hatáskörök

8. §

A kinevezési hatásköröket a MÁV Hivatalos Lap 1963. évi 24. számában kiadott 114 953/1963. I 2. sz. rendelet 3 §-a szabályozza

Átmeneti rendelkezések

9. §

(1) A már kinevezett dolgozók kinevezését a jelen utasítás szerinti öt rangfokozatba, továbbá a szerződéses havibéres dolgozók rangfokozati bérének megállapítását a jelen utasítás szerinti rangfokozatoknak megfelelően a kinevezési hatáskörrel rendelkező szerv (8. §) végzi el.

(2) Az új rangfokozatokba való besorolásnál a kinevezett dolgozót abba a rangfokozatba kell kinevezni, a szerződéses havibéres dolgozó rangfokozati bérét pedig aszerint a rangfokozat szerint kell megállapítani, amely őt a jelen utasítás 2. sz. mellékletét képező összehasonlító táblázat értelmében az eddigi rangfokozata és várakozási ideje alapján megilleti. Azt a dolgozót, aki jelenleg az egyes szakcsoportokra megállapított rangfokozatnál magasabb rangfokozatba van kinevezve, az új szakcsoportjának 1. rangfokozatába kell kinevezni, ez azonban a dolgozónak rangfokozati bérpótlékra való jogosultságát nem érinti.

(3) A dolgozó első kinevezése alkalmával várakozási idejét nem a szolgálatba lépés évének első napjától, hanem a szerződéses minőségében figyelembe vett rangfokozat alapulvételével kell megállapítani abban az esetben, ha a dolgozó a jelen utasítás hatálybalépésekor már szerződéses havibéres dolgozó.

(4) A jelen utasítás 1964. január 1-én lép hatályba, hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a Munka Törvénykönyvének az államvasúti dolgozókra vonatkozó végrehajtásáról szóló 14/22/1953. I 4. A. sz. rendelet (V. R.) 4 §-ának (4)—(5) bekezdése, 5. §-a, 6. §-ának (2)—(7) bekezdése, 7. §—9. §-a és 10. §-ának (1) bekezdése. A jelen utasításnak az egyes szakcsoportokba és rangfokozatokba való kinevezésre, az átminősítésre és a szolgálati címekre vonatkozó rendelkezései kiterjednek a fizikai és az egyéb — a MÁV havibéres bérrendszerbe nem tartozó — dolgozókra is.

Rödönyi Károly s. k.
miniszterhelyettes.
MÁV vezérigazgató

Az államvasúti havibéres dolgozók munkabérének megállapításáról szóló utasítás végrehajtása

Az Utasítás 3. §. (2) bekezdésében foglaltak szerint, a csillagos rangfokozatban ötévnél több várakozási idővel rendelkező dolgozó rangfokozati bérét annak a rangfokozatnak megfelelő összegre kell kiegészíteni, mely őt a várakozási ideje alapján megilleti.

Rangfokozati bérpótlék

Például: a dolgozó 1956. január 1-i varakozási idővel van a II. szakcsoport 9. rangfokozatában. Az öt évi várakozási ideje letelt 1960. december 31-én. Ha a rangfokozata nem lenne csillagos, akkor 1961. január 1-én előlépett volna a 8. rangfokozatba. A jelenlegi II. szakcsoport 9. rangfokozata megfelel az új II. szakcsoport 3. rangfokozatának, míg a 8. az új 2. rangfokozatnak. Az új rangfokozati bére 650 forint lesz az eddigi 550 forinttal szemben, de mivel 1954. január 1-i állapot szerint, nyolc évi várakozási ideje van a csillagos rangfokozatban, a rangfokozati bért ki kell egészíteni a 2. rangfokozat szerinti összegre. Ilyen dolgozónak a rangfokozati bérpótléka 700 forint és 650 forint közötti különbség, vagyis 50 forint lesz.

Ha a dolgozót az 1961. január 1-től számított öt évi várakozási időn belül kinevezik, a 2 rangfokozatba, akkor a rangfokozati bérpótléka megszűnik, ha pedig 1966. január 1-én sem lép elő, akkor ettől az időtől kezdődően a rangfokozati bérpótlékát fel kell emelni a 3. és az 1. rangfokozatok közötti különbség összegére, 750 és 650 forint közötti különbségre, vagyis 100 forintra.

Előfordulhat olyan eset is, hogy a dolgozó 1953. január 1-i várakozási idővel van a II. szakcsoport 9. rangfokozatában. Az 1964 január 1-i állapot szerint várakozási ideje alapján a 7. rangfokozat illetné meg. A II. szakcsoport 9. rangfokozatának az új 3. rangfokozat, míg a 7. rangfokozatnak az új 1. rangfokozat felel meg. Az új rangfokozati bére az eddigi 550 forint helyett 650 forint lesz, míg a rangfokozati bérpótléka a 750 és a 650 közötti különbség, vagyis 100 forint lesz.

Azt a dolgozót, aki jelenleg az egyes szakcsoportokra megállapított rangfokozatnál magasabb rangfokozatba nyert kinevezést, az új szakcsoportjának I. rangfokozatába kell kinevezni, ez azonban a rangfokozati bérpótlékra való jogosultságát nem érinti.

Például, ha a dolgozó a III. szakcsoport 7. vagy 8. rangfokozatába van, akkor 1964. január 1-től az új III. szakcsoport 1. rangfokozatába kell kinevezni. Az ilyen dolgozók rangfokozati bérpótlékát az alábbi táblázat alapján kell megállapítani.

Régi szakcsop.	Régi rangfok.	Új szakcsop.	Új rangfok.	Új rangf. bér
II.	5	II.	1	750
II.	6	II.	1	750
III.	7	III	1	700
III	8	III.	1	700
IV.	9	IV	1	640
IV.	10	IV.	1	640
V.	11	V.	1	580
V.	12	V	1	580

Régi szakcsop.	Régi rangfok	Régi rangf. bér	Régi bérpótl.
I.	1	810	60
I.	2	760	10
II.	1	750	50
II.	2	700	—
III.	1	700	60
III.	2	650	10
IV.	1	640	60
IV.	2	600	20

(Folytatás a 4. oldalon.)

2. sz. melléklet a 133001/1963. I/2. sz. utasításhoz

ÖSSZEHASONLÍTÓ TÁBLÁZAT A RÉGI ÉS ÚJ RANGFOKOZATOKRÓL

I.		II.		III.		IV		V.	
Régi	Új	[illegible]	Új	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Új	Régi	Új
1	A	7	1	9	1	11	1	13	1
2	B	8	2	10	2	12	2	14	2
3	C	9	3	11	3	13	3	15	3
4	D	10	4	12	4	14	4	16	4
5	1	11	5	13	5	15	5	17	5
6	2	12	6	14	6	16	6	18	6
7	3	13	7	15	7	17	7	19	7
8	4	14	8	16	8	18	8	20	8
9	5								
10	6								
11	7								
12	8								

1. sz. melléklet a 133001/1963. I/2. sz. utasításhoz.

Államvasúti szolgálati címek

Rangfokozat	SZAKCSOPORT I.	I/a.	II.	III.	IV.	V.
1.	Főtanácsos I.	Főtanacsos I.	Főfelügyelő	Főellenőr I.	Felvigyázó I.	Munkás I. Kezelő I.
2.	Főtanácsos II.	Főtanácsos II	Felügyelő	Főellenőr II.	Felvigyázó II.	Munkás II. Kezelő II.
3.	Tanácsos I.	Tanácsos I.	Főintéző I.	Ellenőr I.	Felvigyázó III.	Munkás III. Kezelő III.
4.	Tanácsos II.	Tanacsos II.	Főintéző II.	Ellenőr II.	Felvigyázó IV.	Munkás IV. Kezelő IV.
5.	Mérnök főintéző I Titkár I.	Szaktechnikus főintéző I.	Intéző I.	Segédellenőr I.	Segédfelvigyázó I.	Segédmunkás I. Segédkezelő I.
6.	Mérnök főintéző II Titkár II.	Szaktechnikus főintéző II.	Intéző II.	Segédellenőr II.	Segédfelvigyázó II.	Segédmunkás II. Segédkezelő II.
	Mérnök intéző Segédtitkár	Szaktechnikus intéző	Főtiszt	Segédtiszt I.	Segédfelvigyázó III.	Segédmunkás III. Segédkezelő III.
7.	Mérnök főtiszt Fogalmazo	Szaktechnikus főtiszt	[illegible]	Segédtiszt II	Segédfelvigyázó IV.	Segédmunkás IV Segédkezelő IV.
	„A" vezérigazgató		„B" főigazgató	„C" igazgató I.	„D" igazgató II.	

Az államvasúti havibéres dolgozók munkabérének megállapításáról szóló utasítás végrehajtása

Folytatás a 3. oldalról.

A rangfokozati bérpótlékot a rangfokozati bér rovatban kell elszámolni és alapbérként kell figyelembe venni. A rangfokozati bérpótlék összegét a besorolásra jogosult szerv állapítja meg.

A többletmunkaidő elszámolása

A munkaköri bértáblázatban szereplő bértételek a „Portás—kapus" bértételek kivételével nem veszik figyelembe a dolgozók havi munkaidejét. Erre való tekintettel azokban a munkakörökben, melyekben napi 8 órás és 12/24 órás fordulószolgálat szerinti beosztás is előfordul, a dolgozók munkaköri béret — a lehetőség szerint — a munkaidővel arányos összegben kell megállapítani.

Az utasítás 4. §. 6. a) pontjában foglaltak szerint, ha az állandó nappalos dolgozó átmenetileg 12/24 órás fordulószolgálat szerint teljesít szolgálatot —, a tartalékosok kivételével —, a többletmunkaidőért azzal azonos tartamú szabad idő illeti meg. E rendelkezéssel kapcsolatban minden esetben vizsgálni kell, hogy merült-e fel többletmunkaidő és mennyi.

Például: egy nappalos dolgozó hétfőn reggel egy alkalomra 12/24 órás fordulóban helyettesít. Többletmunkaideje — a fordulószolgálat tartamától függően — 2—4 óra. A többletmunkaidőnek megfelelő szabad idő kedden reggeltől kezdve, már kiadható részére. Ha hétfőn este éjszakai szolgálatba lép be egy alkalomra, a többletmunkaidejét elsősorban a hétfői nappalos munkaideje megrövidítése útján úgy kell kiadni, hogy pihenten menjen az éjszakai szolgálatba. Ha azonban az éjszakai szolgálat rendkívüli körülmények miatt nem volt előrelátható, akkor a többletmunkaidőt csütörtök reggeltől kezdődően kell kiadni részére.

Amennyiben a dolgozó egymás után két alkalommal teljesít 12/24 órás fordulószolgálatot, nem merül fel többletmunkaidő abban az esetben, ha a forduló szerinti beosztását reggel kezdte. Ha hétfőn reggel kezdte a szolgálatát, majd kedden este újból szolgálatot teljesített, a kedd éjszakai szolgálat után is megilleti a 24 órai szabad idő, majd csütörtökön reggel a rendes beosztásában köteles szolgálatra jelentkezni. Hétfő reggeltől szerda estig mind a rendes, mind a forduló szerinti beosztásában 24—24 óra volt a munkaideje, tehát többletmunkaidő nem került fel. Ha pedig a dolgozónak hétfőn este kell a forduló szerinti szolgálatra jelentkeznie, s erről a dolgozót előzetesen értesítették, akkor a rendes beosztásában a hétfői napon nem teljesít szolgálatot, hanem a hétfő éjszakai, majd a szerda nappali szolgálata után csütörtökön reggel köteles szolgálatra jelentkezni. Ha pedig a hétfő esti szolgálata nem volt előrelátható és hétfőn a rendes munkakörében is ledolgozta az egész munkaidejét, akkor szerda estig 8 többletóra merül fel, melyet csütörtök reggeltől kezdődően kell részére szabad időben kiadni.

A több napra terjedő fordulószolgálat esetén is — ideértve a 24/24 órás fordulószolgálatot is —, a fentiek szerint kell eljárni.

Ha a dolgozót heti pihenőnapján veszik egy alkalomra igénybe fordulószolgálatra, akkor az igénybevett heti pihenőnap helyett (akár nappali, akár éjszakai szolgálat merül fel), másik pihenőnapot kell részére biztosítani s ezen belül a rendes munkaidején felüli többletórákra is megilleti a szabad idő. Ugyanezt a szabályt kell alkalmazni akkor is, ha a dolgozót a heti 48 órai munkaidejének ledolgozása után (pl. szombaton éjszaka) vették igénybe fordulószolgálatra.

Az Utasítás 4. §. 6. c) pontjában foglalt esetben, vagyis, amikor a dolgozó kényszerűségből 24/24 órás forduló szerint teljesít szolgálatot, a felmerült többletmunkaidőt *kizárólag* szabad idővel lehet megváltani. Amennyiben a 24/24 órás fordulószolgálat miatt felmerült többletmunkaidőért járó szabad idő 60 nap eltelte után sem volt kiadható, a szolgálati főnök erről azonnal részletes jelentést köteles tenni az igazgatóság illetékes osztályához. Az igazgatóság tartalékos vagy egyéb dolgozó kirendelése útján rendelkezzék a szabad idő kiadása iránt. Amennyiben a szabad idő kiadása esetleg három hónap alatt sem történne meg, az Utasítás 4. §. 6. c) pontjában előírt felelősségre vonást kell alkalmazni.

A besorolási feltételek

A munkaköri bértáblázatban előírt besorolási feltételek *(általában iskolai végzettség, szakképesítés és gyakorlati idő)* mindegyikével rendelkeznie kell a dolgozónak ahhoz, hogy a munkakörének megfelelő bértétel szerint besorolható legyen. Így például az Ügyintéző I. munkakörben foglalkoztatott dolgozó részére legalább középiskolai érettségi, az előírt szakvizsgák és megfelelő gyakorlati idő a besorolás előfeltétele. Ha ezek közül valamelyik hiányzik, akkor a dolgozó az Ügyintéző I. bértétel alapján nem sorolható be, hanem csak azon bértétel szerint, amelyik besorolási feltételeinek megfelel.

Az ügyintéző munkakörben foglalkoztatott dolgozók az Ügyintéző IV. bértételnél lejjebb azonban nem sorolhatók még akkor sem, ha az itt előírt besorolási feltételeknek sem felelnek meg. Ugyanezek vonatkoznak a központi szolgálat főelőadóira és előadóira is, vagyis a főelőadói és előadói munkakörben foglalkoztatott dolgozókat az előadói bértételnél lejjebb sorolni nem lehet.

A szolgálati főnököt és helyettesét a szolgálati hely csoportba sorolásának megfelelő bértétel szerint kell besorolni, lejjebb nem sorolhatók. Az Utasítás 5. §. 2. a) pontjában említett vezetők és helyettesek, amennyiben 40. életévüket betöltötték, az előírt iskolai végzettség, illetőleg szakképesítés megszerzése alól felmenthetők.

Az Utasítás hivatkozott szakaszának végrehajtása szempontjából vezetők és helyettesek alatt a szolgálati főnököt és helyettesét, továbbá a vállalatok műszaki, valamint gazdasági és adminisztratív vezetőit kell érteni. Nem tekinthetők tehát vezetőknek és így az előírt iskolai végzettség, illetőleg szakképesítés megszerzése alól a 40. életévük betöltése esetén sem menthetők fel a műszaki és forgalmi részlegvezetők.

A forgalmi szakalkalmazottat, ha nem rendelkezik az előírt besorolási feltételekkel, legfeljebb egy bértétellel lehet alacsonyabban besorolni.

Mikor adható mentesítés

A műszaki, forgalmi, valamint a gazdasági és adminisztratív ügyintézői bértételek alatt felsorolt munkakörökben foglalkoztatott dolgozót, ha a 45. életévét betöltötte az 1964. január 1-i besorolás alkalmával az *előírt iskolai végzettség* megszerzése alól a felettes szerv (igazgatóság, felügyeletet gyakorló szakosztály) vezetője felmentheti. Ez a felmentés kizárólag az Utasítás első végrehajtása alkalmával engedélyezhető, ezt követő áthelyezés, vagy munkakörváltozás esetén a dolgozót azon bértétel alapján kell besorolni, amelyik bértétel besorolási feltételeinek megfelel.

A szakképesítés és gyakorlati időként előírt besorolási feltétel alól felmentés nem adható.

Az összes forgalmi és kereskedelmi szakvizsgával rendelkező dolgozónak a forgalmi nem utazó állománycsoportban előírt vasúti tisztképző tanfolyamot elvégeznie nem szükséges, ha a vasútforgalmi technikusi végzettséget levelező tagozaton 1963. december 31-ig szerezte meg.

A gyakorlati idő

A munkaköri bértáblázat a legtöbb munkakörben az iskolai végzettségen és szakképesítésen felül gyakorlati időt is előír besorolási feltételként. A gyakorlati idő számításának tehát nagy jelentősége van a dolgozók besorolásánál. Az Utasításban foglaltak szerint teljes egészében figyelembe kell venni a vasútnál hasonló munkakörben eltöltött időt. A hasonló munkakör fogalmát nem kell megszorítóan értelmezni.

Általában teljes egészében figyelembe vehetők az olyan vasúti munkakörben eltöltött idők, amelyben szerzett gyakorlatot a dolgozó a besoroláskori munkakörében hasznosítani tudja. Ilyen többek között a művezetők esetében a munkás munkakörben eltöltött idők, amelyben szerzett gyakorlatot a dolgozó a besoroláskori munkakörében hasznosítani tudja. A más vállalatnál hasonló munkakörben eltöltött időt csak fele mértékben lehet figyelembe venni. Amennyiben a más vállalatnál eltöltött idő alatt a dolgozó olyan munkakört tölt be, amelyben szerzett gyakorlatot a besoroláskori munkakörében nem hasznosíthatja, a besorolásnál nem lehet figyelembe venni.

Az Utasítás 1964. január 1-i végrehajtása alkalmával minden dolgozót be kell sorolni, azokat is, akiknek a munkaköri bére esetleg nem változik.

munkásvédelmi újdonság

MÉG SOK A TENNIVALÓ...

Beszélgetés a munkásvédelemről és a munkásellátásról

December végén számos munkásvédelmi és munkásellátási aktivista gyűlt össze szakszervezetünk központjában az egész évi munka értékelésére. Az alkalmat megragadva beszélgettünk közülük néhánnyal az időszerű problémákról.

Miért nem szól...ak?

Szabó Mihály munkásvédelmi felügyelő elmondotta, hogy *Békés megye* területén 296 *munkásvédelmi őr* tevékenykedik. Megjegyezte azonban:

— *Munkásvédelmi őreink nem elég aktívak. Ha megkérdezzük tőlük, hogy miért nem szólnak a hanyagul dolgozókra, azt válaszolják: szóljanak előbb a vezetők. Ők is látják a hanyagságokat. Ebben részben igazuk van. Magam is tapasztaltam, hogy némelyik vezető szeme láttára sértik meg a munkásvédelem szabályait.*

Elmondotta például, hogy december 7-én a 25 kilométeres sebességgel *Békéscsabára* bejáró 698-asról nagy táskákkal leugrott az egyik fékező, *Varga László* vonatátvevő pedig felugrott a pogyászkocsiba. Mindez a forgalmi iroda előtt történt. A szolgálattevő látta a két „halálugrást", de nem szólt.

— *A vonatkísérők helyzete is nehéz* — mondotta. — *Különösen azoké, akik Szajol állomáson váltanak és az éjszakai órákban hat órát kell a váróteremben tartózkodniuk, mert laktanya nincs.*

Szilvási György, Mezőhegyes állomás munkásvédelmi felügyelője két megoldásra váró problémáról beszélt:

— *Személyvonati vonatkísérőink esetenként tehervonatokat is kísérnek, s nincsenek ellátva csizmával. Az a kérésünk, ha tehervonatot kell kísérniük, adjanak nekik csizmát. A munkásvédelembe az is beletartozik, hogy megóvjuk dolgozóinkat a reumától. Másik problémánk* — folytatta —, *hogy nincs üzemi konyhánk. Az igazgatóság többször ígérte a konyha létesítését, de nem tapasztaljuk, hogy ezt az ígéretet valóra is akarja váltani....*

Hatvani helyzetkép

A *Heves megyei* bizottság munkásellátási felelőse, *Reznyák Zoltán* is szóvá tett néhány hiányosságot.

— *A hatvani üzemi konyhát 150 adag ebéd főzésére méretezték* — mondotta —, *ma pedig 250 vasutas ebédel ott. A személyzet rendkívül nehéz körülmények között dolgozik, mert hiányos a konyha felszerelése is. Sürgős szükség lenne egy 200 literes főzőüst beállítására. Nem megfelelő a hatvani vasutasok tüzelőellátása sem. Megoldatlan a dolgozók étkeztetése Vámosgyörk állomáson. A földművesszövetkezet lemondta a vasutasok étkeztetését. 70 dolgozónk maradt meleg ebéd nélkül.*

E három nyilatkozatból is kitűnik, hogy korántsem tekinthetjük megoldottnak szolgálati helyeinken a munkásvédelem és a munkásellátás helyzetét. Sok még a tennivaló, hogy kevesebb legyen a panasz az étkeztetésre, a dolgozók ellátására és kevesebb legyen a baleset.

(Lőrincz)

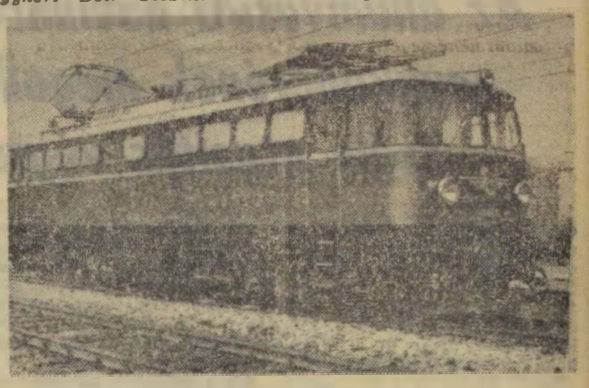
A bécsi gyorsvasút

1962. január 17-én nyílt meg az új bécsi gyorsvasút. Építésével az állandóan fokozódó közúti közlekedés miatt kialakuló villamos- és autóbuszforgalmat kívánták tehermentesíteni.

A most üzembe helyezett vonal 13,6 km hosszú és az első építési szakaszát képezi a tervezett nagy bécsi gyorsvasúti hálózatnak.

A meidlingi pályaudvarnál (Déli vasút) kezdődik és az egykori Déli Összekötő és Szabványos vonalak felhasználásával épült. Egyedül a Déli pályaudvar környezetében kellett egy-egy km hosszú alagútszakaszt újonnan megépíteni. A teljesen elavult vonalszakaszokat, amelyek még a vasút alapításának napjaiból származtak, át kellett építeni. Ennek keretében számos hidat is újjá kellett építeni, így az Északi vasút Dunahídját is. Valamennyi állomás szintén új épület.

A vonalat az ÖBB-nél egykori Déli Összekötő és szabványos 15 000 Volt 12 2/3 Hz-el villamosították. A pályán helyenként 20 ezrelékes emelkedő is van, de ennek ellenére a vonatok sebessége eléri az 50—80 km-t, sőt, az elővárosi vonalakon 100 kilométeróra sebességgel futnak. A menetidő 21 perc. A vonatok 15 percenként követik egymást. A gyorsvasúthoz csatlakozó elővárosi vonalakon, csúcsforgalom idején, 30 percenként, egyébként óránként indulnak a szerelvények.



Az osztrák vasutak új villamos mozdonya.

A 19 vonalon háromrészes szerelvények állnak a forgalom rendelkezésére. Ezek a szerelvények egy korábbi ismert típus továbbfejlesztése során jöttek létre a korszerű gyorsvasúti üzem viszonyainak figyelembevételével. Egy-egy vonategységen egy motorkocsiból, egy közbenső és egy vezérlőkocsiból áll.

A központosított fuvarozás eredményei

A szegedi igazgatóság területén *15 nagyobb állomáson* szervezték meg a *központosított fel- és elfuvarozást* az *AKÖV* közreműködésével. Az őszi forgalom során a központosított fuvarozás eredményei is javultak.

Jelentősen csökkent a késett rakodások száma *Kecskemét, Szeged és Szentes* állomásokon. Másutt *a rakodás gépesítésében* mutatkozó hiányosságok gátolták a gyorsabb szállítást, főként a nehéz alkatrészek és a tömegáruk esetében. Sok gondot okozott még *a munkaerőhiány* is. A központosított fuvarozás — a nehézségek ellenére — elősegítette, hogy a szegedi igazgatóság pótolhatta szállítási lemaradásának nagy részét.

A tapasztalatok arra figyelmeztetnek, hogy tovább kell javítani az *állomások* és az *AKÖV-kirendeltségek együttműködését.* Kulonosen fontos, hogy az irányvonatot indító állomások az utasítás szerint, időben értesítsék a rendeltetési állomásokat. Így felkészültebben fogadhatják az irányvonatokat.

Sziládi Sándor
Szeged

Miért nincs fadugó?

Ismeretes, hogy a gőzmozdonyok működésénez fadugóra is szükség van. — Bármilyen furcsán hangzik, dugó nemcsak az üvegbe kell ...

Azaz csak kellene, mert október óta a tapolcai fűtőháznál problémát okoz a fadugóhiány. A szertár ugyan megrendelte, de szállítmány nem jött. Még szerencse, hogy Zalaegerszegről sikerült kölcsön kérni 30 darabot.

A fadugónak pedig fontos szerepe van a gőzmozdonyokon. Ezekkel tömítik az erőátviteli szerkezet, a hajtókarok kenőhelyeit. Ha nincs dugó, az olaj szennyeződik, és kiverődik a csapágyakból.

Sürgős segítséget kérünk!

D. J.

1 millió 786 ezren utaztak vidékre Budapestről az ünnepek alatt

— ADATOK AZ ÜNNEPI FORGALOMRÓL —

A karácsonyi és az újévi ünnepi forgalom minden évben nagy feladat elé állítja a vasutasokat. A forgalmi dolgozóknak főként a karácsonyi hármas ünnep okozott nehézségeket. De mivel az igazgatóságokkal jól összehangolták a tennivalókat, aránylag zökkenő nélkül bonyolódott le az utasok elszállítása.

A 8. szakosztályon már őszszegezték az ünnepi forgalom tapasztalatait. Lássuk, mit mutat a mérleg?

Mint minden évben, ezúttal is legfontosabb feladat volt a mentesítő vonatok közlekedtetése. A menetrendben, illetve a menetrendi mellékletek jegyzékében szereplő vonatok mellett december 21 és január 3-a között

Budapestről 168 mentesítő vonat közlekedett.

Ezenkívül a vidéki igazgatóságok is indítottak mentesítő vonatokat.

Az utasforgalom alakulása is érdekes képet mutat. Budapestről 1 millió 786 ezren utaztak vidékre. Hogy még sem „néptelenedett el" a 2 milliós főváros, ez annak tulajdonítható, hogy

a vidékről Budapestre érkező utasok száma is magas, 1 millió 685 ezer volt.

A három legnagyobb budapesti személypályaudvar jegypénztárainak bevétele közel 10 millió forint volt.

A fűtéssel, világítással nem volt annyi baj, mint a korábbi években. A havazás és az ünnepek előtt hidegebbre fordult idő azonban kisebb zavarokat okozott. Számottevő késés csak néhány fővonalon fordult elő, többek között a nagy késéssel közlekedő nemzetközi személyszállító vonatok miatt. A menetrendszerű közlekedésben a szombathelyi és a pécsi igazgatóság ért el figyelemre méltó eredményt.

Mindkét igazgatóság 98 százalékos menetrendszerűséget ért el.

Az elmúlt évek tapasztalatait figyelembe véve a budapesti személypályaudvarok jegypénztárai teljes kapacitással működtek. A Keletiben például a legkritikusabb időben egyszerre 20 pénztár működött.

Az utasok tájékoztatása is szervezetten folyt. A nemzetközi információs irodák kiegészítően dolgoztak. A pályaudvarokon a mozgó információs szolgálatot is megszervezték.

Mindent összevetve a vasút eredményesen oldotta meg az 1963. évi karácsonyi és újévi ünnepi forgalmat.

— vi —

Öt nap az NDK-ban

A szegedi igazgatóság nőbizottságának nyolctagú küldöttsége *Karl-Marx-Stadt* állomás női dolgozóinak meghívására öt napot töltött a *Német Demokratikus Köztársaságban.* Ismerkedtek a német vasutasasszonyok életével, munkakörülményeivel, kirándultak *Lipcsébe* és *Drezdába.*

A szegedi asszonyok *Karl-Marx-Stadt-i* barátnőiket meghívták, hogy 1964 nyarán látogassanak el Szegedre.

Sz. B.

Eredmények, tervek – Fejér megyében

Harmincöt szakszervezeti bizottság és egy nyugdíjas alapszervezet tartozik szakszervezetünk Fejér megyei bizottságához. Összefogásuk, irányításuk nem könnyű dolog. Annál is inkább, mert a megyei bizottság nem függetlenített tagjai, a szolgálat és az utazási nehézségek miatt ritkán tudják a Székesfehérvártól távolabb eső szolgálati helyeket meglátogatni. Így az irányítás sulya *Végh Ferencre*, a megyei bizottság titkárara hárul. Vele beszélgettünk a napokban az elmúlt esztendő tapasztalatairól és az idei év feladatairol.

A múlt év eredményei

— A megyei bizottsághoz tartozó szolgálati helyeken a korábbi években sok baj volt a szervezettséggel — kezdte a beszélgetést. — Ezért egyik fontos feladatnak a szervezettség javítását tekintettük. Faradozásunk nem volt hiábavalo.

1963. végére megyénkben 95,6 százalékra alakult a szervezettség.

A fejlődés más területeken is lemérhető — folytatta. — Szakszervezeti bizottságaink megerősödtek, önállóbbak lettek. Más szóval: emelkedett a vezetés színvonala mind a megyei bizottságnál, mind a szakszervezeti bizottságoknál. Ezt elsősorban a káderek helyes kiválasztásával. illetve tervszerű nevelésével értük el. A múlt évben

26 szb-titkár vett részt különböző időtartamú tanfolyamon.

De menjünk tovább. Megyei bizottságunk vizsgálatai megállapították, hogy csomópontjainkon hol az egyik, hol a másik szolgálati hely marad adós a közös célkitűzések teljesítésével. A nehézségeket, bajokat megismerve, felhívtuk a szakszervezeti bizottságok figyelmét a hibák kijavítására.

1962-ben 7 halálos baleset fordult elő a *Fejér megyei* szolgálati helyeken. A legtöbb baleset *Dunaújváros* térségében és a *székesfehérvári pályafenntartási főnökségnél* volt. A megyei bizottság munkavédelmi őrjaratokat és ankétokat szervezett. Ezenkivül minden olyan ertekezleten, amelyet a szakszervezeti bizottság tisztségviselői, vagy az aktivák részére tartottak, szóba került a balesetek elleni harc. S az eredmény?

— A múlt évben halálos baleset csak egy volt — mondotta Végh Ferenc. — Persze, ez nem tesz elbizakodottá bennünket. Egyéb feladataink mellett

az idén is napirenden tartjuk a balesetek megelőzését.

Az első félévi munkatervünk szerint a *dunaújvárosi pályafenntartási főnökség* vezetőit és szb-titkárát számoltatjuk be a megelőzés érdekében tett intézkedésekről.

Az új esztendő tervei

— Milyen feladatok megoldását tűzték maguk elé 1964-re?

— Első félévi munkatervünk összeállításánál a múlt évi tapasztalatokból indultunk ki. Főbb célkitűzésünk továbbra is a termelés segítése, a munkafegyelem szilárditasa, a balesetek megelőzése, s nem utolsósorban a nevelőtevékenység javítasa. Az az elv vezérel bennünket, hogy

a növekvő feladatokkal csak olyan vasutasok tudnak megbirkózni, akik lépést tartanak a haladással.

Ezért a közoktatás mellett a munkásakadémiák és a szakszervezeti politikai iskolák szervezését is szorgalmazzuk. Megyénkben jelenleg 8 munkásakadémia és 12 szakszervezeti politikai iskola működik. Itt említeném meg azt is, hogy az első félévben irasos jelentést készítünk a góckönyvtárak 1963. évi munkájáról. Feldolgozzuk a jó tapasztalatokat és ennek megfelelően szabjuk meg a könyvtárak feladatait. Örömmel mondhatom, hogy szolgálati helyeink többségénél jól működnek a könyvtárak, a vasutasok szívesen forgatják a könyvet.

Hasznos kezdeményezés az is, mely szerint

a megyei bizottság a nagyobb csomópontokon megvizsgálja: mi történik a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatokkal, problémákkal.

Elsőként a *dunaújvárosi csomópont* szolgálati helyeit veszik bonckés alá. A *székesfehérvári fűtőháznál* pedig egy múlt évi vizsgálat tapasztalatai alapján napirendre tűzik, hogyan történik az utazószemélyzet vezénylése, a szabadnapok és szabadságok kiadása.

Befejezésül arról a segítségről beszélt *Végh* elvtárs, amit terveik, célkitűzéseik valóraváltásához a szakszervezeti bizottságoktól, az aktiváktól, az SZMT-től és szakszervezetünk központjától kaptak. Erre a segítségre — mint mondotta — a közeljövőben is számítanak.

(visi)

Vezényel: Lamberto Gardelli

A MÁV szimfonikusok január 3-i koncertjét Lamberto Gardelli vezényelte. A minden mozdulatából zeneiséget sugárzó művésznek csodálatos szuggesztiv egyénisége bámulatosan hatott az együttesre. Mintha egy más zenekart hallottunk volna, amely rövid idő alatt teljesen ennek a varázslatnak hatása ala került, s igy tudott eggyé válni vezetőjével, ahogy viszont a karmester tökéletesen azonosult a művel. Gardelli keze alatt a zenekar olyan egységessé és szinhatásaiban sokrétüen árnyaltá vált mint a tavalyi előadások egyikén sem.

A romantikus és klasszikus (Berlioz-, Brahms-) műveknek tömör mondanivalóját, minden zenei gondolatát, de jóformán minden taktusát olyan plasztikus közvetítésben kaptuk, ami az emlitett alkotók művészi elképzeléseinek valóban szakavatott tolmácsolására valott. Gardelli a zenei kifejezés egyszerű eszközeivel, egy fejbólintassal, vagy egy halvánnl, de nagyon pontos intéssel a hangulatok közvetitésere szolgáló leleményes mozdulataival hol mértéktartó, hol a mu kivánalmainak megfelelően szélesen kitárulkozó taglejtésekkel dolgozik, szinte játszik ezen a nagy szimfonikus együttesen. Döbbenetes az a hatas, amit ez a nagy művesz a karmesteri pulpituson — csakúgy, mint operarendezéseiben — elénk varázsol.

Nyomban a mű első taktusaiban szinte kikapcsolja önmagát a külvilágtól, szamára akkor már nincs közönség és hivatott birálók, reprezentativ vendégek és snob érdeklődők, hanem csak a mű, s igy vált önálló, független művéssze, aki megszabadulva a külvilágtól, befelé fordul s a darab önmagáért, benne, vele él.

Ezért szinte ott éreztük Berliozt a Fantasztikus szimfónia előadásán és tudtuk a valóság megborzongató hitelességével, hogy róla magáról van szó, aki utolsó napjáig „szegény 12 esztendős gyermek maradt, akit összetört egy erejét meghaladó szerelem" (Berlioz emlékirataiból). S a nagy művész szuggesztivitása a hipnózis erejével hat: nemcsak ő éli át a szerelem iszonyatos vizióit, nemcsak a zenekar azonosul vele és a művel, de a közönség is benne él a darabban, szerves része lesz az előadásnak.

A műsor második felében Brahms III. szimfóniájának olyan bravúrosan mesteri előadását hallottuk, ami jelentősen kiemelte a művet az alagos koncertelőadások sorából. Brahms dagályossá válhat, ha kizárólag mesterségbeli tudas és nem az átélés, a teljes átlényegülés, a művészi át- és továbbadó tehetség irányítja a karmestert. Nos, ez a szimfónia méltán aratott kiemelkedő sikert és nem véletlen, hogy az ünneplés során sem a karmester, sem a zenekar nem akarta kizárólagosan elfogadni a tapsok viharát, hanem tétovázva háritotta át egyik a másikra. Nem csoda, mert a valóságban ténylegesen olyant produkált, ami már előkelő helyet biztosit szimfonikusainknak a nagyzenekarok sorában.

Sok ilyen estét szeretnénk még hallani, s ha Lamberto Gardellit nélkülöznünk is kell a továbbiakban, de a művészi színvonal, amit ma vele a szimfonikus együttes nyujtott: kötelez!

Dr. Csillag Ferenc

Nagyobb zökkenő nélkül

Nagykanizsán gondosan felkészültek a télre

Hó és jég borítja most Nagykanizsa állomást is. Igaz, a havat eltakaritották az utból, a jeget vagy feltörik, vagy behintettek salakkal, homokkal. A vágányok között azonban így is veszélyes a közlekedés. Rendkivül nehez a kocsirendezők, a váltókezelők munkája. Az állomáson ráadásul jó néhány „első teles" dolgozik.

— Hogyan küzdik le a téli forgalom nehézségeit? — erről beszélgettünk *Varga László* állomásfőnökkel és *Toth Jánossal*, a szakszervezeti bizottság titkárával.

35 első teles

— Harmincöt dolgozónk az idén tölti az első telet a vasutnál — kezdte az állomásfőnök. — A baleseti oktatásra ezért különösen nagy gondot fordítottunk. Nemcsak a D 4-es utasítást ismertettük, hanem a helyi baleseti veszélyekre külön felhivtuk minden dolgozó figyelmét.

— S volt foganatja az oktatásnak? — vetettük közbe.

— Igen, eddig nem történt baleset. De a télnek még nincs vége, ezért minden eligazításon a balesetelhárítas, a fegyelmezett munka a fő téma — mondotta Varga László.

— Jól segíti a balesetelhárítást, hogy minden brigadban dolgozik egy-egy munkásvédelmi őr is — vette át a szót *Toth János*, a szakszervezeti bizottság titkára. — Figyelmeztetik munkatársaikat, ha könnyelműséget tapasztalnak, ha azt látják például, hogy valaki nem kellő óvatossággal lép a kocsik közé.

Elmondották, hogy összel nagytakarítás volt az állomás területén vasgyűjtéssel egybekötve. Az állomás KISZ-tagjai is részt vettek ebben. A dolgozókat időben ellátták meleg ruhával, rendbe hozták az ajtókat, ablakokat. A fűtésre azóta volt egy-két panasz, de valamennyit sikerült orvosolni.

— Hogyan befolyásolja a tél az állomás eredményeit?

— Amióta megjött a hó, és erősebb a fagy, a munkában lényeges nehézség nem volt. Az ünnepi személyforgalmat is sikeresen lebonyolítottuk — sorolta az állomásfőnök —, pedig a csatlakozó vonatok a helyi járatokat néha erősen megkésleltették.

Élüzemszinten

A második félév eredményeinek értékelése már megtörtént. Örömmel újságolták, hogy Nagykanizsa állomás minden szempontból teljesítette az élüzemfeltételeket. Ez dicséretre méltó, hiszen az első félévben még nagyarányú szállítási lemaradása volt az állomásnak. A tehervonatok átlagos terhelését vonatonként 38 tonnával sikerült tulteljesiteniük, és így 97 ezer tonnás vonatot takaritottak meg a második félévben. Javult a vonatkisérők teljesitménye is. A korábbiakhoz képest jó eredmenynek számit a tehervonatok menetrendszerű indításában elért 69,18 százalékos eredmény. A kocsitartózkodás műszaki normáját 96,83 százalékra, a kocsikihasználását 98,7 százalékra teljesitették.

— Állomásunk nagyon jól együttműködik a fűtőházzal — mondotta *Tóth János* elvtárs. — Szocialista munkaszerződést kötöttünk velük. A második félév azt bizonyitja, hogy helyes volt ez a lépés. A szolgálati kötelességet jóval meghaladó módon segitette munkánkat a fűtőház minden dolgozója. Korábban például sohasem láttunk olyant, hogy kocsivizsgáló rakományt igazitott volna. Most ez is megtörtént, amikor egyik-másik kocsi hordrugója felfeküdt a terhelés egyenetlen elosztása miatt. Ilyen esetben máskor kisoroztatták a kocsit. A kisebb javitásokat a vágányok között végezték el, hogy gyorsan indulhassanak tovább a szerelvények. A mozdonyokat mindig időben kiadták, és csak akkor késtek, ha váratlan műszaki nehézségük adódott. A szocialista szerződést január végén értékeljük, és szeretnénk majd ismét megújitani.

— Hasonló szerződést kívánunk kötni a zalaegerszegi pályafenntartási főnökség XIII. pályamesteri szakaszával is. Ez a szakasz legfontosabb iparvágányainkat tartja karban. Csak előnyünkre válhat, ha az idén jobban együttműködünk velük — jegyezte meg az állomásfőnök

23 szocialista brigád

Nagykanizsa állomáson 23 szocialista brigád dolgozik. Közülük többen már jelvénnyel is büszkélkedhetnek. A második félévi eredmények elérésében különösen kitünt *Biró Sándor* forgalmista szocialista brigádja. Ők érték el a legjobb vonatterhelési eredményeket. *Kopházi József* forgalmista brigádja a vonatok összeállításában tűnt ki jó szervező módszereivel. Ritkaság, de *Nagykanizsa* állomáson van adminisztratív szocialista brigád is, amely *Vojkovics Olga* bérszámfejtő vezetésével működik. Csak a kereskedelmi szolgálatnál nem tudott még meghonosodni az új munkaversenyforma.

— Sok ott az idősebb dolgozó, aki mar nehezebben vállalkozik továbbképzesre, a tanulásra — jegyezte meg Toth elvtars.

Az utóbbi hét évben hétszer nyerte el az élüzem cimet *Nagykanizsa* állomás. Amióta csomóponti értékelest vezettek be, ez nem sikerült, mert mindig volt valami „kizáró tényező". Remélik, hogy a fűtőház tavalyi eredményei is elérik a kivant szintet, és pályázhat a csomopont az élüzem kitüntetesre.

L. J.

Tosca a vasutas operabérlet következő műsorán

A vasutas operabérlet-sorozat harmadik előadására január 19-én, vasárnap délelőtt 11 órai kezdettel kerül sor az Erkel Színházban.

Műsoron: Puccini Tosca cimű operája.

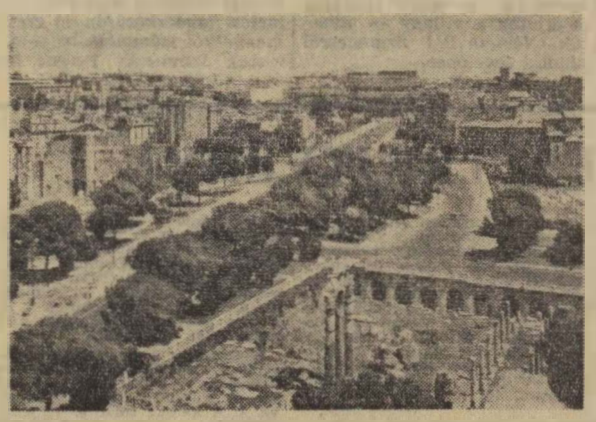
A főbb szerepeket *Birkás Lilian, Pálos Imre, Palócz László, Bódi József* művészek énekelik.

Utazás az azur ég alatt

IV.

Este csupa hangulat, csupa muzsika, no meg olasz könnyedség jellemzi Rómát. Tranzisztoros radioja hangjára twisztel az utcai arus, az is, aki dinnyét, banánt, ilyen vagy olyan gyümölcsöt vagy éppen nyakkendőt, pulóvert arul. De jókedvű a szállóportás, a hordar, a banktisztviselő, a mozipénztáros is.

A sok jó olasz film mellett sok giccses, kalandos témájú film is hivogatja a nézőket Rómában. Az egyik mozi reklámtábláján a „Csodálatos asszony" cimű filmet hirdetik. A kep valóban egy csodálatos asszonyt ábrázol, aki a nyakabaszúrt kes dacara is forrón öleli szerelmesét, amint annak hátába egy fél labú gyilkos éppen ekkor döfi kését. Az előadas folytatolagos, csakúgy, mint a felordulás egy-egy jelenetnél, vagy a dohányzas es hangos beszéd a mozi nézőterén.



Római városrészlet.

A SZENT PÉTER TEMPLOM

a világ egyik hatalmas épitészeti remekműve. Caligula császár anyjának: Agrippina hires kertjének helyén épült. A kert emlékét hirdeti a templom előtt allo 30 méter magas, négy méter széles, Egyiptomból hozatott, egy darabból faragott kőobeliszk. Vajon mennyi kin, halálhörgés kiserte a kegyetlen császár örömét, szeszélyét jelentő oszlopot, hosszú útján, amig azt a kezdetleges szállitási eszközök — görgők — segitségével Egyiptomból Rómába szallitották.

A templom hatalmas téren áll, melyet négysoros oszlopgaléria vesz körül. Kétoldalt szökőkutak, jobbra a Vatikán palotája, szemben a bejarat felett a hatméteres apostolszobrok, majd Michelangelo műve, a kupola nyújt felejthetetlen látványt. A belépő tekintetét a lenyügöző magasság fogja meg. A kupolát 16 aranyozott stuccópánt osztja részekre, melyekben négy soron mozaikképek láthatók. Az irtózatos arányú boltozat könnyedén lebeg, mintha súlya sem volna. Jóllehet 900 tonna ércet használtak fel az építésénél.

A bejárattól jobbra, az egyik mellékoltárt Michelangelo világhirű szobra, a Pieta diszíti. Csodálatos mozaikok, festmények, szobrok arzenálja a templom.

A műtörténeti emlékek hatása alól csak akkor ocsúdik fel az ember, amikor újból és újból ki kell nyitni a pénztárcáját. 200 lira a lift a kupolába. Drága, de érdemes felmenni, mert az örök város panorámája: sok száz tornya, modern épületei, klasszikus romjai, ahogy a Tiberis kettészeli a várost, a hidak, az Angyalvár, a Victor Emanuel-emlékmű és mások — az egész metropolis a magasból — ugyancsak felejthetetlen látnivalót nyújt.

VATIKÁN MÚZEUM

Megint zsebbe kellett nyúlni, mert a Vatikán-múzeumba 300 lira a belépőjegy ára. A világ legnagyobb műkincsgyűjteménye található itt. Egy nyitott udvar sarkában áll az eredeti Laokoon-csoport, Nagy Sándor utáni időkből, rhodusi mesterek műve.

Leonardo da Vinci volt műtermében és Raffael stanzáiban sokfelé kalandozik az ember gondolata. Itt 300 márványműemlék, ott 5000 darab pogány és őskeresztény feliratot tartalmazó gyüjtemény látható. Michelangelo nagyszerű művészetéről, kivételes tehetségéről tanúskodik egy torzó. Az ülő alak két lába, karjai és a feje hiányzik. A csonka törzs mégis döbbenetesen élő. Ott a „Parnassus" Raffael világhirű képe, megannyi más...

Az út a Vatikán-múzeum területén levő Capella Sistinába, a Sixtusi kápolnába vezet. A 30 méter hosszú, 13 méter széles teremben mindenki feltelé tekint. A mennyezetet 1508—12, majd 1536—41 között Michelangelo festette. Itt folynak le a konklávék, a pápaválasztás. A biborosoknak külön trónusuk van a fal mentén.

Útiprogramom következő állomása Nápoly volt. Genova után a legnagyobb kikötőváros. Sok a tengerész, sok a csempészáru, s még több az utcákon a „maszek" kereskedő. Ezzel szemben nagyon kevés az idegen iránti tisztelet. „Stranieró" (külföldi). — Csapd be, ha tudod — ez a felfogás uralkodik a nápolyi utcán. Nem mulaszthatja el az ember a közelben levő Pompejt megtekinteni. Az ókori itáliai várost, melyet i. u. 79. augusztus 24-én a Vezuv kitörése eltemetett. A feltárás a XVIII. században kezdődött meg, s lassan felszinre kerül a hamuréteg alatt nyugvó 1900 esztendős kultúra.

Egy-egy hajókirándulás után megint pakolás következik. Végül a vonatblakból szivélyes búcsú a mélykék színű, csonkakúp formáju öreg „gyilkostól", a Vezuvtól.

Megint villanygép továbbitja a hosszú szerelvényt Róma—Firenze—Genua—Milánón át Zürich felé. Onnan az Alpok télen-nyáron hófedte csúcsai alatt és mellett vezet egy varázslatosan szép útvonal az osztrák főváros, Wien, majd a magyar határ felé.

Vége.

Gergely

Óriásnyomtáv

— Négy és félméteres nyomtávú vasút tervein dolgoznak a Szovjetunióban. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a jelenlegi 60 tonna helyett — az új típusú óriásnyomtávú vasutakon a vagonok mindegyikébe 1600 tonna termény fér. Az óriásnyomtáv gondolata összefüggésben van az atomhajtású mozdonyok megteremtésének tervével.

Sport

A Magyar Testnevelési és Sportszövetség felépítéséről, céljairól, feladatairól

Az *MTS alapszabálya* — amelyet minden sportkör kézhez kapott —, nem bocsátkozik részletekbe, csupán *a legfőbb irányelveket* szögezi le. Így például azt, hogy az MTS megalakulása azért vált szükségessé, hogy a több mint 4000 sportkör, ezen belül több mint 20 000 szakosztály munkáját szervezetten összefogja, segítse, irányítsa.

A népköztársaságunk alkotmánya szellemében működő testnevelési és sport tömegszervezet életrehívását — a többi között —, az tette szükségessé, hogy a magyar sport a felsőbb irányítást egy helyről kapja, az egészséges, jó tervek, elgondolások összhangba kerüljenek, az egyébként jó szándékú intézkedések ne keresztezzék egymást. *Figyelemre méltó az alapszabálynak ez a része, amely kimondja, hogy*

az egységes irányítás a legkisebb mértékben sem csorbítja a sportkörök önállóságát.

Sőt — miután küldötteik részt vettek a felsőbb szervek megválasztásában —, a közvetlen szakmai irányításból is részt kapnak.

Aki röviden, szabatosan akar válaszolni arra a kérdésre, hogy mi a célja az MTS-nek, *az így válaszolhat:*

Többen, jobban sportoljanak!

Igen, ebbe a mondatba lehet sűríteni az MTS egész országra kiterjedő, a testnevelés és sport valamennyi ágazatát összefogó munkáját, célját. És ez nem kis feladat, mert még a *„csúcs esztendőnek"* nyilvánított 1954-hez viszonyítva is fejlődés mutatható ki az elmúlt években.

De 1962-ben például több sportágban született magyar siker,

több sportág fejlődését bizonyították a nemzetközi találkozók számszerű eredményei. Az olimpiai számokban jobb eredményeket értek el a magyar élsportolók, mint 1960-ban, *Rómában a XVIII. Olimpiai Játékokon.*

Ma a sport területén, jobban érvényes a régi mondás, mint valaha: *„Aki egy pillanatra is megáll, az már behozhatatlan hátrányba kerül!"* Az új sport tömegszervezetnek ezért kell széles alapokra helyezkedni, hogy jelentős tömegbázisa legyen, lelkes, szakmailag jól képzett szakemberek álljanak minden poszton. Az MTS területi és országos felépítése — noha az egész országot behálózza —, egyszerű, áttekinthető. Területi szervei működnek valamennyi járásban, budapesti kerületben, az országos tanács által megjelölt városokban, Budapesten és a megyékben.

Megmarad, bizonyos kérdésekben még nő is az egyesületek, a sportszövetségek önállósága, a helyi szervek, a helyi kérdésekben önállóan döntenek.

És ez így helyes, hiszen így születhetnek és válhatnak valóra bátor elképzelések, amelyeknek alapvető célkitűzése: hazánkban, az elkövetkező időkben, még többen, még jobb körülmények között, még eredményesebben sportolhassanak!

A BVSC nyerte a Vasutas Vívó Kupát

A múlt évben hetedszer került sor a Vasutas Vívó Kupa versenyekre. A több héten át folyó küzdelemben a vasutas vívó szakosztályok legjobb fiataljai vettek részt. A versenysorozat december utolsó hetében fejeződött be. A 19 csapat küzdelméből ezúttal a BVSC fiataljai kerültek ki győztesen.

Végeredmény: 1. BVSC 17 győzelem, 2. Debreceni VSC 15, 3. Szombathelyi Haladás 15 győzelem. 4. Szolnoki MÁV, 5. Soproni VSE, 6. Szentes, 7. Pécsi VSK, 8. MÁV Pályafenntartási Technikum, 9. Törökszentmiklósi MÁV, 10. Pápai MÁV, 11. Komáromi MÁV, 12. Kaposvári MÁV Hunyadi, 13. Balassagyarmati VSE, 14. Makói VSE, 15. Ceglédi VSE, 16. Szegedi VSE, 17. Nagykanizsai VSE, 18. Tapolcai MÁV, 19. Keszthelyi MÁV.

„Összejött a hízóravaló"

Bárkányi Sándor, Szeged állomás szállítmányozási dolgozója jelentette ki minap ezt, amikor felvette a KST-ben megtakarított 3600 forintját. — *Minden évben így gyűjtöm össze a hízó árát, tavaly is több mint kétmázsás disznót vágtunk* — mondotta.

Nemcsak Bárkányi örült a megtakarított pénznek, hanem rajta kívül még 396 vasutas számolgatta a bankókat, mert ennyi tagja van a KST-nek Szeged állomáson. *Az év folyamán összegyűlt 566 000 forint után 12 177 forint kamatot kaptak a KST-tagok.* Év közben is hasznos volt számukra a Kölcsönös Segítő Takarékpénztár, amely *378 esetben 419 000 forintot folyósított tagjainak.*

— *1964-ben még nagyobb forgalma lesz állomásunkon a házi banknak* — jegyezte meg *Budai Lajos* főintéző, a KST ügyintéző elnöke —, mert a tagok többsége felemeli a havi befizetés összegét. Állomásunk dolgozói ma már tudják, hogy előnyös számukra a takarékosság.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Levelezőink írják

Az *Alsóőrs—Győr* vasútvonalat 56 évvel ezelőtt adták át a forgalomnak. Az állomásokon petróleumlámpák világítottak. A felszabadulás óta mind több állomásra jutott el a villanyfény ezen a vonalon is. A múlt év végén Veszprém-külső fűtőház villanyszerelői Szentkirályszabadi állomásra vezették be a villanyt — írta levelében *Kiss Lajos.*

★

„Csend, rend és tisztaság uralkodik a nagykanizsai vonatkísérő-laktanyában, ahol Büki Istvánné takarít. Az asztalokat saját kivarrott terítőivel és virágokkal díszíti. A vonatkísérők kulturált körülmények között pihenhetnek az általa rendben tartott laktanyában" — olvastuk *Markos József* zalaegerszegi olvasónk levelében.

★

Viránvos megállóhely a Szerencs—Nyíregyháza fővonalon még petróleumlámpával világít. A megállótól már 50 méternyire villanylámpák égnek. A megállóhelyen szolgálatot teljesítő vasutasok nagyon szeretnék, ha végre hozzájuk is eljutna a villany — olvastuk *Németh Pál* Szerencsről küldött levelében.

„Az őszi forgalom során zavartalanul bonyolította le a forgalmat Csárdaszállás állomás, a Békéscsaba—Szolnok vonalon. Az állomás dolgozói panaszolják, hogy két éve kizárták állomásukat a darabáruforgalomból, mert nincs raktáruk. Javasolják, hogy két várótermük közül az egyiket alakítsák át raktárnak, mert úgyis kevés a várakozó utas, s akkor állomásuk is részt vehet a darabáruforgalomban" — írta *Boldizsár Gyula* Békéscsabáról.

★

„A Déli pályaudvar egyetlen várótermét teljesen elfoglalta az Utasellátó. Akik valóban utaznak, be sem léphetnek ebbe a váróterembe, mert mindig tele van ittas emberekkel. A kiszolgálószemélyzet nem törődik a helyiség tisztántartásával. Az utasok joggal kifogásolják, miért csinált kocsmát a váróteremből az Utasellátó!" — írja levelében *Foki István.*

★

A krisztinavárosi pályafenntartási főnökség legutóbbi termelési tanácskozásán jó eredményekről számoltak be — olvastuk Jamniczky Ferenc levelében. — *A múlt negyedévben a fenntartási óratervet 108,6 százalékra, ezen belül a hidak fenntartási tervét 127,7 százalékra, a magasépítményi fenntartási tervet pedig 125,7 százalékra teljesitették. A főnökségnél 21 szocialista brigád dolgozik.*

★

„Többször kérés ellenére sem épült még munkajárda Bp. Déli pályaudvaron a vágányok között, ahol a műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak a sínek között botladozva kell átcipelniük az alkatrészeket és a szerszámokat. A munkajárda hiánya miatt eddig két lábtörés történt. Ideje volna, ha az illetékesek intézkednének végre!" — olvastuk *Kocsárdi Tibor* levelében.

Előfűtési gondok a Déli-pályaudvaron

Évek óta visszatérő probléma a Déli pályaudvaron a szerelvények előfűtése, amiért a műszaki kocsiszolgálat a felelős. De mit tehet a kocsiszolgálat, ha az ehhez szükséges gőzt a fűtőház két olyan 322-es sorozatú mozdonya adja, melyek már nem felelnek meg a követelményeknek.

Igaz, hogy ezt a két gépet a nyár folyamán főjavításban részesítette a székesfehérvári járműjavító. A javítással kicsinosították a két öreg mozdonyt, csak éppen elfelejtették visszaszerelni a jó szivattyúkat.

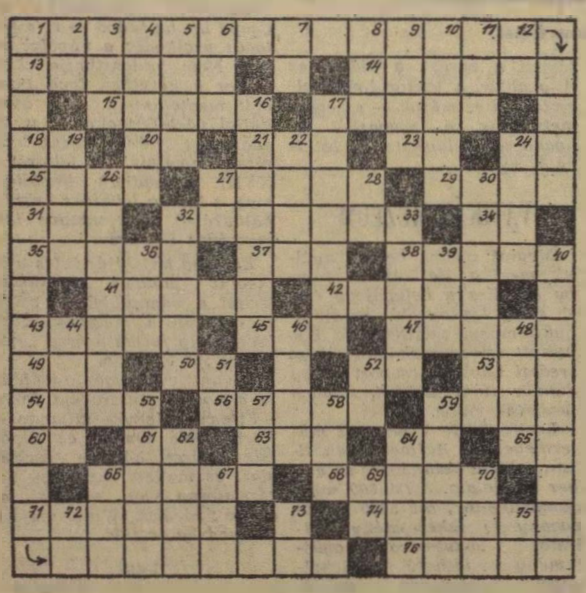
Nem vet jó fényt a vasútra, hogy a korszerűsített pályaudvaron ott csúfoskodik, füstölög ez a két gazdaságosan egyáltalán nem fűthető mozdony. Gondoskodni kellene arról, hogy mielőbb megfelelő módon oldódjék meg Déli pályaudvar és a szerelvények előfűtése.

Kocsárdi Tibor

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A KGST-országok együttműködése révén a közeljövőben megvalósul. 13. Dalos. 14. Csengő 15. Európai nép. 17. Az egyik budapesti pályaudvaron. 18. Állati lakhely. 20. Azonos magánhangzók. 21. Földművelő szerszám. 23. Állami vállalat. 24. Brúm kémiai jele. 25. Feláll ellentéte. 27 György, a szabadságharc tábornoka. 29. A tartó. 31. Német névelő. 32. Egyiptomi uralkodó. Síremlék a második legnagyobb piramis. 34. Orosz folyó. 35. . . . liberales, a rómaiknál a szabad férfiúhoz illő ismeretek neve. 37. Új, idegen összetételben. 38. Sportot űzök. 41. Ó halad. 42. Alfréd, hegedűművész, a róla elnevezett vonósnégyes megalapítója. 43. Veszprém megyei község. 45. Van, németül. 47. Ez egy testrész. 49. Beömlés kezdete. 50. Egészségügyi. 52. Létezik. 53. Tartó. 54. Vissza: földet forgatni. 56. A Duna—Tisza összefolyásánál épült. 59. Hajdú megyei község. 60. Rév kéthármada. 61. Vallásrövidítés. 63. Mint 31. vízszintes. 64. Hogyanban van. 65. Csontokat köt össze. 66. Áthidaló. 68. Ókori erődítmény Kis-Ázsiában. 71. Fondorlat. 74. A nap teszi a gyümölccsel. 76. Afganisztán fővárosa.

Függőleges: 1. A havi fuvarozási terv betartására ösztönző rendelkezés. 2. Udvarias megszólítás. 3. Kukorica tudományos neve. 4. A kecske teszi. 5. Testének zúzódása. 6. Társa, üzleti rövidítésben. (ék. fel.) 7. Téli csapadék. 8. Erkély a közepe táján. 9. Orosz félsziget. 10. Olajbogyó. 11. Latin -val, vel. 12. S. M. 16. Operaénekesnő családi neve. 17. Amerikai város. 19. Shakespeare hős. 22. Ruhatisztító eszköz. 24. Becézett villamosmozdony. 26. Lazatömegű égitest. 27. Központi Hivatal. 28. Y. E. 30. Kalmük, más néven. 32. Paté ikerszava. 33. Metélt, németül. 36. Egzotikus madár. 39. Gaz ikerszava. 40. A kereskedelemre vonatkozó (latinul). 44. Ritka női név. 46. Öz anya. 48. Becézett férfinév. 51. Ver. 52. Mint 52. vízszintes. 55. Elhagyottan. 57. Az óra méri. 58. Napszak. 59. Szarvra mondhatják. 62. Falusi megszólítás. 64. Angol város. 66. Ez az. 67. Lysoform kezdete. 69. Mint 60. vízszintes. 70. Kevert női név. 72. Azonos mássalhangzók. 73. Ellentétes kötőszó. 74. Ló, némely helyen.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1.

Beküldési határidő: február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A nevelés leghatásosabb eszköze ma is a munka. A műszaki konferencia.

Könyvet nyertek: Nagy Károly Bp., XI., Kubikus u. 1/c. Vincze Ernő főint. Vámosgyörk. Rákóczi u. 31. Csányi Ferenc. Alsógöd. Ady Endre u. 5. R. Tóth József Pécel. Maglódi u. 50. Balázs István Bp., VI., Weiner Leó u. 17. I. 10.

HÍREK

HISPÁNIA, HISPÁNIA!

A „Hispánia, Hispánia! Spanyolország 1930—1963" c. kiállítás 1964. március 10-ig a budapesti kultúrotthonokban az alábbi időpontokban kerül bemutatásra:

Magyar Optikai Művek XII., Csörsz utca 18.	1964. jan. 16-tól jan. 24-ig
Nyomdász Szaksz. Műv. Ház VIII., Kölcsey u. 2.	jan. 24-től jan. 31-ig
Egyesült Izzó Kultúrterem IV., Váci út 77.	jan. 31-től febr. 10-ig
Műszaki Egyetem XI., Műegyetem rkp. 3.	febr. 10-től febr. 18-ig
Ganz—MÁVAG Műv. Ház VIII., Delej utca 50.	febr. 18-tól febr. 29-ig
Magy. Gyapjúfonó 2. sz. Üzemegysége (Lódenposztó) XI., Kondorosi út 8.	március 1-től március 10-ig

★

— HÁROMMILLIÓ forintot fordítanak az idén kilenc állomás és 30 megállóhely világításának korszerűsítésére a szombathelyi igazgatóság területén.

— **VÁGÁNYIRÁNYITÓ berendezést alkalmaznak a szovjet vasutak az ELB—1 típusú ágyazatbedolgozó gépeken. A berendezés szabályozását külön gépezet végzi, amely automatikus kapcsolás útján működik.**

— *AZ IRODALOM, a művészet, valamint az egészségügy témaköréből négy előadás hangzik el januárban a székesfehérvári járműjavító munkásakadémiáján. Az előadások iránt nagy az érdeklődés az üzemben.*

— 1435 mm-es nyomtávra építették át *Ausztráliában* a *Sydney—Melbourne* közötti fővonalat. Eddig kétféle keskeny nyomtáv volt a fővonalon.

— ÚJ, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ *Diesel-elektromos* mozdonyt bocsátottak próbára a *Német Szovetségi Vasutak.* A mozdony hat tengelyét két, összesen *4000 lóerős* motor hajtja. Súlya 126 tonna.

— *JÓ MUNKÁT végeztek a múlt év második felében Felsőzsolca állomás dolgozói. Kocsikihasználási és kocsitartózkodási terveiket például élüzem szint fölött teljesítették.*

— IDŐS ÉS FIATAL vasutasok részére rendezett találkozót a *kaposvári csomópont KISZ-szervezete* a vasutas művelődési otthonban. A találkozón a *MÁV Leánynevelő Intézet* tanulói adtak jól sikerült műsort.

— **ÉTELMELEGÍTŐVEL szerelték fel a vonatkísérők várakozóhelyiségét Veszprém-külső pályaudvaron. A távoli utakról hazaérkező vonatkísérőknek különösen sokat jelent, hogy esténül megmelegíthetik ételüket.**

— *EDDIG MINTEGY 500 vasutast bírságolt meg a japán államvasutak igazgatósága a december 13-i sztrájkban való részvétel miatt.*

— **ÚJ MŰHELYRÉSZT rendeztek be a DR zwikaui javítóműhelyében a változtatható nyomtávú kerékpárok gyártására. Az első változtatható nyomtávú kerékpárokkal ellátott kísérleti szerelvény 1961-ben közlekedett az NDK-ból a Szovjetunióba. A jövőben a határ menti átrakások elkerülése végett ilyen kerékpárokkal ellátott kocsikkal bonyolítják le a tranzitforgalmat.**

— **HÁROM országba: a Szovjetunióba, az NDK-ba és Lengyelországba indulnak az idén ifjúsági békevonatok. Egy-egy szerelvénnyel 300 fiatal kel útra, hogy ismerkedjen a három baráti ország fővárosának nevezetességeivel.**

— Az időszakos mozdonyjavítás 1963. évi tervét december 22-én teljesítette a *Veszprém-külsői* fűtőház. A javítások zömét már októberben és novemberben elvégezték.

— **EREDMÉNYESEN működik az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Otthonában az MHS központi vasutas rádiósköre. Jelenleg egy háromcsöves szuper rendszerű, rövidhullámú vevőkészülék és egy hullámmérő berendezés készül a rádióskörben. Készítenek továbbá egy 80 méteres hullámhosszon működő „rókavevőt".**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

51. számból: 133963/1963. I/2. B. A személyi fizetések megállapításával kapcsolatos rendelkezések módosítása.

133000/1963. I/2. B. Az államvasúti havibéres dolgozók munkabérének megállapítása.

133001/1963. I/2. Az államvasúti dolgozók rangfokozati rendszere.

133173/1963. I/2. B. A MÁV-tól eltérő bérrendszerekbe tartozó dolgozók munkakönyvi jegyzékei. A munkakönyvek nyilvántartása.

133831/1963. I/8. E. Egységes darabáru fuvarozási rend bevezetése Hajdú-Bihar megye területén.

1964. évi 1. számából: 116110/1963. I/2. A munkakönyvvel kapcsolatos rendelkezések egybefoglalt gyűjteményes kiadása.

126834/1963. I/4. C. Az állomási pénztáraknál köthető utasbaleset-biztosítás feltételeinek módosítása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Czeglédi Sándor, Marosán Pál Debrecen, Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Kocsárdi Tibor, Jamnitczky Ferenc, Foki István Budapest, Czink József Veszprém-külső, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Németh Pál Szerencs, Markos József Zalaegerszeg, Kiss Lajos Alsóőrs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tóth Lajos Nyul: 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

A VÉRÉBEN VAN

— *Miért állt meg, János bácsi?*
— *Én már megszoktam öcsém, hogy megállj jelzőnél meg kell állnia!*

VASÚTPÓTLÓ TEHERAUTÓ

— *Sose hittem volna, hogy a házamig közlekedik majd a vasút*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM. Ára 40 fillér 1964. FEBRUÁR 3.

Szemed a pályán legyen!

1963. december 24-én a rádió, majd másnap az újságok arról adtak hírt, hogy 24-én, 8,56 órakor *Abony* és *Szolnok* között, a *Szentesre* közlekedő 7712/b számú személyvonat beleszaladt a pályán veszteglő tehervonatba: 43 személy életét vesztette, 36-an sérülést szenvedtek.

A baleset oka: *a mozdonyvezető és a fűtő a sűrű ködben nem figyelt fel a vonalon álló tehervonatot fedező „megállj!" állású jelzőre és ennek előjelzőjén lévő sárga fényre. Ez jelezte, hogy a következő térközjelzőn „megállj!" jelzés várható, amely mellett elhaladva a vonat sebességét olyan mértékben kellett volna csökkenteni, hogy a „megállj!" állású jelző előtt a vonat megálljon.*

A jelző parancs!

Eddig a szűkszavú jelentés. Mögötte családi tragédiák, gyász, könny. Felnőttek és gyermekek halála! Anyagiak pusztulása. A magyar vasút történetében szinte példa nélkül álló katasztrófa. Szégyenfolt a vasutasok jóhírnevén. És mindez miért? Miért semmisültek meg fiatal és idős életek? Miért a pusztulás? Miért kellett a vasutasoknak szégyenkezniök? Mert a mozdonyszemélyzet nem figyelt fel a jelzőre. Nem figyelték a pályát — a ködben az utasításokban előírt fokozott gonddal — nem gondoltak a mögöttük vontatott szerelvény utasaira, nem vették figyelembe a jelzők parancsát.

Ezt a tragikus balesetet nem azért idézzük újból a lap hasábjain, mert nem eléggé ismert. Sajnos, nem. Azért tesszük, hogy ezzel még jobban felhívjuk a figyelmet arra, ami az utóbbi időben napnap után tapasztalható: az utasítások megszegése, a jelzők és jelzések figyelmen kívül hagyása, fegyelmezetlen szolgálattétel. Már pedig azt mindenkinek tudni kell, hogy *a vasút fegyelem nélkül, a jelzések megfigyelésének elmulasztásával, vagy éppen figyelmen kívül hagyásával nem tölthető be maradéktalanul a feladatát.*

A MÁV technikai fogyatékosságai, a kapacitás szűkös volta, a személyzethiány, és az ezek okozta nehézségek ismertek. Kétségtelen, hogy ilyen körülmények között — nem egyszer túlszolgálattal is terhelten — a szolgálat ellátása bonyolultabb, nagyobb körültekintést, figyelmet, gondosságot igényel. A vasutasok legnagyobb része ezt teszi, ennek tudatában dolgozik. Mégis naponta találkozunk vonatveszélyeztetésekkel.

Álljon itt néhány adat. *1962-ben 4169 úgynevezett „tárgyalandó esemény", vonatveszélyeztetés volt. 1963-ban már 4637.* Ez több, mint 11 százalékos emelkedés. *Ezen belül a következménnyel járó „megállj!" állású jelzőmeghaladás több, mint kétszeresére, a következménnyel járó foglalt vágányra járás 50 százalékkal emelkedett. A balesetek okozta károk 68 százalékkal nőttek.*

A forgalmi tevékenység nem tűr selejtet

A vasutasok feladata, hogy a szállításra felkínált árut és a jelentkező utasokat, gyorsan és biztonságosan rendeltetési helyére juttassák. Ezen belül a biztonság a legfontosabb követelmény. Sokan úgy vélik, hogy a biztonságos közlekedés a forgalom és a mozdonyszemélyzet ügye. Ez nem így van! A biztonsági követelmények sok tényezőből tevődnek össze. A minőségi javítás és karbantartás — elsősorban a fékberendezések jó állapotban tartása — éppen úgy követelmény, mint a biztonságos forgalomirányítás, a jelzők kezelése. A jelzések adása pedig éppen úgy, mint azok megfigyelése és a jelzések szerinti cselekvés nélkülözhetetlen. Ezeknek a legfőbb követelményeknek a betartása és betartatása kötelesség, amit nem lehet elmulasztani. E munka nem tűr selejtet. A selejt a vasúti munkában borzalmas következményekkel járhat.

A vasúti munka nagyon nehéz. Csak hivatástudatból lehet jól elvégezni. Nehéz, de szép és nemes feladat az ország vérkeringésének kézbentartása. Sok tíz- és tízezer vasutas harcol, dolgozik a sínek mentén becsülettel, odaadással, legjobb tudásával. Helytállnak a téli zord időben, hóban, fagyban. Tudatosan állnak helyt. Ismeri ezt a párt, a kormány, a dolgozó nép, ezért becsüli meg a vasúti munkát, a vasutasokat erkölcsileg és anyagilag egyaránt. E megbecsülésre csak egy lehet a vasutas dolgozók válasza: *teljesítjük a reánk bízott feladatokat. Teljesítjük selejtmentesen.*

A vasúti szakmunkások ne adjanak ki kezükből olyan munkát, amely már önmagában rejti a baleset lehetőségét. Már pedig a hibás, nem kellő gonddal javított fékberendezés magában rejti. Fegyelmezetlenségből — amelynek okozója nemegyszer a kényelmesség — senki ne mulassza el a váltó- és vágányellenőrzést. A látható és hallható jelzéseket egyaránt utasításszerűen és félreérthetetlenül kell adni, de gondosan kell azokat megfigyelni és utasításuknak engedelmeskedni.

A végső lehetőség a mozdonyvezetők kezében van

Ebben a biztonságot szolgáló komplexumba külön kell a mozdonyvezetőkhöz szólni. Vezessék gépeiket a mozdonyvezetők úgy, hogy a vasutasoknak ne kelljen szégyenkezniök. Úgy vezessék, mintha családjukat is a vonaton tudnák, mintha övék volna, ami a gép mögött van. A biztonságos közlekedés komplexfeladat, valamennyi szolgálati ág feladata, mégis ki kell emelni, és külön kell választani a mozdonyvezetők felelősségét. Külön, azért, mert a végső lehetőség az ő kezükben van. Ez a nagyobb felelősség mellett nagyobb bizalmat is jelent. E bizalomnak akkor felelnek meg legjobban, ha minden idegszálukkal a pályát, a jelzéseket figyelik, és gépüket a jelzések parancsai szerint irányítják. Az utasítás nem vélhetlenül fria elő:

Szemed a pályán legyen!

S. J.

Szekszárdon bevált a rakodólapos be- és kirakás

Nagy könnyebbséget jelent a kereskedelemi szolgálat dolgozóinak, ha az áruk raktározását, szállítását a korszerű rakodólapok alkalmazásával oldhatják meg. *Szekszárd* állomáson is azon fáradoznak, hogy a rakodólapokat és a szekrényes, illetve a keretes rakodólapokat a legszélesebb körben alkalmazhassák a darabáru rakodásnál.

— *Amikor bejelentettük, hogy kísérletképpen bevezetjük a rakodólapos áru mozgatást* — tájékoztatott bennünket *Sólyom János* szb-titkár, — *az áruraktár dolgozói örömmel fogadták a hírt. Lengyel János, Kisfügedi József, Mészáros Ádám, valamint a közúti forgalmat lebonyolító Petz Márton brigádjának tagjai mindent megtettek, hogy a kísérlet sikerrel járjon.*

Jelenleg ötven darab rakodólapot használnak az állomáson. Az erre alkalmas árut a vagonokból közvetlenül a korszerű, könnyen mozgatható rakodólapokra helyezik. A raktárban is könnyebben boldogulnak a felgyülemlett áruval. *A rakodólapokra helyezett áru kevesebb raktérületet igényel.* Nagyobb a rend, a tisztaság. A balesetveszély is csökkent, hiszen megszűnt a zsúfoltság.

A gépkocsikra történő rakodásnál is a rakodólapokra helyezik az árut. *Ezzel a módszerrel a kocsihoz szállításnál is sok időt takarítanak meg, hiszen a lerakás kevesebb időt vesz igénybe.* Így a kocsifordulók számát is sikerült növelniök.

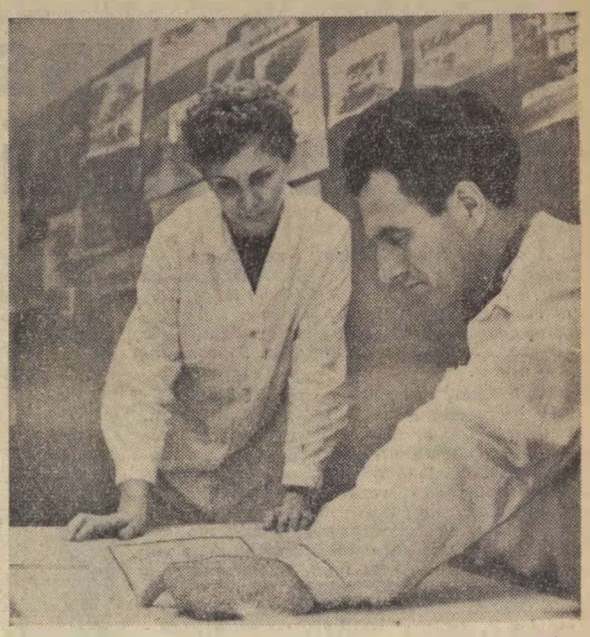
A rakodók és a gépkocsik rakterülete közti szintkülönbség ellenére is meghozta a várt eredményt a rakodólapok alkalmazása.

— *A kísérletek azt igazolják, hogy érdemes alkalmazni az újfajta rakodási eljárást* — mondotta Sólyom János. — *A jövőben módot kell találni az út süllyesztésére, hogy megszűnjön a jelenlegi nagy szintkülönbség. A rakodólapos eljárást be kívánjuk vezetni valamennyi vállalatnál, akikkel szállítási szerződést kötöttünk.*

Reméljük, hogy egyre eredményesebb segítő eszköze lesz a szekszárdi dolgozóknak a gyors, gazdaságos, biztonságos rakodólapok alkalmazása.

F. J.

Látogatás a Vasúttervező Vállalatnál



Szappanos Ildikó, válogatott kosárlabdázó, a Vasúttervező ÜV. szerkesztője az elkészült terveket átadja Derdák Tivadar irodavezetőnek. (Képriport az 5. oldalon.)

Télen is nagy a forgalom Balatonfüreden

A délutáni órákban egy perc szabadideje sincs *Katona Józsefnek Balatonfüred* állomás forgalmi szolgálattevőjének. Így helyette is *Honti József* állomásfőnök nyilatkozott.

— *Nem mondhatjuk, hogy a nagy nyári forgalom után megkönnyebbülést jelentene az ősz vagy a tél* — kezdte Honti elvtárs. — *Rengeteg áru, építőanyag érkezik és a balatonfüredi hajógyár sok sporthajót ad fel exportra. Személyforgalmunk is jelentős. Télen is sok külföldi keresi fel Füredet.*

Egy nappali szolgálatban átlag 45 vonat forgalmát kell biztosítani a szűkre méretezett állomásnak. A vonalátépítés is nehezíti a munkát. De a nehézségek ellenére túlteljesítették a kocsikihasználási tervet és a kocsitartózkodásban is elérték a tervezett szintet.

Balatonfüred elsősorban mégis üdülőhely. Nem csoda, hogy már a nyári forgalomra gondolnak *Vereczki Géza* árupénztáros, *Kovács Valéria* informátor, *Szoboszlai István* forgalmi szolgálattevő és mások német nyelvtanfolyamra járnak, hogy a nyári forgalomban ne okozzon annyi gondot az idegenforgalom lebonyolítása.

Cserháti József
Szeged

A MÁV vezérigazgatóságának és a szakszervezet központi vezetőségének

IRÁNYELVEI

az 1964. évi vállalások megtételéhez

Az irányelv bevezetőben értékeli az 1963-ban elért eredményeket, szóváteszi azokat a hiányosságokat, amelyek a még jobb teljesítmény elérésének akadályai voltak. Ezután utal az 1964-ben elvégzendő feladatok nagyságára és jelentőségére. Az 1964. évi szállítási tervek végrehajtásának elősegítése érdekében az éves vállalásokat az alábbiakban javasolja meghatározni.

Vasúti közlekedés

1.) A személyszállító és tehervonatok menetrendszerűségénél hálózati szinten el kell érni éves viszonylatban, hogy a személyszállító vonatoknak legalább 97, a tehervonatoknak legalább 70 %-a menetrend szerint közlekedjék. A célkitűzések igazgatóságonként a következők:

	Személyszállító vonat	Tehervonat
Budapest	94,5 %	65,0 %
Debrecen	97,7 %	64,0 %
Miskolc	96,7 %	65,0 %
Pécs	98,5 %	81,0 %
Szeged	98,2 %	77,0 %
Szombathely	98,5 %	81,0 %

2.) A teherkocsik statikus terhelésének a hálózati éves terve 18.6 tonna. 1963. évben 18,34 tonás eredményt értünk el. Célkitűzésként javasoljuk meghatározni az éves terv teljesítését, amely megfelel az elmúlt évi eredmény 1,4 %-os túlteljesítésének.

3. A vontató járművek termelékenységének emelése: e célkitűzés keretében javasoljuk az egy gőz-, villamos- és Diesel-mozdonyra eső 100 etkm teljesítménytervnek az összes dolgozó mozdonyoknál 2 %-os, a vonali szolgálatot teljesítő mozdonyoknál pedig 3 %-os túlteljesítését előírni.

4.) A tehervonatok átlagos terhelésénél a hálózati éves terv 900 tonna. 1963. évben 897 tonnás eredményt értünk el. Éves vállalásként a terv 1 %-os túlteljesítését kérjük meghatározni.

5.) A teherkocsipark termelékenységének emelése érdekében a kocsitartózkodási műszaki normát hálózati szinten legalább 88 %-ra kell teljesíteni. Ez a célkitűzés az 1963. évi tényszám 1,5 %-os növelését tartalmazza.

6.) Az építési szakszolgálat területén el kell érni a tervezett önköltségnek legalább 0,5 %-os csökkentését. E célkitűzést akkor tudjuk elsősorban teljesíteni, ha az építési szakszolgálatnál növekedik a termelékenység, a munka és üzemszervezés révén javul a munkaidő kihasználása.

A fentiekben nem érintett szakszolgálatok vállalásainak megtételéhez a következők szolgálnak általános irányelvként:

A pályafenntartási szolgálatnak központi feladata — a sebességkorlátozások és a lassújelek csökkentésével — a fenntartási költségkeretek besa mellett a pályák forgalombiztos állapotának biztosítása.

A pályaépítési szolgálatnak az 1964. évi beruházási és felújítási programot kell ütemszerűen teljesíteni és ugyanakkor a tervhez viszonyítva a termelékenységet emelni és az önköltséget csökkenteni.

A távközlő- és biztosítóberendezési szolgálatnak elsősorban a fenntartási munkák minőségének javításával és ugyanakkor gazdaságos munkáltatással kell a vasút éves vállalásainak teljesítéséhez hozzájárulni.

Az anyagszerkezelési szolgálatnak — az éves vállalások keretében — a folyamatos anyagellátás biztosítására, a felesleges készletek felszámolására és az érkezett kocsik gyors kiürítésére kell törekedni.

A szakszolgálatok fentiekben említett feladatai általában megfelelnek az élüzem címért folyó verseny célkitűzéseinek. Az éves vállalások megtételénél tehát irányadóak az élüzem versenyforma célkitűzései azzal a kiegészítéssel, hogy az ütemszerűen végzett munkák határidejének betartása, sőt szükség szerint a határidők előrehozása is központi feladat.

Vasúti ipar

A vasúti ipar területén központi célkitűzés a munkák minőségének fokozása, továbbá a termelési tervek teljesítése mellett a termelékenységnek legalább 1 %-os emelkedése. A termelékenységet az egy főre eső forintérték növelésére kell vonatkoztatni.

Célkitűzésként javasoljuk előírni a munkák minőségi színvonalának növelése mellett az önköltségi tervek betartását. A termelékenység emelkedését, az önköltség betartását, a helyes műszaki szervezési és intézkedési tervek kidolgozása és megvalósítása útján kell elérni, illetve biztosítani.

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége az irányelvekben szereplő feladatok megvalósításán kívül elvárja minden vasutas dolgozótól, gazdasági és szakszervezeti vezetőitől egyaránt, hogy a legjobb képessége szerint lássa el feladatát, állandóan növelje szakmai képzettségét, törekedjen a balesetek csökkentésére, a személy és vagyonbiztonság fokozottabb megóvására.

Elvárjuk minden szintű vasutas gazdasági és szakszervezeti vezetőtől, hogy az eddiginél nagyobb gondot fordítsanak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, szociális ellátottságának és munkabiztonságának fokozottabb megteremtésére

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége
Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága

A vasút 1964. évi terve a központi vezetőség napirendjén

A szakszervezet központi vezetősége január 17-én ülést tartott. A tanácskozáson résztvett Beck Sándor, a SZOT titkára, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója. Végh Lajos elnök, Pánti Béla alelnök, Szabó Antal főtitkár, dr. Soproni József titkár.

Végh Lajos megnyitója után *Rödönyi Károly* ismertette a vasút 1964. évi feladatait. Bevezetőjében az 1963. évi tervek teljesítésére utalva elmondotta, hogy a vasút az árutonna szállítási tervét 100, az utasszállítási tervet pedig 99,7 százalékra teljesítette. E mögött azonban az is rejlik, hogy a vasútnak több árut kellett volna elszállítania, túl kellett volna teljesítenie áruszállítási tervét — mondotta. — Ez nem történt meg, a vasút nem szállított el minden felkínált árut.

A következőkben elemezte az 1963. év munkáját, szólt a szállítást nehezítő körülményekről, a vasútas dolgozók odaadó munkájáról, majd a beruházási és a felújítási tervek teljesítését részletezte.

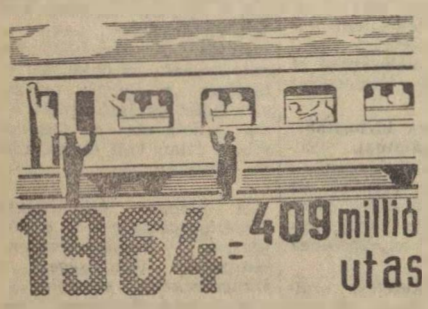
110 millió tonna áru, 409 millió utas

Az 1964. évi feladatokról elmondotta, hogy a gazdasági vasútakkal együtt *ebben az esztendőben 110 millió árutonna és 409 millió utas elszállítása vár a vasútra.* A növekedés a múlt évi szinthez képest az árutonnaknál 4,2, az árutonnakilométereknél 5,2, az utasfőnél 3,1, az utaskilométereknél pedig 3,8 százalék.

A gazdasági vasutakkal együtt az idén 110 millió tonna árut kell elszállítanunk

Berendezéseinket — amelyek a múlt évi kisebb szállítási igényeket sem elégítették ki teljesen —, a népgazdasági lehetőségeken belül tovább kell fejlesztenünk — mondotta *Rödönyi* elvtárs. Az építési munkák közül *súlyponti feladat a régóta esedékes második vágányok építése és állomásbővítések végrehajtása.* Nagyobb ütemben folytatjuk a *Hajdúszoboszló—Kisújszállás* közti, megindítjuk a *Debrecen—Apafa* és *Rákos—Újszász* közti második vágányok építését. Folytatjuk a *záhonyi* térség fejlesztését, a *szolnoki* csomópont építését, befejezzük *Gyömrő* és *Vác* állomások bővítését. Tovább folytatjuk a biztosítóberendezések építését, a *székesfehérvári* Diesel-javítóműhely munkálatait.

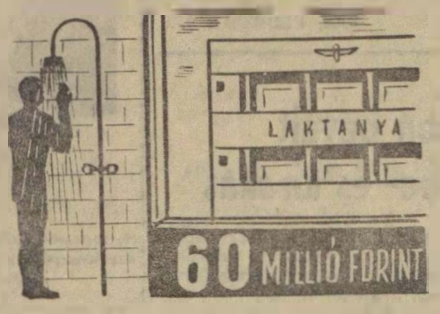
A vasutas dolgozók szociális ellátottságának és munkakörülményeinek javítására 60 millió forintot irányoz elő a terv. *1964-ben beszerzésre kerül 12 nagyteljesítményű villamosmozdony, 54 Diesel-mozdony, 210 korszerű személykocsi, 600 fedett teherkocsi, 1600 nyitott teherkocsi, 500 tartálykocsi és 100 hűtőkocsi.* Lehetőség nyílik *Tatabánya—alsó—Oroszlány* és *Miskolc—Szerencs* közti vonalak későbbre ütemezett villamosításának megkezdésére is.



Előreláthatólag 409 millió utas veszi igénybe 1964-ben a vasutat.

Tovább folytatjuk a vonalak tengelynyomása felemelését szolgáló munkálatokat. *A folyó évre tervezett felépítménycsere összes hossza 502 km.* Sor kerül *Abony, Üllő, Gárdony* és *Mezőtúr* állomásokon az elavult biztosítóberendezések korszerűsítésére, a *debreceni* és a *miskolci* gurítópályaudvarokon a biztosító- és vágányfék berendezések felújítására.

A továbbiakban a járműjavítók előtt álló feladatokról szólt az előadó — majd így folytatta: — Az áruszállítási feladatok maradéktalan végrehajtásához az szükséges, hogy az egyenletesebb rakódás biztosításával berendezéseinket minél jobban ki tudjuk használni. Ennek elérése érdekében tárgyalásokat kell folytatnunk az érdekelt minisztériumokkal. Alapos vizsgálatok alapján kell a vonatközlekedési tervbe felveendő vonatok számát meghatározni és gondoskodni a vonatközlekedési terv megszilárdításáról. Irányelv legyen a szükségleti vonatok számának csökkentése, hogy minél jobban emelkedjék a naponta közlekedő vonatok száma. Fontos szempont az irányvonatok számának további emelése is.



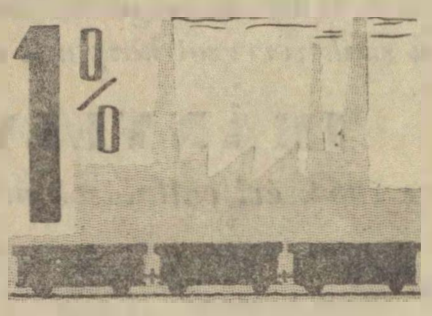
A dolgozók szociális ellátottságának és munkakörülményeinek javítására 60 millió forintot fordítunk.

Meg kell szilárdítani az elegytovábbítási rendet. A rendezőpályaudvarok tehermentesítése érdekében a szomszéd állomásokat jobban be kell vonni a tolató tehervonatok összeállításába. A rendezőpályaudvarok helyes norma alapjának kialakítása érdekében meg kell határozni a napi kifutási minimumokat. Lényegesen egyszerűsíteni kell az igazgatóságonkénti kocsikiegyenlítést.

Növekszik a nemzetközi forgalom

Az új menetrendben tovább fejlődik a TEEM-vonatok hálózata, elsősorban *Romania* és *Jugoszlávia* viszonylatában. Ezzel kapcsolatos terveink már készek.

Ezekután az egyes vonalakon és egyes állomásokon végrehajtandó nagyobb jelentőségű feladatokról szólt az előadó. Létrejött a megállapodás a baráti államokkal a közös kocsipark létrehozása tárgyában — mondotta. — Éppen ezért ki kell dolgozni az erre vonatkozó végrehajtási utasítást. A személyszállításnál törekedni kell az utazási sebesség emelésére, elsősorban a tartózkodási idő és a megállások számának csökkentése révén. A nemzetközi vasúti értekezleteken elfogadott elvek szerint kell kialakítanunk a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendjét. Ezzel kapcsolatban ismertette a megállapodásokat, többek között elmondotta, hogy az *Orient-expressz* május 31-től szeptember 28-ig *Bécs* helyett *Budapestig* közlekedik majd.



A vasúti iparban legalább 1 százalékos termelékenységemelkedést ír elő a terv.

A vonóerő kihasználásával kapcsolatban szólt arról, hogy a járművek javítását úgy kell ütemezni, hogy a csúcsforgalmi időszakokban minimális legyen a javítási szalag. Fokozni kell a járművek újrendszerű javítását, gondoskodni kell a mozdonyok optimális felhasználásáról. Csökkenteni kell a hőnfutásokból eredő üzemzavarok, valamint a csaptörésekből eredő balesetek számát. *Minden csapágytörést megtörtént balesetként tárgyalunk* azért, hogy a dolgozók jobban törekedjenek a csapágytörést okozó hőnfutások felfedésére. Be kell vezetni a fokozott olajcserét. A folyamatban levő kísérletek eredményétől függően gondoskodni kell nagyobb szívóképességű kenőpárnák alkalmazásáról. A vonókészülékszakadások csökkentése érdekében az idén 1000 kocsinál építünk be erősbített vonókészülékeket.

Koncentrált munkáltatás a pályafenntartásnál

A pályafenntartási szakszolgálat feladatairól elmondotta, hogy a szakszolgálat évi terve 9,8 százalékkal nagyobb a múlt évinél. A fokozott igények mindenekelőtt szervezeti változásokat kívánnak. Ezek között legjelentősebb terv, miszerint építésvezetőségek összevonásával a rendelkezésre álló munkaerőt egy vonalra koncentrálják. Felállítunk további három mozgó pályamesteri szakaszt. Gépesített mozgó fenntartási szervezetet hozunk létre, elsősorban rakterületek, járdák, előterek, hozzájáró utak tervszerű fenntartási munkáira. A rendelkezésre álló nagy munkagépeket egy munkához vonjuk össze, így lerövidíthető lesz a vágányzárak ideje. Új kötőállomásokat létesítünk.

Mindezek, valamint a fejlesztés érdekében megteendő intézkedések kettős célt szolgálnak: *a tengelynyomás növelése és a sebesség fokozása felé újabb jelentős lépést tenni.*

Néhány szót kell szólnunk a munkafegyelem és a balesetmentes üzemvitel biztosításáról is — mondotta *Rödönyi* elvtárs. — 1963-ban az egy munkanapot meghaladó kiesést jelentő balesetek száma 5956 volt, 1,5 százalékkal magasabb a múlt évinél. *Az összes kiesett munkanap 136 893-ra emelkedett, ami 7 forintos átlagórabért figyelembe véve több mint 8 millió forint veszteség. Ebből egy 500 személyes korszerű öltözőt és mosdót lehetne építeni.*

A balesetek túlnyomó többsége az óvórendszabályok és utasítások be nem tartásából, illetve felületes, hanyag kezeléséből ered. Ezért kell a balesetelhárítási oktatást elsőrendű fontosságú termelési problémaként kezelni. Ezen a téren semmiféle lazaság nem engedhető meg, még a létszámhelyzetre való hivatkozás sem.

A munkaerővándorlás problémájának felvetése után így folytatta: el kell érnünk, hogy *az alapos szakmai tudást és gyakorlati tapasztalatokat igénylő munkakörök,* mint a kocsirendező, vonatkísérő, futó, *a vasúton a legmegbecsültebb munkakörök közé tartozzanak.*

A tervszerűség alapja a fegyelem

A megnövekedett szállítási feladatok balesetmentes lebonyolítása megköveteli a meghatározott rendben folyó és pontos együttműködést. Ennek alapja a fegyelem. Az, hogy minden dolgozó a munkahelyen legjobb tudása és tehetsége szerint hajtsa végre a feladatát.

Az idén előreláthatólag 210 új személykocsit állítunk forgalomba.

A most folyó bérrendezés megfelelő gazdasági alapot nyújt, amelyet a szakszervezeti aktívák jól felhasználhatnak nevelő munkájuk során.

Az ösztönző bérezésen és nevelőtevékenységen kívül, a munkafegyelem megszilárdításának több előfeltétele van. Többet kell törődnünk a dolgozók egészségügyi és szociális körülményeinek javításával, mindennapi problémáikkal. De nem szabad azt a helytelen nézetet vallanunk, hogy a dolgozók szociális helyzetének javítása, csupán beruházás kérdése. Igen sokat segíthet ezen a téren a vezetők öntevékenysége, a szakszervezeti szervek közvetlen segítsége. A szakszervezet aktivistáinak komoly harcot kell folytatniuk az e téren tapasztalható minden lazasággal, hanyagsággal és közönnyel szemben.

A béremelés célja egyrészt a többi iparághoz képesti elmaradás megszüntetése, másrészt végrehajtásával kiküszöbölhetővé válnak a vasúton jelentkező bérfeszültségek. De nemcsak dolgozóink bérezésében áll be javulás, hanem szociális és kulturális ellátottságukban is. Az év végéig befejezzük a *miskolci* szakorvosi rendelő építését. Folytatjuk a *szolnoki* kórház és rendelőintézet munkálatait. *Mintegy 15 millió forintot fordítunk lakásépítkezésekre.* Befejezzük a *szolnoki* járműjavítóban és *Nyíregyházán* az üzemi konyha építését. Ezenkívül számos más egészségügyi, munkásvédelmi és szociális beruházást valósítunk meg.

A biztosítóberendezések felújítására 48,2 millió forintot költünk.

Gondoskodunk a rendelkezésre álló munkaerő munkájának hatékonyabb megszervezéséről. Létszámnormát állapítottunk meg a forgalmi, kereskedelmi szolgálat forgalmi munkaköreire és a vontatási szakszolgálat valamennyi munkakörére. További feladatunk a vasút egész területén a szükséges létszám-normák alapján történő megállapítása.

Tervbe vett intézkedés, hogy a mozdonyvezetőket szakmai tudásuk, rátermettségük szerint kategorizáljuk.

A dolgozók kezdeményezését nem nélkülözhetjük

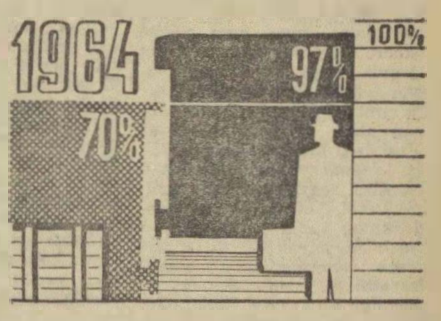
Feladataink megoldásánál nem nélkülözhetjük az újítómozgalom keretében kifejtett alkotó kezdeményezést. Sokat várunk a dolgozók versenylendületétől. A feladatok között nagy teret kell szentelnünk a munka tervszerűségének, mert ez alapvetően kihat célkitűzéseink teljesítésére, a forgalom gyors és gazdaságos lebonyolítására. Köztudomású, hogy a vasúti munka tervszerűségéről csak akkor beszélhetünk, ha a menetrend szerinti vonatközlekedés megfelelően alakul. 1963-ban a személyszállító vonatoknak csupán 93,3 százaléka, a tehervonatoknak pedig 66,9 százaléka közlekedett menetrend szerint. Az idén a munkaverseny segítségével, *tervszerűbb munkával el kell érni, hogy a személyszállító vonatoknak 97, a tehervonatoknak pedig legalább 70 százaléka menetrend szerint közlekedjen* a vonatközlekedési terv 85 százalékos betartása mellett.

A munkaverseny központi feladata kell legyen a vono- és vontatott járművek gazdaságos felhasználásának elősegítése, az operatív tervszámok megfelelő túlteljesítése. A célkitűzések között továbbra is súlypontként szerepel a tehervonatok átlagos terhelésének növelése, a teherkocsik jobb kihasználása, a kocsitartózkodási átlagidő csökkentése —, mondotta *Rödönyi* elvtárs.

Az igazgatóságok munkáját 1964. január 1-től kezdődő érvénnyel az eddigi helyezési sorrend megállapítása nélkül értékeljük. Eszerint azok az igazgatóságok, melyek az összhálózat érdekeit szolgáló célkitűzéseket teljesítik, eredményeik alapján lépcsőzetesen megállapított céljutalomban részesülnek. Amelyik a célkitűzéseket féléves összesítésben a legeredményesebben teljesíti, elnyeri a KPM és a szakszervezet elnöksége vörös vándorzászlaját.

A vállalások legyenek összhangban a feladatokkal

Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy a dolgozók helyi jellegű vállalásai összhangban legyenek a vasút hálózati érdekeivel. Ennek fontos eszköze az élüzem cím elnyeréséért folyó verseny, melynek célkitűzései a mindenkori követelményeknek megfelelően határozzák meg a feladatokat. *Az 1964. évi élüzem cím feltételeket úgy állapítottuk meg, hogy azok az eddiginél is hatékonyabban segítsék a vasút mennyiségi és minőségi feladatainak végrehajtását.* Az egyes szakszolgálatok együttműködésének elősegítése céljából változatlanul előtérben áll a vasúti csomópontok élüzem versenye.



El kell érni, hogy a személyszállító vonatoknak legalább 97, a tehervonatoknak pedig 70 százaléka közlekedjen menetrend szerint.

A továbbiakban a szocialista brigádok munkájáról, jelentőségéről szólt az előadó, majd a népgazdaság egyéb ágazatai, valamint a vasút összefüggő tevékenységéről, a komplex-brigád-mozgalom célkitűzéseiről beszélt. A versenynyilvánosság fontosságáról szólt ezután, majd így fejezte be ismertetőjét: a szocializmus fejlődése ma már szinte törvényszerűvé teszi, hogy a feladatok évről évre nagyobbodnak, a minőségi követelményekkel egyetemben. A gazdasági vezetés a rendelkezésre álló erőket felhasználja a cél megvalósítása érdekében, de nem nélkülözheti a párt irányítását és a mozgalmi szervek aktív támogatását. A tervek végrehajtása során számítunk a vasutasok szakszervezetének munkájára, s biztosak vagyunk abban, hogy a szoros együttműködés lehetővé teszi éves célkitűzéseink valóraváltását, amely újabb jelentős lépés lesz a szocialista vasút felépítésében.

Az idei feladatok nagyobbak a tavalyinál

A beszámolóhoz elsőként *dr. Soproni József* elvtárs, a szakszervezet titkára szólt hozzá. Korreferátumában vázolta, hogy az idei feladatok semmivel sem jelentenek kevesebbet a múlt évinél. Sőt, bővültek azok — mondotta. — Most már végleg bebizonyoso-

(Folytatás a 3. oldalon.)

A vasút 1964. évi terve a központi vezetőség napirendjén

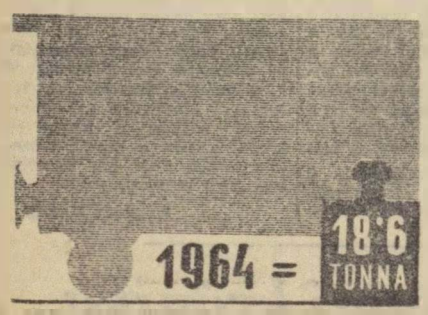
(Folytatás a 2. oldalról)

dott, hogy a vasúton a kapacitás-, valamint a létszámhiány krónikussá vált. Bár a népgazdaság más munkaterületén is fennáll a létszámhiány, a vasút területén hosszú ideig jelentkezni fog. Hiszen *nálunk a munkakörülményeket nem lehet olyan mértékben javítani, mint más népgazdasági ágban.* Hiszen, amikor az iparban kevesebb lesz az éjjeli munkáltatás, rövidebb a munkaidő, a vasúton akkor is folyamatos lesz a szolgálat, vasár- és ünnepnap egyaránt dolgozni kell.

Ezután arról szólt, hogy az 1963-ban tapasztalt szűk kapacitású feszültségeket nem sikerült feloldani. Az intézkedések helyesek voltak ugyan, de többet kellett volna tenni ahhoz, hogy a feszültséget feloldhassuk.

Az 1963. évi balesetek egy része is bizonyítja, hogy a vasúton nem jó a fegyelem. A dolgozók részéről bizonyos nemtörődömség tapasztalható. A vezetők következetlensége is hozzájárul ehhez. Nem minden balesetet tárgyalnak fegyelmileg. Az ilyen hozzáállás bátorítja a fegyelmezetlenséget.

Ha azt vizsgáljuk, melyek a legfontosabb feladataink, úgy gondolom, mindenekelőtt az, hogy megértessük minden vasutassal munkája fontosságát, azt, hogy a feladatok nagyok, de nem teljesíthetetlenek. Azért szükséges ezt hangsúlyozni, mert egyeseknél pánik hangulattal találkozunk. Pánikba esnek ahelyett, hogy azon gondolkodnának, hogyan lehet megoldani a feladatot. A másik fontos kérdés a munkaverseny. *Jobban apelláljunk a dolgozók öntudatára, használjuk fel a szocialista brigádokban rejlő erőt.* A munkaverseny úgy néz ki, hogy mindent a versennyel szeretnének megoldani. A tervszámokat lefedezik a vállalásokkal, s ugyanakkor a dolgozók önállóságát elhanyagolják. Nincs szükség 25—30 pontból álló vállalásra, amikor a legfontosabb tennivalók két-három pontban összefoglalhatók.



A teherkocsik statikus terhelésénél el kell érni a 18,6 tonnát.

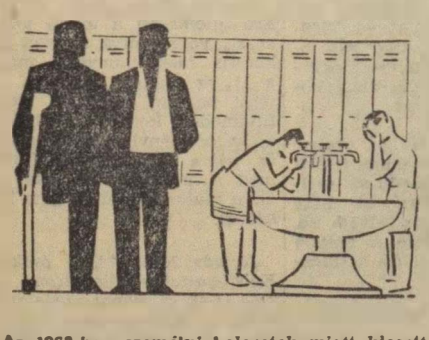
A balesetek bekövetkezése nem törvényszerű

Ródonyi elvtárs a személyi balesetekről szólt — mondotta —, én az árukárokkal foglalkozom néhány mondat erejéig. *1963-ban az előző évhez viszonyítva a járműben és pályában esett kár kétszeresére nőtt. A dolgozók hibájából bekövetkezett árukárok közel háromszorosra emelkedtek.* Kétségtelen, hogy a nagyobb forgalom megfeszített figyelmet kíván, nagyobb a baleseti veszély, de nem törvényszerű annak bekövetkezése.

A baleset ellen harcban a nevelés volt és marad a legfontosabb tennivaló. De nem tekinthetünk el az adminisztratív eszközök alkalmazásától sem. Az új miniszertanácsi rendelettel a szakszervezetek jogköre bővült. A munkásvédelmi apparátus feladata megnőtt, fokozottabban kell fellépni a balesetmegelőzés érdekében.

A továbbiakban a szolgálati ágak együttműködésének fontosságáról, majd a felesleges munkakörök megszüntetésének szükségességéről szólt. Tarthatatlan, hogy munkaerőhiány kocsirendezői, váltókezelői, vonatkísérői beosztásban van, de irodai munkakörben nincs. Feltétlenül fontos a vezénylések javítása — folytatta *Soproni* elvtárs. — A vonat- és mozdonyszemélyzet az a munkaterület, ahol a legszükségesebb a létszám, mégis úgy gazdálkodunk ezekkel az emberekkel, mintha bővében volnánk. Kitogásolta a sok rezsibe utaztatást, valamint azt, hogy a menet közbeni váltás eszközéhez nem mernek bátran hozzányúlni.

Hangsúlyozta, hogy a rakodások gépesítése elsősorban a létszám és kapacitás miatt nagyon sürgős tennivaló. Szükséges, hogy a



Az 1963-ban személyi balesetek miatt kieselt összegből 500 személyes korszerű öltözőt és mosdót lehetne építeni.

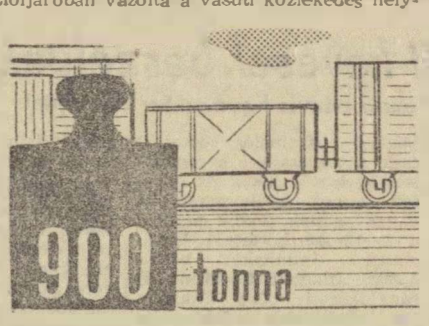
szállítható vállalatok is fejlesszék felszereléseiket.

Szóvátette, hogy a vasutas dolgozók részére épült létesítmények elhanyagoltak. Emberhiánnyal igyekeznek mentesíteni magukat egyes vezetők a szociális létesítmények hiányosságai megszüntetése helyett.

Végezetül a bárrendezésről szólott. Elmondotta, hogy a szolgálati vezetők egy része nem megfelelő hangot ad a béremelés jelentőségének. A hangulatért a szolgálati főnök is felelős, hiszen egyben politikai vezetője is az állomásnak. Igen sok szolgálati főnök nem érzi át felelősségét, s nem emelkedik a vezetőtől megkívánt politikai színvonalra.

A vasút a népgazdaság szerves része

Soproni elvtárs korreferátuma után *Beckl Sándor* elvtárs, a SZOT titkára szólalt fel. Elöljáróban vázolta a vasúti közlekedés helyzetét a népgazdaság egésze tekintetében. Elemezte, hogy milyen kihatása van a vasút tervei teljesítésének, vagy nem teljesítésének a népgazdaság egészére. Szólt arról, hogy *a dolgozók egyenileg nem érzik azokat a nehézségeket, amellyel a népgazdaságnak meg kell küzdenie.* Nagy eredmény — mondotta —, hogy sikerült megoldani a vasút és a posta bérrendezését, de még vannak olyan kategóriák, amelyeknél szintén rendezni kellene a fizetést, de helyzetünkből adódóan erre jelenleg nem kerülhet sor. Hogy ezek megvalósulhassanak, ahhoz a vasút dolgozóinak is hozzá kell járulniuk.



A tehervonatok átlagos terhelésének terve 900 tonna.

Ezután utalt a vasút jelenlegi műszaki adottságaira, s kiemelte, hogy *a közúti közlekedés fejlesztése mellett, a vasút szerepe változatlan, és a jövőben nemhogy csökkenne, hanem növekedni fog.* Az utóbbi évben a vasút műszaki fejlesztése jelentősen előrehaladt — mondotta Beckl elvtárs — Ezen a téren is nagyobb lehetne a fejlődés, ha mi, magunk meg tudtunk volna birkózni egyes feladatokkal, például a mozdonyvontatással.

A műszaki adottságok biztosítása mellett elsődlegesen a szocialista munkaverseny-mozgalom kiszélesítése az, amivel hozzá kell járulnunk az adottságok maximális kihasználásához. Szeretnénk elérni, ha a vasút is azok közé a népgazdasági ágak közé tartozna, ahol megkezdődhet az általános munkaidőcsökkentés.

A munkaerő kérdéséről szólva elmondotta,

502 km felépítménycserére kerül sor az idén

hogy ez az egész népgazdaságnak problémája. Ennek megoldására a vasút a jövőben sem számíthat, éppen ezért *egyedüli helyes út a munka jobb szervezése, a lehetőségek jobb kihasználása.* Az eddiginél nagyobb figyelmet kell fordítani a középkáderekre, mert rajtuk — különösen a vasút területén — igen sok múlik. Amíg az egyik területen munkaerőhiánnyal küszködünk, máshol a munka helyes megszervezésével, az írásbeli tevékenység csökkentésével munkaerőt lehetne felszabadítani és a hiányzó helyekre irányítani.

A szakszervezetnek a nevelőmunka mellett meg kell magyaráznia, hogy mindenki azért kapja a fizetését, hogy a munkaidejét teljes egészében ledolgozza. Ez persze a gazdasági vezetés feladata is. A szakszervezet tevékenységét olyan vonatkozásban is fokozni kell, hogyha megkívánjuk a dolgozóktól a jobb munkát, ahhoz jobb munkakörülményeket is teremtsünk — mondotta befejezésül.

Ezután a központi vezetőség tagjai tették meg észrevételüket az előterjesztéssel kapcsolatban, amelyekre *Ródonyi* elvtárs válaszolt.

Néhány bejelentés után a tanácskozást *Végh Lajos* elnök zárszavával érte véget.

Az állomás-üzemeltetés új módszerei a budapesti igazgatóság területén

Valamennyi vasút keresi az állomások üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen új, korszerűbb módszereket. A budapesti igazgatóság területén folynak ilyen kísérletek. S ha az utóbbi években elért eredmények még nem olyan általánosak, mint kellene, mégis dicséretesek.

A menetrend hálózati szinten összhangba hozza a vonatok közlekedését, érkezését, indulását, tartózkodási idejét, viszont nem szabályozza az állomások, pályaudvarok belső munkarendjét. Nem határozza meg a feladatok megoldásának módját, nem rendszerezi azokat. Nem is feladata, így a menetrendi időn belüli részfeladatok ideje spontán jellegű.

Száműzzük a spontaneitást

Előfordul, hogy időnorma hiányában spontán besorolt műveletek annyira elhúzódnak, hogy már az indulasnál megkésselletik a vonatot. Az állomás lassú elegyfeldolgozása főlösleges vágányfoglaltságot is előidéz, az egyébként menetrend szerint érkező vonatok a bejárati jelzőnél késnek meg. De a spontaneitás más vonatkozásban is beleszól az állomások teljesítőképességébe.

Tény, hogy a vasúti szállítás legmunkaigényesebb műveletét az állomások, pályaudvarok végzik. Azt viszont még kevés helyen látják, hogy a feladatokat csakis állomási üzemi tervvel, kidolgozott technológiával lehet magas színvonalon végrehajtani. Csak így lehet a munkába rendszert vinni, az operatív intézkedések irányítását és végrehajtását szabályozni.

Amikor az állomási, pályaudvari munkában észlelt spontaneitást szóvátesszük, semmiképpen sem végletekre gondolunk, hiszen a tervben foglalt feladatok többé-kevésbé eddig is megvalósultak. Viszont az időnorma, a dolgozók helyes elosztására. Minthogy a kocsitartózkodási idő még ma is a legfőbb gondok közé tartozik, az üzemi terv bizonyos vonatkozásban rendszert visz a kocsigazdálkodásba. Például amióta Hatvan állomáson üzemi tervvel dolgoznak, javult a kocsigazdálkodás, kevesebb torlódással, ütemesebben oldják meg a feladatokat. 1962 azonos negyedévéhez viszonyítva 1963-ban közel másfél százalékkal több kocsi indult az állomásról. Szervezettebb lett a tolatás, csökkent az egy kocsira eső tartózkodási idő.

A közelmúltban az igazgatóság pártbizottsága foglalkozott az állomási üzemtervezés továbbfejlesztésével. Határozat született a gazdaságos állomás üzemeltetés továbbfejlesztésére. A határozat szellemében az igazgatóságon újabb kezdeményezések láttak napvilágot.

Az új kísérletek

A 14 állomason túl a jövőben Angyalföld, Cegléd, Vác, Székesfehérvár és Soroksári út állomás is készít üzemi tervet. Újabb üzemi tervek kidolgozására pályázatot indít az igazgatóság. Az első három helyezettet magas összeggel díjazza.

Először valósítják meg az országban 1964-ben kísérletképpen a hatvani gócponton a forgalmi és vontatási szolgálat közös üzemi tervét. Első alkalommal vonali üzemi terv is készül, amelyet állomási üzemi tervvel összehangolva a hatvan-salgótarjáni vonalon vezetnek be. Amennyiben a kísérleti közös technológia beválik, 1965-ben a kooperációba több szakszolgálatot is bevonnak.

Az állomási üzemi tervek a menetrendre épülnek. Azon belül normalizálják a részfeladatokat. Ezért időszakosak. Viszont jó üzemi tervet csakis tudományosan készített jó menetrendre lehet építeni. A jó menetrend fogalmától pedig még igen távol áll a mi tervezésünk. Égető, hogy az üzemi tervek időnormáinak megállapítását egy alaposabb menetrend revízió előzze meg.

És amiről még eddig a tervek készítésekor nem esett szó: a téli hónapokban némileg csökken az emberek és gépek intenzitása. Sok olyan fizikai körülmény befolyásolja a vasút egész gépezetét, amelyek nyáron nem jönnek számításba. Tehát helyes lenne az új menetrendben az időnormák megállapításánál a kedvezőtlen időjárás okozta befolyásoló tényezőket is figyelembe venni.

V. M.

Segítsük az importforgalom lebonyolítását

Ezekben a hetekben nagymennyiségű import áru, főként élelmiszer és faanyag érkezik hazánkba. Az áru jelentős része a szegedi igazgatóság területén lépi át a határt és ott is kerül kirakásra.

Figyelembe véve a kirakó állomások adottságait, arra kell törekedni, hogy az importszállítmányok többségét irányvonattal továbbítsuk rendeltetési helyére. Ez a feladat jól összehangolt, tervszerű munkát kíván, nemcsak a forgalmi dolgozóktól, hanem a kereskedelmi szolgálatot ellátó és a kirakást végzőktől is. A gyors kirakás azért is fontos, mert az áru többsége külföldi kocsival érkezik. Népgazdasági érdek, hogy ezeket mielőbb visszaküldjük.

A központi és árvízvonal irányítók, valamint menetirányítók nagy gonddal kísérjék figyelemmel az import küldeményeket szállító vonatok futását, hogy azok minél előbb a rendeltetési állomáson kirakásra kerüljenek. A kirakásokhoz mindenütt meg kell szervezni az éjjel-nappali és vasárnapi rakodást.

Sziládi Sándor
Szeged

Hozzászólás az „Új forgalmi utasítás készül" című íráshoz

A *Magyar Vasutas* 1963. december 14-i számában fenti címmel megjelent cikknek néhány sora külön figyelmet érdemel.

„A forgalmi utasítás szövegezése legyen egyértelmű és minden érdekelt számára könnyen érthető" — mondja a cikk.

Nagyon igaz!

Senki nem állítja, hogy a jelenlegi utasítások értelmetlenek. Nagyon is értelmesek, s ezért nagyon is értelmes ember legyen, aki egyes kitételeit kétségét kizáróan megérti. Nincs azzal stilisztika, vagy magyarosság szempontjából semmi baj. Kiválóan alkalmas arra, hogy a jogász — tekervényes észjárással — a vád vagy védelem érdekében azt olvasson ki belőle, amit éppen szeretne.

Nagyon jó tehát a fenti szempontok szerint, de nem egyértelmű és nem könnyen érthető. Sokszor a bonyolult körmondatok is eredményezhetnek képzetlenséget és hiányos utasításismeretet.

Helyes volna — tovább szőve a cikk alapgondolatát — az utasításszerkesztésbe olyan dolgozókat is bevonni, akik könnyen érthető, de mégis szabályos, egyszerű formában is ki tudják fejezni mondókájukat, úgy, hogy az ne menjen a szakszerűség rovására.

„A forgalmi utasítások előírásai a gyakorlatban minden körülmények között legyenek végrehajthatók" — mondja máshol a cikk.

Ez a másik fontos kívánalom az utasítással szemben. Hiszen, ha az utasítás olyan igénnyel lép fel, ami a gyakorlatban nem valósítható meg, úgy hitelét veszti, azaz parancsnokló jellege csökken. Az ilyen eset lazaságot szül, a lazaság pedig előbb-utóbb balesethez vezet.

Ne csak azért iródjon egy-egy pont, hogy legyen mit ráolvasni a mulasztóra, hanem azért, hogy a munka mikénti ellátására adjon útmutatást. Olyan leírást, ahogy azt a munkamozzanatot el kell és el is lehet végezni.

Olyan legyen az új utasítás, hogy azzal kapcsolatban ne lehessen azt mondani, amit sok évvel ezelőtt a német vasutasokkal kapcsolatban mondtak: *„Úgy szabották, hogy betartották az utasítást."*

— g. j. —

Pályázati felhívás

az országos vasutasképző művészeti kiállításra

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya a XIV. 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 1964. 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.

Nagyobb JOGKÖR FELELŐSSÉG

— Milyen változásokat tartalmaz a dolgozók egészségének és testi épségének védelméről szóló új törvényerejű rendelet?

A dolgozók egészségvédelmének és testi épségének védelmét illetően újabb előrelépést jelent az 1963. évi 34. számú törvényerejű rendelet.

Az új rendelkezés növeli a szakszervezetek jogkörét és feladatát. Különösen fontos ebből a szempontból a 89. §. 1. bekezdése, amely szerint: *„Az egészséges és biztonságos munkakörülmények megvalósításával kapcsolatos feladatok irányítása és összehangolása — e törvény és a Minisztertanács által kiadott rendelkezések keretei között — a Szakszervezetek Országos Tanácsának jogkörébe tartozik.”* A 90. §. 2. bekezdése pedig a következőket tartalmazza: *„Az ellenőrzés megszervezése és irányítása a Szakszervezetek Országos Tanácsának jogkörébe tartozik.”*

A törvényerejű rendeletnek ezek az előírásai egyben elismerését is jelentik annak az áldozatkész és szakszerű munkának, amit a szakszervezetek több, mint 12 éve végeznek a munkakörülmények, a munka biztonságának további javítása érdekében.

Azzal, hogy a SZOT jogkörébe kerül e feladatok végrehajtásának irányítása és összehangolása, a szakszervezetek korántsem vettek át minden feladatot a munkavédelemmel kapcsolatban. A jogkör kiterjesztése elsősorban a felsőirányításra és a munkásvédelmi felügyelők jogaira vonatkozik, de továbbra is megmaradnak, sőt, több területen még növekednek az ipart irányító szervek és vállalatok feladatai.

Az MT. 89. §. 2. bekezdése szerint: *„Az egészséges és biztonságos munkakörülmények megteremtésének szervezése és irányítása a felügyelete alá tartozó vállalatoknál a miniszter feladata.”* Hasonlóképpen intézkedik a rendelet az MT. 88. §. 1. bekezdésében a vállalatok igazgatóinak kötelességéről is.

Felmerülhet a kérdés, hogy a jogkör ilyen nagyarányú kiterjesztése, igényel-e változtatásokat a szakszervezetek munkastílusában. Változásnak feltétlenül kell bekövetkeznie. De világosan látni kell azt is, hogy az új rendelkezések kivétel nélkül mind annak érdekében születtek, hogy méginkább társadalmi üggyé, mindenki ügyévé váljon a dolgozók egészségének és testi épségének védelme.

Az új rendelkezés a vállalatok igazgatói számára kötelezővé teszi a munkahelyek rendezettségét, tisztántartását. Ez nemcsak egészségi szempontból fontos, hanem azért is, hogy csökkenjen a balesetek száma. A tapasztalatok ugyanis azt bizonyítják, hogy azokban az üzemekben, munkahelyeken, ahol az anyagok, szerszámok gazdátlanul, szétdobálva hevernek, több baleset fordul elő, mint a rendezett munkahelyeken. Az igazgatók, szolgálati főnökök feladatává teszi a rendelet, hogy minden rendelkezésre álló módon gondoskodjanak a munkások egészségét és biztonságát fenyegető veszélyek elhárításáról.

A közlekedésben nagyon sokféle munka folyik. Ezért érthető, hogy még a legaprólékosabban kidolgozott rendelkezés, óvórendszabály sem tud mindenre vonatkozó intézkedést tenni. *Ha az adott veszélyes munkaterületen nincs semmilyen biztonsági előírás, nem kell várni senkire, az igazgató, a szolgálati főnök, a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben adja ki a szükséges utasításokat.*

Sokoldalúan intézkedik a rendelkezés a munkásvédelmi oktatással kapcsolatban. A többi között előírja, hogy *az oktatási intézményekben is oktatni kell az egészséges és biztonságos munka szabályait.* Ez a jelenség a folyó oktatási reformnak is fontos része, mert elválaszthatatlan az életre, a munkára való neveléstől. Azoknak pedig, akiknek a munkája veszéllyel jár, vizsgakötelezettséghez kötik, hogy munkakörükben önállóan dolgozhassanak. Kimondja a rendelkezés azt is, hogy *az oktatást munkaidő alatt kell tartani.*

Nem lennének teljesek a rendelkezések, ha csak a vállalati, gazdasági és műszaki vezetők feladatait határoznák meg. Az MT. 88. §. 4 bekezdése kimondja, hogy: *„A dolgozók kötelesek az egészséges és biztonságos munkára vonatkozó szabályokat megtartani és a balesetek, valamint a foglalkozási megbetegedések elhárításában egyébként is tevékenyen részt venni.”*

De a dolgozók érdekeit szolgálják azok az intézkedések is, amelyek szerint, ha a dolgozó az előírt védőberendezést, védőeszközöket figyelmeztetés ellenére sem használja, vagy, ha az előírt orvosi vizsgálaton, munkavédelmi oktatáson a saját hibájából nem vesz részt, a további munkától el kel tiltani, tőle a hiányzás időtartamára a fizetést meg kell vonni.

E rendelkezések fontos eszközt is jelentenek a munka közvetlen irányítói, valamint a szakszervezeti bizottságok kezében. Hiszen a rendelkezés értelmében nyomban felszámolhatják a szabálytalanságokat, fegyelmezetlenségeket. A szakszervezeteknek azonban a meggyőzésről, a nevelőmunkáról továbbra sem szabad lemondani.

A rendelkezések április 1-én lépnek hatályba.

(vf)

A fűtőkazánkocsi-hiány enyhítésére a vasút saját vállalataival is építtet kazánkocsikat. Képünk egy ilyen kocsit ábrázol.
(Horváth Erika felv.)

Munkakiesést okoz az anyagvonatok várakozása

A *Villamos Felsővezeték Építésvezetőség* munkáját hátráltatja, hogy az anyagvonatok késve érkeznek a munkahelyekre. Különösen sok a késés a *miskolci igazgatóság* területén.

Betonvonatunk egyik nap engedélyt kért *Miskolc-tiszai pályaudvarról Diósgyőrbe* való áthaladásra. Másnap reggel 70 dolgozónak kellett volna megkezdeni a munkát a vonat által szállított anyaggal. Sajnos a vonat csak 11 órakor érkezett meg *Diósgyőrbe.*

A *Budapest—Miskolc* vonalon is nagy késéssel közlekedhetnek építésvezetőségünk motorkocsijai. A késések munkakiesést okoznak, hátráltatják a villamosítási terv teljesítését.

Szetei Dezső
motorvezető

Munkásvédelmi őrjárat

Biztonságosabb munkakörülményeket

Az idén már hat vasutas dolgozó vesztette életét munka közben. Mi ennek az oka? Nyilván kevés, ha a szolgálati vezetők az eligazítások alkalmával így oktatják az embereket: *„Mindenki vigyázzon magára!”* — Többet kell tenni a biztonságosabb munkakörülményekért. Lehetnek-e biztonságos munkakörülmények a vasútnál? Lehetnek!

Az utasítások értelmében előkészített és szervezett munka, a gondos végrehajtás kellő biztonságot ad.

Az utasítások betartásának hiánya viszont balesetekhez vezet. Vegyük csak szemügyre Szabó II. János vonatfékező január 5-én Örkény állomáson történt halálos kimenetelű balesetét.

Az említett napon köd volt, s az állomás területét a sínkorona magasságáig jégpáncél borította, de

senkinek sem jutott eszébe, hogy homokot vagy salakot szórjon a jégre.

Az egyik kocsi nem gurult el a már beállított kocsisor is. Szabó II. János egyik munkatársával megtolta kissé, hogy guruljon még néhány métert. Ezután Szabó nekilátott, hogy ezt a kocsit is a szerelvényhez kapcsolja. Közben a mozdony rájárt a szerelvényre és olyan kíméletlenül meglökte a kocsisort, hogy a kocsik között álló Szabó II. János a jégen megcsúszva elesett és az egyik kerék halálra gázolta.

Nemcsak a jeges pálya okozta Szabó II. János tragédiáját.

Mulasztások egész sorozata miatt következett be. A baleset megtörténtekor *Bencze Ferenc* tolatásvezető a forgalmi irodában tartózkodott. *Gregus Ferenc* mozdonyvezetőnek nem lett volna szabad tolatni a távollétében.

A baleset jegyzőkönyve nem beszél a jeges pályáról, mint a baleset egyik közvetlen okáról, de nyilvánvaló, hogy téli időszakban erre is különös gondot kell fordítani. A jég felvágása vagy homokkal, salakkal való felszórása elengedhetetlen.

Hadd idézzük befejezésül az F 2-es utasítás 455 pontjában foglaltakat: *„Járművek össze- vagy szétkapcsolása végett csak akkor szabad a járművek közé lépni, ha azok állnak vagy lassan mozognak és a lassan mozgó járművek közé belépés nem jár veszéllyel...”* Márpedig az eljegesedett pályán a járművek közé belépés, a kocsik összekapcsolása nem kis veszéllyel járó munka...

Hegedűs Károly

Amiről keveset beszélünk

A rangfokozati bért is figyelembe kell venni

A kinevezett államvasúti havi béres dolgozók a munkaköri bér mellett rangfokozati bérben is részesülnek. Így eltérően az ipari egyösszegű bérezéstől, az államvasúti bérrendszerbe tartozó havi béres dolgozók alapbére két részből — rangfokozati és munkaköri bérből — áll.

Az elmúlt évek során a havi béres dolgozók kérték, hogy az átlagkereseten belül a rangfokozati bér arányát javítsuk. E jogos igénynek eddig nem lehetett eleget tenni. Köztudomású, hogy rangfokozati béremelésre csak általános bérrendezés alkalmával van lehetőség.

55 % a rangfokozati bérre

A népgazdaság eredményes fejlődése 1964. január 1-től lehetővé tette a vasutasok bérrendezését. Mérlegelve a keret nyújtotta lehetőségeket és figyelembe véve a vasutas dolgozók kérését, a havi béresek alapbér emelésére rendelkezésre álló összeg 55 százalékát a rangfokozati bér emelésére használtuk fel. A rangfokozati bér egy főre eső emelése dolgozónként átlagosa 100 forint, egyes dolgozóknál 50—150 forint emelést jelent.

Minden kinevezett havibéres dolgozó függetlenül a beosztásától mechanikusan megkapja a felemelt rangfokozati bérét. Ezt a vasutasok tudomásul vették, s nagy részük egyetért vele.

Mivel a rangfokozati bér adott összegű, a dolgozók figyelme a munkaköri besorolásokra irányul, melynek megállapítása nem mechanikusan, mértékét a betöltött munkakörre megállapított besorolási feltételek alapján a szolgálati helyek vezetői, a szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben határozzák meg. Annak ellenére, hogy a besorolási értesítés tartalmazza a dolgozó új munkaköri bére mellett az új rangfokozati bérét is, egyes szolgálati helyeken a rangfokozati béremelést szívesen elhallgatják. A béremelés összegét csak a munkaköri béremelésen keresztül nézik és egyesek ennek nyilvánosan is hangot adnak. Pedig például a 8—15—15 bértételű kocsirendező munkaköri bérrá-építése átlagban 99 forint, új rangfokozati bére átlagban 100 forint, tehát a béremelés összege 199 forint, hogy csak egy példát említsünk.

Helytelen és a valóságot elferdítő, ha a bérrendezést csak a munkaköri bérre szűkítjük és a rangfokozati béremelést, bár érezzük, hogy van, mégis úgy tekintjük, mint nem létezőt, nem veszszük figyelembe.

Ezzel a szemlélettel figyelmen kívül hagyjuk, hogy a rendelkezésre álló összeg több mint felét a rangfokozati bérre fordítottuk. Az ilyen helytelen nézet akarva vagy akaratlanul hozzájárul a bérrendezés lebecsüléséhez, pedig a vasutasok saját maguk bizonyíthatják, hogy ilyen mértékű bérrendezésre a vasút történetében — kivéve az 1957. évit — még nem volt példa.

Hogyan történt a munkaköri bérek kialakítása

A munkaköri átlagbérek kialakításánál első szempontként szerepel az aránytalanságok megszüntetése és az ipari nomenklatúrával azonos szintű, helyes arányok kialakítása. Ennek alapján az egy főre eső munkaköri bérráépítés összege bértételenként, munkakörönként és ezen belül dolgozónként is eltérő. A bérrendezés során figyelembe kellett venni, hogy a vasút szakszolgálati ágai és a népgazdaság egyes ágai, szakmái között a feszültség, aránytalanság csökkenjen. Mivel az aránytalanságok nem egyformán mutatkoztak meg minden területen és munkakörben, így a helyes arányok kialakítása főként a munkaköri béren keresztül történt. Ezért adódik, hogy a munkaköri bérráépítés összege igen széles skálájú, 30-tól 300 forintig terjed.

Egyeseknél éppen az aránytalanságok megszüntetésére irányuló törekvés következtében előfordul, hogy munkaköri béremelésben nem részesülnek, így csak a rangfokozati béremelés jelent az illetőnél több keresetet.

A szakszervezeti bizottságokra nagy feladat, felelősség hárult az utóbbi hetekben. A szakszolgálati vezetéssel fáradtságot, időt nem kímélve végezték a dolgozók besorolását. A munka eredménye még nem mérhető le. Ezt a jövő mutatja meg. Persze a besorolással még nem ért véget a mozgalmi szervek munkája. A többi között az is a szakszervezeti aktívisták feladata, hogy tisztázzák a félreértéseket, eloszlassák a helytelen, minden alapot nélkülöző nézeteket.

Szívesség vagy kötelesség

Pusztaszabolcs állomáson csaknem minden reggel megkésleltetik az 5017. számú vonatot.

A késést az okozza, hogy 4—5 kocsiból álló erősítést kap a szerelvény, s a kapcsolást rendkívül lassan végzik. A kocsikat az a bátaszéki mozdony tolja a vonatra, amelyik ilyenkor Pusztaszabolcs állomáson tartózkodik. A bátaszéki mozdonyvezetők azonban nem szívesen tesznek eleget ennek. Nem mindig hajlandók előfűteni a kocsikat, a feladat gyors elvégzése helyett inkább a forgalmi szolgálattevőkkel vitatkoznak.

Ez a módszer nem használ a menetrendszerűségnek, az utasok sem örülnek az előfűtetlen kocsiknak, meg a késéseknek. Javasoljuk, hogy határozott intézkedéssel oldják meg ezt a problémát.

Molnár Árpád
Budapest

Veszélyes mutatvány

A Déli pályaudvaron a gépkísérők a kitoló szerelvényeket az utolsó kocsi lépcsőjén állva a tároló vágányok felső határáig kísérik el. Ott még elég gyorsan mozog a szerelvény, amikor leugranak róla.

Minden ilyen ugrás veszélyes mutatvány, mert a tároló vágányok közötti területen senki sem takarítja el a havat. A leugrásra viszont azért van szükség, mert a mozdony csak a felső határig jön és ott gyorsan le kell kapcsolni, hogy mehessen a fűtőházba.

Az utasítás előírja, hogy nem szabad leugrani mozgásban levő járműről. Ez nem elég. Az előírásnak megfelelően kellene is szervezni a munkát. Nem volna szükség leugrásra, ha a tároló vágányok felső határánál állandóan tartózkodna egy dolgozó, aki lekapcsolja a gépeket a szerelvényekről.

Kocsárdi Tibor
Budapest

Baleseti krónika

A vasút területén előforduló kisebb-nagyobb balesetekről naponta érkeznek a jelentések a vezérigazgatóság vasútbiztonsági osztályára. Nem ritka az olyan nap, amikor három-négy baleset is előfordul. Jóllehet a balesetek nagyobb többsége nem jár következménnyel, az azonban a szűkszavú jelentésekből is kitűnik, hogy az előidéző ok: hanyagság és fegyelmezetlenség.

Baleseti Krónika című rovatunkat is azzal a céllal indítjuk, hogy a lap olvasói is lássák és okuljanak a fegyelmezetlenség következtében megtörtént balesetekről.

Január 19-én 4,10 órakor Drégelypalánk és Dejtár között a 488 89 számú szelvényben összeütközött a 3998-as számú vonat a 3917-es számú mozdonyvonattal. A baleset következtében két személy könnyebben megsérült, a 375—948 psz. gép szolgálatképtelenné vált.

★

Január 19-én, 3,50 órakor Kisujszállás és Karcagi puszta között a 8. sz. térköz „Megállj” állású jelzőjét meghaladta és csak durrantyúdördülésre állt meg az 1718-as számú vonat. Következmény nem volt.

★

Január 20-án 6.35 órakor Bp- Nyugati pályaudvaron a behaladó 229. sz. személyvonat a 15. sz. kitérőnél elütötte Bene József és Rusznyák Lajos pályamunkásokat. A baleset következtében Bene József pályamunkás kórházba szállítás után meghalt. A vizsgálat folyik.

★

Január 21-én 1.30 órakor Szajol és Szolnok között a 26 és 27-es sz. térközben a 7751/b sz. előlhaladó vonattal egy térközbe került a követő 7729-es személyvonat. A követő vonat mozdonyszemélyzete éberségének köszönhető, hogy következmény nem volt.

★

Január 22-én 17,30 órakor Szekszárd és Tolnamözs között a nyílt pálya 536+16 sz. szelvényében átkelésre ki nem képzett helyen az 5762/b sz. tehervonat elütötte a pályán vele szemben haladó kétlovas közúti szekeret.

★

Január 23-án 10,30 órakor Békéscsaba állomáson tolatás közben összeütközött az M. 61 006 psz. NOHAB mozdony a 411—427 psz. állomási tartalékmozdonnyal. Az összeütközés következtében mindkét mozdony súlyosan megrongálódott. Személyi sérülés és forgalomzavar nem történt. A vizsgálat folyamatban van.

★

Január 24-én 4.05 órakor Apc—Zagyvaszántó állomáson a 396 sz. vonat „Megállj” állású bejárati jelző ellenére behaladt az állomásra és kíméletlenül beleütközött a IV. számú vágányon álló 382-es sz. vonatba. A baleset következtében 7 teherkocsi súlyosan megrongálódott és a vágányon keresztbefordulva kisiklott. A 396. sz. vonat mozdonya összes tengelyével kisiklott és megrongálódott.

★

Január 25-én 9.25 órakor Budapest—Ferencváros személypályaudvaron a behaladó 659-es sz. vonat 13 kocsival meghaladta a „Megállj” állású kijárati jelzőt és a biztonsági batárjelzőt, majd a 35. sz. váltón állt meg. Következmény nem volt.

★

Január 26-án 0,35 órakor Érd állomáson a tolató 1098-as sz. vonat állva hagyott 14 kocsija megfutamodott, majd a 11. sz. váltót felvágva a nyílt pályára futott. A megfutamodott kocsikat a 210/11-es sz. szelvényben a sorompóőr páros féksaruval állította meg. A megfutamodás oka: az állva maradt kocsikat nem fékezték.

★

Január 26-án 23,38 órakor Kőbánya-teher állomáson a 2155/II-es sz. vonat menesztés nélkül áthaladt és csak Rákosváros megállóhely málházójának „Megállj” jelzésére állt meg. Következmény nem volt.

Mikor szünnek meg a lassújelek a miskolci vonalon?

Nem sokkal a *Budapest—Miskolc* közötti vonal villamosításának befejezése után a sajtó hurrá adta, hogy a főváros és a borsodi iparvidék központja között az 1963—1964. évi menetrend életbe lépésétől 100 km-es sebességgel közlekednek az expresszvonatok.

A közvélemény, de maguk a vasutasok is örömmel fogadták a hírt. Érthető, hiszen ez azt jelentette, hogy az ország két legnagyobb városa közelebb kerül egymáshoz. Ugyanakkor nőtt a vasút tekintélye is. A 100 kilométeres utazási sebesség nemzetközi viszonylatban is figyelemre méltó.

Objektív akadályok

Sajnos, az új menetrend 1963. május 26-tól hiába írta elő a 100 km-es sebességet, megfelelő vontatóerő hiányában nem lehetett megvalósítani. Gyorsvonati gőzmozdonyaink és a tőzsal gyártmányú *Ward—Leonard*-típusú villamosmozdonyok nem tudnak 100-zal menni, a nyugati piacközösségtől vásárolt 7 db 3000 lóerős, szilícium egyenirányítós villamosmozdony belépése — szakembereink tulajdonképpen ezekre a gépekre alapozva emelték fel a sebességet — pedig több, mint fél évet késett. Az első ilyen gép áprilisban, a svédektől vásárolt 20 db 1950 lóerős *Diesel-elektromos* NOHAB-mozdony első példánya pedig május közepén érkezett meg Budapestre.

Kétségtelen, az új mozdonyok belépésének késéséért a vasutat nem érheti vád. Persze, ez vajmi keveset változtat a lényegen. Marpedig az megcáfolhatatlan tény, hogy a menetrend előírt menetidőt a gőzmozdonyokkal és a „Leokkal" képtelenek voltak tartani.

S minthogy a bál nem jár egyedül, a menetrendszerű közlekedést később az új gépek forgalomba állításával sem sikerült biztosítani. Pedig a szilíciumos villamosmozdonyok maximális sebessége 130, a NOHAB-mozdonyoké 105 km/óra.

De mit ér az új, nagyteljesítményű villamos- és Diesel-mozdony, ha nincs hozzá megfelelő pálya. Amíg nem emelték fel a sebességet a miskolci fővonallal nem volt különösebb baj. Később, a felemelt sebesség hatására azonban, mint langyos nyári eső után a gomba, úgy szaporodtak a lassújelek.

93 vágányzár

Íme néhány példa.

1963. október 31-ig csupán *Hatvan—Miskolc* között 93 vágányzár volt 654.4 km hosszban, 12 997 óra időtartammal. Ebből 4384 óra esett vonali, 8613 óra pedig állomási vágányzárakra.

A vágányzárak időtartamát a pályafenntartási és pályaépítési szervek általában betartották, egyes állomásközökben azonban előfordult, hogy a befejezettnek vélt vágányzárak után újabbakat kellett elrendelni. Így történt ez *Emőd* és *Nyékládháza* állomás térségében is. Ezen a vonalrészen június 10-től 26-ig a balvágányon teljes hosszban 16 napos éjjel-nappali vágányzár mellett került sor az ágyazatcserére. Ugyanott három hónap múlva, szeptember 2—4-ig 10 km hosszban 25 km-es sebességkorlátozást kellett elrendelni.

Ebből arra lehet következtetni, hogy a vonalon nem folyt megfelelő fenntartási munka. De menjünk tovább. Érdekes képet mutat a sebességkorlátozások alakulása is. 10 km-es lassújelet 23 esetben alkalmaztak 14 200 méter hosszban, 25 km-es lassújel 32 esetben volt, 14 800, 40 km-es 44 esetben 41 200, 60 km-es kilenc esetben 4500, 80 km-es pedig hat esetben 27 600 méter hosszban.

A lassújelek mellett egyéb nehézségek is jelentkeztek. *Füzesabony* állomáson például az új biztosítóberendezés bekötése miatt több ízben feszültségmentesítést kellett alkalmazni. De kedvezőtlenül befolyásolta a menetrendszerű közlekedés alakulását a *Miskolc tiszai pályaudvar* átépítése is.

Ezekután vizsgáljuk meg, hogy a kifogyhatatlan lassújelek, a hosszú hónapokig tartó sebességkorlátozások hatására hogyan alakult például a *tiszai pályaudvar* és a *miskolci igazgatóság* teljesítménye.

Az akadályok hatása a forgalomra

A tiszai pályaudvaron az őszi hónapokban 90 százalék körüli eredményt értek el a személyvonatok menetrend szerinti közlekedésében. A gyorsvonatok késése általában 10—15 perc volt. A tehervonatoknál még rosszabb a helyzet. Volt olyan időszak amikor 2—3 órás késéssel indultak. Ebből adódik, hogy októberben csak 29 százalékra teljesítették a tehervonatok menetrend szerinti indításának tervét.

Kedvezőtlenül alakult az igazgatóság teljesítménye is. Az 1962. harmadik negyedévi 97,97 százalékos eredményhez szemben 1963-ban 92,90 százalékos eredmény született. Még szembetűnőbb a visszaesés novemberben. A bázis 96,01 százalékához viszonyítva csak 83,75 százalékos eredményt értek el.

Ezekután nem csoda, hogy a miskolci igazgatóság 1963 második felében hátul kullogott az igazgatóságok versenyében. De azon sem lehet csodálkozni, hogy a vasút 1963-ban csak 93,3 százalékos eredményt ért el a személyvonatok menetrend szerinti közlekedésében.

Teremtsük meg a menetrend feltételeit

A vasutak alaptörvénye a menetrend. Ez az alap a mi vasutunkon kissé megingott. Most rajtunk a sor. Legfőbb feladatunk, hogy kiköszörüljük a csorbát.

De vajon megvan-e erre a lehetőség? Reménykedhetünk-e abban, hogy az idén a személyvonatok menetrend szerinti közlekedésében elérjük a tervezett 97 százalékos eredményt?

Amikor erről a kérdésről a pályafenntartási és pályaépítési szakszolgálat vezetőivel beszélgettünk, azt mondták, hogy már 1964 május végéig, az új menetrend életbelépéséig *Aszódtól Miskolcig* teljesen rendbehozzák a vonalat. A jó idő beálltával 300 tagú mozgó szakasz áll munkába *Pécel* és *Isaszeg* térségében. Ezen a vonalrészen a legrosszabb a pálya állapota.

Az illetékesek elmondták azt is, hogy a miskolci vonalon kísérleti szakaszokat jelölnek ki a WL 41-es villamosmozdonyok rázkódásának vizsgálatára. A pályafenntartási szakemberek tapasztalata szerint ezek a gépek 60—80 km-es sebesség mellett erősen szitáló mozgást végeznek, s ezáltal irányhibákat okoznak a pályán.

A lehetőségekhez mérten

A beszélgetés alkalmával örömmel tapasztaltuk, hogy a pályafenntartási és pályaépítési szakszolgálat vezetői levonták a megfelelő tanulságot és megtették a szükséges intézkedéseket a miskolci fővonal teljes rendbehozását illetően. Nem ártana, ha a történtekből mások is tanulnának.

A legfőbb tanúlság: megfelelő műszaki, technikai feltételek hiányában ne akarjunk 100 vagy 120 km-es sebességgel közlekedni. Higgyék el a kedves illetékesek nem éri meg. Maradjunk mi csak szerényen az adott lehetőségek határán belül. Néhány perces előnyért nem érdemes kockáztatni. Inkább járjunk lassabban, így tovább érünk.

Vísi Ferenc

Békési gondok

Huszonnégy vasutas teljesít szolgálatot *Békés* állomáson *Bánfi György* állomásfőnök irányítása mellett. Amióta megszűnt a régi gazdasági vasút különösen sok feladat hárul Békés állomás dolgozóira. Az állomás három túrja, egyben szocialista brigád is. Minden erővel arra törekszenek, hogy az utazóközönség, a szállító vállalatok és a termelőszövetkezetek elégedettek legyenek az állomás munkájával.

A feladat nem könnyű, hiszen *Békés* és *Murony* között naponta több mint 2000 utas fordul meg, s az állomáson nincs elkerített peronresz. Az utasok a sínek között járkálnak. A rakodást az nehezíti, hogy a rakodóhelyhez vezetőút nincs kikövezve. Itt is gond a kocsihiány. Most is több mint 100 vagon cukorrépa vár berakásra.

Békésről sok vasutas jár *Békéscsabára*. Hiányolják, hogy vasárnap délelőtt nem indul személyvonat Békésről, akinek délután 2 órakor kellene szolgálatba állni Békéscsabán, annak már reggel vonatra kell ülnie, mert autóbusz sem közlekedik ebben az időben. Jó lenne, ha az illetékesek megvizsgálnák érdemes volna-e vasárnap délelőtt is indítani egy vonatot Békésről Békéscsabára.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Csak ígérték a szenet...

A szombathelyi igazgatóság anyagosztálya még tavaly augusztusban megkérdezte Zalalövő állomást: mennyi szenet tud tárolni télre. Jöhet a szén, bőven van helyünk — jelentették

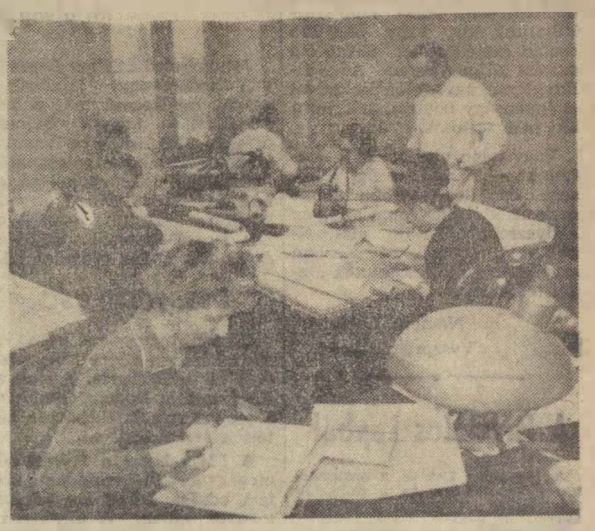
Lassan már a tél is elmúlik, de a szén csak nem jön. A laktanya hideg, a vonatkísérők a kocsikban töltik a várakozási időt. Mások a mozdonyokhoz járnak szenet kunyerálni. Kilimán megállóhely sem kapott szenet. Hasonló a helyzet Oriszentpéter állomáson is.

M. J.

Ahol a vasúti létesítmények tervei készülnek

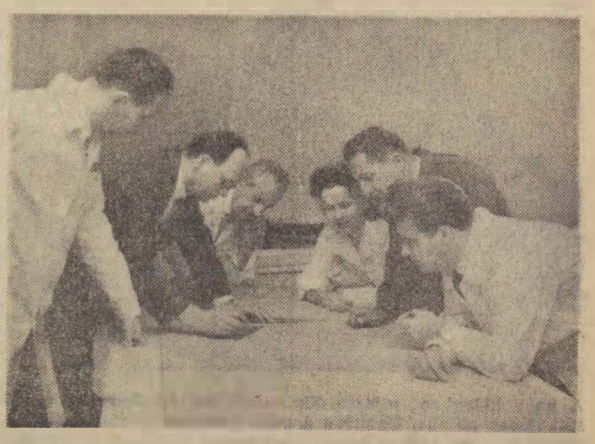
Nemcsak a vasút, hanem az egész népgazdaság szempontjából fontos tervezési feladatot végez a tízszeres élüzem, a Vasúttervező ÜV. A vállalat, amely megfelelő tervezőintézet hiányában, két helyen — a Széchenyi rakpart 8 és a Népköztársaság útja 66 szám alatt — nyert elhelyezést, 1964-ben 43 millió tervezési munkát végez.

Képriportunkat ezúttal a Széchenyi rakparton levő pályatervezési és épülettervező szakosztály tervezői irodáiban készítettük.



Bemutatjuk a Zsótér-szobát. Nevezetessége: a vállalat legzsúfoltabb szobája. Molnár László irányító tervező vezetésével 12-en dolgoznak itt. Ottjártunkkor Alsóörs állomás felújítási terveit készítették.

Kuti István tervező egy részarányos kitérő keresztezési csúcsának tervein dolgozik. Az előtérben Kovács Lászlóné szerkesztő látható ugyancsak munka közben.



Sütő Nagy Attila osztályvezető és Sokorai Bálint irányító tervező munkatársaikkal a szolnoki csomópont rekonstrukciós tervein dolgoznak.

A Deutsche Reichsbahnnál fokozatosan bevezetik a Diesel- és villamos vontatást

(Berlini tudósítónktól.)

Németország Szocialista Egységpártjának VI. kongresszusa a közlekedés gyors fejlődését, a népgazdaság hat fő feladata egyikének nevezte. A párt programja ezzel kapcsolatban a következőket tartalmazza:

„A közlekedésügyet az egész népgazdaság növekedésével összhangban kell fejleszteni. A vasút területén fokozatosan bevezetik a Diesel- és villamosvontatást. A nehéz fizikai be- és kirakó munkálatokat komplex gépesítés útján csökkenteni kell."

Teljesítményt növelő beruházások

Ez az irányelv képezte a kiindulási pontot ahhoz, hogy a tudományos-műszaki haladást az eddigi elvnél jobban tegyük a vasút tervezési és vezetési rendszerének központi kérdésévé. Népgazdaságunk lehetőségeinek keretein belül irányt vettünk a *Deutsche Reichsbahn* korszerűsítésére. A vasút 1963-ban az NDK iparától 200 villamos- és Diesel-mozdonyt kap. Ehhez jön még 1200 új teherkocsi. A *Dániával* lebonyolított komphajó-forgalom céljára májusban forgalomba állították az újonnan épült második *Warnemünde* komphajót. A villamosítás Közép-Németországban tovább folyik és rövidesen összeköti *Lipcsét Erfurttal és Drezdával. Rostock* újonnan épített kikötőjéből *Berlinbe* vezető új vasútvonalat ez évben 60 millió német márka költséggel tovább építik. A szén, az építőanyagok és a műtrágya be- és kirakásának összpontosítása, valamint a darabáru-forgalom további koncentrálása biztosítja a munka termelékenységének növelését.

A szénszállítmányok optimális lebonyolításával 7—12 százalék szállítóteret nyertek. Minden előfeltételét megteremtették annak, hogy rövid időn belül bevezessék a modern számológépeket.

A *Deutsche Reichsbahnnak* a munkatermelékenységét az utóbbi 5 év alatt sikerül 7 százalékkal emelni. A *Nyugatnémet Szövetségi Vasutaknak* ugyan jelenleg mintegy 10 százalékkal magasabb a munkatermelékenysége, mint a Deutsche Reichsbahnnak, azonban a meglevő berendezések kihasználásánál a DR magasabb mutatószámokat ér el. Így például a közlekedés sűrűsége az NDK vonalain 20 százalékkal nagyobb, mint a Szövetségi Vasút vonalain.

Átfogó program készül

A DR jelenleg azzal foglalkozik, hogy kidolgozza a szocialista összerősítés átfogó programját. Az 1964. évi tervben lefektetett intézkedésekkel már megteremtettük ennek alapjait. Ezzel kapcsolatban megoldásra váró feladatok a kocsitérnyerés, a kapacitások jobb kihasználása, az átbocsátóképesség emelése, a kocsirendezés, valamint a vonatbiztosítás automatizálása, a javítás és fenntartás racionalizálása és a szabványosítás.

A tudományos-műszaki haladás elérése érdekében hatalmas erőt jelentenek a szocialista munkaközösségek. 1963. első negyedévében 648 kollektívában 4410 vasutas tevékenykedett.

Széles tevékenységi területük van az újítóknak és ésszerűsítőknek is. A pártkongresszus után ez a mozgalom tovább terjedt. A *schwerini vasútigazgatóság* területén például 1963 első negyedévében 843 újítási javaslatot adtak be, ami 172-vel több, mint 1962 első negyedévében volt. Az újítómozgalom fellendülése a tudományos-műszaki haladás megvalósításánál részben a megjavított politikai tömegmunkának eredménye is.

Karl Heinz Gummich

Új, modern bizottsági hálókocsi mintapéldánya készült el a Dunakeszi Járműjavítóban. A kocsit a miskolci igazgatóság kapta.

Mit ér a korlátozás takarékosság nélkül?

A veresegyházi vonalon január 6. óta két vonatpár közlekedését megszüntették. Ez csak formális eredmény, mert takarékosságot nem jelent. A 4412. számú vonat a *Nyugati pályaudvartól Veresegyházig*, a 4422/B *Veresegyháztól Vácig*, a 4427-es *Váctól Veresegyházig*, a 4415-ös *Veresegyháztól Rákospalota-Újpestig* közlekedik. Takarékosságot ez azért nem jelent, mert a 4412-es vonattól a 4422/B számú vonatig, valamint a 4427-estől a 4415-ig a gép és a személyzet készenlétben áll. Ezalatt a gépek közel 3 kilométert tesznek meg vízvételezés végett, a szerelvényeket pedig fűteni kell, hogy le ne fagyjanak.

Gazdaságosabb lett volna megszüntetni a 4433 és a 4426/A vonatokat, amelyek kihasználatlanul közlekednek. Munkaszüneti napokon nincs szükség *Veresegyház—Gödöllő* között a 4524. és a 4531. számú vonatok közlekedtetésére sem.

Szász József
Veresegyház

Nem értjük...

Vasutas dolgozó társaimmal együtt örömmel vettük, hogy az ócska talpfát felfürészelt állapotban adják. Csak azt nem értjük miért 50—70 cm-es darabokra fűrészelik. Az ilyen méretű fát nekünk újra fűrészeltetnünk kell.

Nem értjük azt sem, miért csak leölt állat fuvarozható díjmentesen. Miért nem szállíthatunk egy, vagy nagyobb család esetében két darab élő sertést díjmentesen. Az állategészségügyi előírásokat mi is éppen úgy betartanánk, mint aki nem vasutas.

Vagy talán visszaéléstől tartanak? — A vasutasság többsége becsületes. Jobb lenne csak azoktól megvonni az ilyen kedvezményt, akik visszaélnek vele. Nem érné sérelem a vasutat, ha kéréseinknek eleget tennének.

Németh Lajos
Veszprém-külső

A Hivatalos Lapból

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

2. számból: 134 704/1963. I/8. E. Rakodással képzett irányvonati célküldözés az 1964. évre.

111 724/1963. AI. Cserejavító raktár kialakítása az építési és pályafenntartási szolgálatnál.

3. számból: 101 263/1964. I/2. A Munka Törvénykönyvében szabályozott felmondási és áthelyezési tilalom kiterjesztése.

132 472/1963. I/3. A. Az Államvasutak területén történő fényképezések és üzemi belépések szabályozása.

100 100/1964. AI. C. A MÁV háztartási tüzelőanyagellátás szabályozása az 1964/65. tüzelési évben.

101 336/1964. I/4. B. A vonatkísérleti utazási naplók számfejtésének és felülvizsgálatának 1964. január i-től történő ellátása.

4. számból: 135 038/1963. I/2. B. Az utazószemélyzet kilométerpénz változó illetményeinek szabályozása.

133 720/1963. I/9. A. Végrehajtási Utasítás a morsetávírók megszüntetésére.

Sport

Hol tartanak a felkészülésben?

Mi ujság élvonalbeli labdarúgó csapataink házatáján

Január első felében úgyszólván valamennyi labdarúgócsapat megkezdte már a felkészülést a tavaszi bajnoki idényre. Mi újság a vasutas élvonalbeli labdarúgó-csapatok házatáján? Jelenleg hol tartanak a felkészülésben? Erre a kérdésre kerestünk választ az NB I-es Debreceni VSC-nél, és az NB I. B-s csapatoknál.

DEBRECENI VSC

Hosszú huza-vona után január közepén végre megoldódott az edzőkérdés. Az egyesület vezetői *Domán Gyulával*, a csapat volt játékosával kötöttek szerződést.

A 18-as keret a felkészülés megkezdésétől minden nap tart edzést, hetenként kétszer tornateremben. A tornatermi felkészülést testnevelő tanár vezeti. Január 27-től a fővárosi labdarúgó-csapatokkal együtt *Tatán* készül a DVSC. A tatai táborozás ideje alatt már két mérkőzést is terveznek. Február 2-án *Tatabányán*, 9-én pedig *Dorogon* játszanak barátságos labdarúgó-mérkőzést.

A DVSC megfiatalodott csapattal készül a tavaszra. Az ősszel 5, a holt szezonban ugyancsak 5 fiatal labdarúgó került az egyesületbe. A vezetőség bízik a fiatalokban. A cél: bennmaradni az NB I-ben.

BUDAPESTI VSC

Az őszi egyfordulós bajnokság befejezése után *Gyarmati János* mesteredző személyében új edző került a BVSC-hez. Gyarmati János persze csak a mai játékosok előtt számít új edzőnek. Hiszen mint a BVSC egykori játékosa, 25 évvel ezelőtt már edzőként is működött az első csapatnál. Azóta sok tapasztalatot szerzett. Ismeretes ugyanis, hogy hosszú időt töltött az NDK-ban, a *Berlini Dinamó* és a *Vorwärts edzőjeként*, majd az NDK-válogatott labdarúgó-csapatának szövetségi kapitányaként is tevékenykedett.

A BVSC megfiatalított csapattal készül a bajnoki idényre. Az átigazolások során több fiatal tehetséges játékos került az egyesülethez. Ezen kívül két játékos, *Földi* és *Rajna II.* a tényleges katonai szolgálat letöltése után ugyancsak visszakerült az egyesülethez.

SZOMBATHELYI HALADÁS

Szombathelyen január 7-én az első és a második csapat együtt kezdte meg az alapozást. Az edzéseket *Jávor Pál* és *Tölgyesi József* edzők vezetik. Később szűkítették a keretet. Ezekben a napokban már külön dolgoznak az NB I. B-csapat játékosai, illetve a számításba jövő tartalékok. Kezdetben szabadban tartották az edzéseket. Egy alkalommal kézilabda villámtornán is részt vettek a szombathelyi sportpalotában. A játékosok közül *Molnár I., Tóth Gy.* és *Iszak* az első félidőben sérülés miatt nem vett részt az edzéseken.

A Szombathelyi Haladás szorgalmasan készül a tavaszi bajnoki idényre, mert javítani szeretne az egyfordulós őszi bajnokságban elért helyezésén.

MISKOLCI VSC

A miskolciak meglehetősen korán, már január 3-án, megkezdték az alapozást. Egy hét múlva *Balatonlellén* folytatódott a munka. *Tiba Sándor* edző, naponta két edzést is tartott. Délelőtt mezei futás, délután pedig a pályán könnyebb mozgás szerepelt a programban. A Miskolci VSC január végétől otthonában folytatja a felkészülést. A keret 17 játékosból áll.

GYŐRI MÁV DAC

Az egyfordulós őszi bajnokságban kitűnően szerepelt győri csapat is aránylag korán, január 7-én, kezdte meg a felkészülést. Az első héten három alkalommal tornatermi edzés szerepelt a programban. A második héten már heti négy edzést tartott *Kovács Imre* edző. Az együttes mindvégig *Győrben* készül. Az alapozás után több barátságos mérkőzést terveznek győri és Győr környéki csapatokkal, összemérik tudásukat az NB I-es Győri ETO együttesével is.

Valamennyi csapat időben munkához látott. Érthető, hiszen március közepétől már bajnoki pontokért folyik a küzdelem, s ebben a küzdelemben a vasutas csapatok is szeretnék megállni a helyüket.

Gyékényesen kedvelt a sporthorgászat

A gyékényesi vasutasok is kedvelik a sportot. A labdarúgócsapat az egyfordulós bajnokságban az ötödik helyen végzett.

Míg a fiatalok a labdarúgásnak, az idősebbek a sporthorgászatnak hódolnak. Jó: berendezett horgásztanya áll a 127 horgász rendelkezésére.

Várfalvi Gyula
Gyékényes

Megelőzték a balesetet

Január 6-án 20 óra előtt néhány perccel érkezett Gyoma állomására a 4665 számú vonat. A behaladás során Serényi Béla térfelvigyázó és Pápai Lajos váltókezelő észrevette, hogy a vonat végéről hiányzik a zárlámpa és zárféket sem láttak.

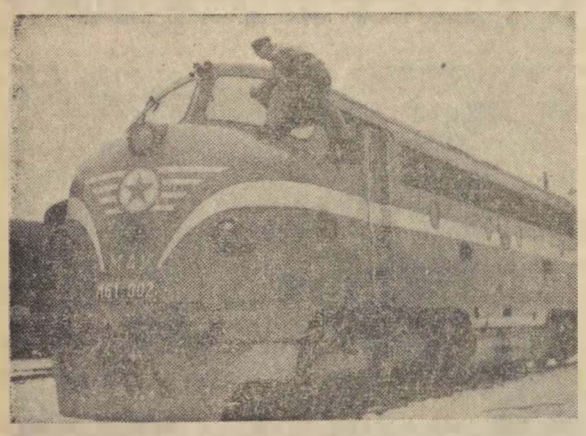
Gyorsan jelentették a tapasztaltakat. Gyanújuk beigazolódott: a vonat vége leszakadt, és a vonalon maradt 32 kocsi. Az eset miatt 20 percet késett a nemzetközi gyorsvonat, amíg a vonalon maradt kocsikat behozták az állomásra.

A két éber vasutas, Serényi Béla és Pápai Lajos dicséretet érdemel a szolgálat figyelmes ellátásáért.

Pozsár András
Gyoma

MIT TUD A NOHAB-MOZDONY?

Tavaly kezdte meg a svéd NOHAB-cég az M. 61. sorozatú 1950 lóerős Diesel-elektromos mozdonyok szállítását a MÁV részére. Lapunk már beszámolt az új mozdonyokról, amelyek igen jól beváltak a hazai vonalakon. Több mozdonyvezető olvasónk kérésének teszünk eleget, amikor most *Farkas László* üzemmérnök írása alapján részletesebb műszaki ismertetőt adunk arról, mit tud a NOHAB-mozdony.



A nagy hidegben eljegesedik a NOHAB-mozdonyok vezető fülkéjének ablaka. Gyakran a nyílt vonalon megállásra kényszerül a személyzet az ablak eljegesedése miatt. A vezetőfülke fűtése gyenge, mert „takarékossági" okokból nem rendeltük meg azt a svéd mozdonyokon egyébként alkalmazott berendezést, amelyik forró levegőt fúj a vezetőfülkébe. Az eljegesedett ablak letisztítása — amint a képen látható — nem veszélytelen mutatvány...

(Horváth Erika felv.)

A mozdony erőgépe amerikai, *General Motors* gyártmányú, 16 hengeres, kétütemű Diesel-motor. Teljesítménye 1950 LE. Maximális fordulatszáma percenként 835. Az erőgép generátort hajt, amely a villamosenergiát különböző villamos-berendezések útján a kerékpárokat hajtó vontatómotoroknak adja át. Az egyenáramú főgenerátor névleges feszültsége 600 V.

Az M 61-es mozdony szolgálati súlya 108,66 tonna, tengelynyomása 18.11 tonna. 3000 liter gázolajat és ugyanennyi fűtőkazán-tápvizet tud felvenni. Indító vonóereje 33 tonna.

A kétütemű Diesel-motorhoz fogaskerék meghajtású *Roots*-fúvó szállítja a tiszta levegőt és biztosítja az egyenáramú öblítést. Mint ismeretes, a kétütemű motornál a forgattyús tengely egy körülfordulása alatt játszódik le a teljes körfolyamat, tehát egy körülfordulása alkalmával egy munkaütem adódik. A motor hengerperselyei öblítőrésekkel, hengerfejei pedig kipufogó szelepekkel rendelkeznek. A dugattyú lefelé történő mozgása alkalmával nyitja az öblítő réseket és a hengerperselyt körülvevő tiszta levegő beáramlik a hengertérbe és a nyitva levő kipufogószelepeken át (minden hengerfejben 4 ilyen szelep van) a munkaütem alatt elhasználódott égéstermékeket eltávolítja, a hengert mintegy kiöblíti. Friss levegővel telik meg a henger, s ezt a felfelé haladó dugattyú a szelepek elzárása után sűríti.

A hengertérbe zárt levegőt a dugattyú kezdeti térfogatának 1:20 részére sűríti össze, s közben annak hőmérséklete emelkedik. A dugattyú felső holtpontja előtt 4 fokkal megtörténik a gázolaj hengertérbe való befecskendezése. A gázolaj a nagy nyomás és a magas hőmérséklet következtében porlasztódik és robban. A robbanás ereje lefelé kényszeríti a dugattyút. Mielőtt a lefelé haladó dugattyú elérné az öblítőréseket, a vezértengely nyitja a kipufogószelepeket és az égéstermékeket a szabadba engedi. A dugattyú tovább lefelé mozogva szabaddá teszi az öblítőréseket. Ekkor a hengertérben már a nyomás kisebb és ismét megindul a friss levegő beáramlása. A körfolyamat újból megkezdődik.

A motor fordulatszámát egy *Woodward* rendszerű elektrohidraulikus fordulatszám-szabályzó berendezés vezérli. Ha a motor kenőolajterében a nyomás a megengedettnél kisebb, lesz, a kenőolaj-szivattyú szívó oldalán vákuum keletkezik, a fordulatszám-szabályzó azonnal leállítja a motort és jelzőkürt szólal meg, jelezve a motor hibáját.

A fődinamó közvetlen kapcsolatban van a motor lendítőkerekével. A fődinamóval egybe építettek egy forgóáramú dinamót, amely azokat az indukciós motorokat táplálja, amelyek a motor hűtőventillátorait és a vontatómotorok ventillátorait hajtják. A vontatómotorok egyenáramú, soros tekercselésű motorok, amelyek fogaskerékpár útján kapcsolódnak a meghajtó tengelyhez. A forgási irány megváltozik, ha a mezőtekercsekben az áram irányát megváltoztatják.

A mozdonyt éberségi berendezéssel is felszerelték. A vezetőnek üzem közben középállásban kell tartania az éberségi berendezés pedálját. Ha elmozdul, működésbe lép a gyorsfék. A mozdony gázolaj tüzelésű fűtőkazánja óránként 720 kg gőzt termel. Alkalmas 10—12 négytengelyes személykocsi fűtésére.

HIREK

Pályázati felhivás

A Szakszervezetek Országos Tanácsának termelési, valamint kulturális osztálya pályázatot hirdet a *Szocialista munka műhelye* (üzeme, vállalata stb.) *jelvény* (díszes kivitelű tábla) *tervezésére*, amely a címet elnyert termelőegység (műhely stb.) homlokzatát díszítené.

Szövege: *„Szocialista munka"* s a mezőben megfelelő terület hagyva az *„üzeme", „műhelye", „vállalata"* stb. cím mutációjának. A jelvényen kell elhelyezni az eredményességet mutató I. II., III. fokozat jelölését.

A jelvény szimbolikusan ábrázolja a különböző rétegek és foglalkozási csoportok (fizikai, szellemi, férfi, nő, idős, fiatal dolgozók stb.) együvé tartozását, összefogását.

A pályamunkákat 1964. március 10-ig kell beküldeni a Szakszervezetek Országos Tanácsa kulturális osztályának A/4 (210x297 mm) méretben.

Felhasználható szín: legfeljebb 6.

A beküldött munkákat zsüri bírálja el.

Díjazás: I. díj 2000,— Ft.
II. díj 1000,— Ft.
III. díj 500,— Ft

(Megjegyzés: Célszerű, ha a pályázó tájékozódik valamelyik versenyben részvevő egység szakszervezeti bizottságánál e versenyformáról szóló SZOT irányelvek felől.)

— Vasúti személykocsi nádfonatú üléssel. A győri Wilhelm Pieck járműipari művekben megkezdték az Indonéziának szállítandó 164 darab vasúti személykocsi gyártásának előkészítését. A 20 méter hosszú személykocsik üléseit nádfonatból készítik, mert az ottani páradús trópusi levegőben a műbőrülés nedvesse válik.

— *Török mozdonyfűtők dolgoznak a Német Szövetségi Vasútakon. Hivatalos jelentések szerint mintegy 10 500 külföldi munkaerőt alkalmaznak az NSZK vasútai. A mozdonyfűtők között számos török található.*

— **Nyugdíjasok találkozója a járműjavítóban. A Debreceni Járműjavító gazdasági és mozgalmi vezetői január első felében olyan dolgozókat látnak vendégül, akik az elmúlt évben mentek nyugdíjba. A nyugdíjasok baráti találkozóján Bíró Béla a vállalat igazgatója emléklapot és tárgyjutalmat adott át az üzem egykori dolgozóinak.**

— Százéves mozdonyból és vasúti kocsikból álló szerelvényt indítottak a rivierai vasútvonal megnyitásának 100. évfordulóján. Ebből az alkalomból az utazóközönség is korabeli öltözékekben utazott a vonaton.

— *Budapest egyik legjobban takarékoskodó hivatalai között emlegetik a Vasúti Főosztályt. Az 1954-ben 75 taggal megalakult KST-nek jelenleg 892 tagja van. A múlt évben csaknem kétmillió forintot gyűjtöttek össze a hivatal dolgozói. A takarékos hivatal címet és 5000 forint pénzjutalmat ünnepi közgyűlésen adták át.*

— Új földalatti vasút építését kezdték meg Melbourneban. A mintegy 30 millió ausztráliai font költséggel épülő földalattit Victoria-állam vasútigazgatósága kezeli majd.

— **Hat szocialista brigád dolgozik Szeged rendező pályaudvaron. A brigádok már két év óta teljesítik vállalt kötelezettségeiket.**

— Kínában Funcsau és Baotsi városok között megnyitották az első egyfázisos váltóárammal villamosított 50 Herz 25 Kw üzemű, 91 km hosszú vasútvonalat.

— *Új vasúti híd épül a Rábán. A Szombathely—Nagykanizsa közötti vasútvonalon Püspökmolnári-állomás közelében új vasbetonhidat építenek a Rába folyón. A háromnyílású hídon a tervek szerint már április végén megindul a közlekedés.*

— **Az egész országra kiterjedő 1904. évi vasutas-sztrájk 60. évfordulója alkalmából vándorkiállítást készít a budapesti Közlekedési Múzeum.**

— Hat éve működik a KST Szob-állomáson. Kezdetben 35 tagja volt, s mindössze 2000 forintot tett ki a havi betétállomány. 1963-ban már 70 dolgozó takarékoskodott évi 34 000 forint összeggel.

— **Nagyméretű mozdonymodellt építenek a budapesti Közlekedési Múzeum részére a miskolci fűtőház tanműhelyének ipari tanulói.**

— Jáva szigetén található az indonéz vasútak legnagyobb, összefüggő vasúti hálózata. Itt 4700 km a vágányhálózat hossza. A tervek szerint 1967-ig mintegy 1700 km hosszú vasúti pálya felújítása készül el a Szovjetunió segítségével.

— *A francia Alstnom-cég 2800 lóerős elektromos erőátvitelű diesel-mozdonyokat készített a finn vasútak részére. Az új mozdonyok érdekessége, hogy egy vontatómotor hajtja a háromtengelyű alváz kerékpárjait.*

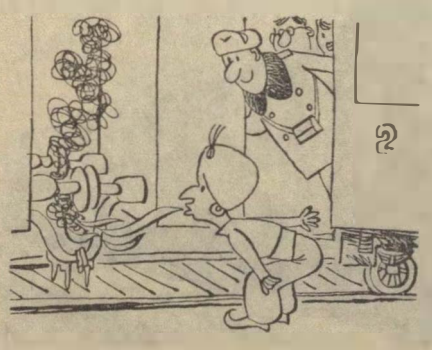
A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kiss Lajos Alsóörs, dr. Lencz Géza Füzesabony, Káldor László Tata, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Sziládi Sándor, Cserháti József dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Mezősi Miklós Budafok-Háros, Pozsár András Gyoma, Kocsárdi Tibor, Molnár Árpád, Szentei Dezső Budapest, Ugiyai Sándor Miskolc, Németh Lajos Veszprém-külső, Markos József Zalaegerszeg, Szász József Veresegyház, Volosinovszki János Debrecen, Várfalvi Gyula Gyékényes, Bódogh Mihály Dombóvár, Szelle Ferenc Szob: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Dancs Miklós, Miskolc: Levelét illetékeshez továbbítottuk.

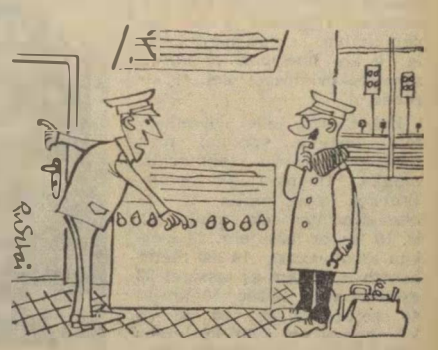
MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 424—184.
Üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

SEGÍTŐKÉSZSÉG



— Még szerencse, hogy tűznyelő is utazik a vonaton, különben elfagyna a gőzfűtési tömlő.

ÚJ BERENDEZÉS



— Valami hiba lehet a készülékkel, mert valahányszor ezt a gombot megnyomom, mindig ellenőrző-közeg lép be az ajtón.

(Pusztai Pál rajzai)

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM Ára 40 fillér 1964. FEBRUÁR 15.

Vasútfejlesztés a korszerű tudomány és technika alapján

A vasút fejlesztésében nemcsak tervszerűségre van szükség, hanem arra is, hogy mindez a korszerű tudomány és technika talaján valósuljon meg. Eredményes távlati fejlesztés tudományos elemzés nélkül el sem képzelhető. E feladatok átfogó irányítására és koordinálására szervezték meg tavaly ősszel a vasúti főosztály 1. szakosztályának keretében a távlati tervezési- és műszaki fejlesztési csoportot.

— *Feladatunk, hogy a népgazdaság távlati fejlesztési terveinek megfelelően irányelveket dolgozzunk ki a vasút* [illegible] — mondotta a csoport munkájáról beszélgetésünk alkalmával *Kadocsa Lajos* mérnök, a csoport vezetője — *A cél az, hogy egységes irányelvek érvényesüljenek a fejlesztésben is. Össze*[illegible] *a különböző szakosztályok ezirányú munkáját. Ezért csoportunk szakemberei között valamennyi szakosztály képviselve van.*

NÉHÁNY ALAPELV

— Milyen módszerrel dolgoznak? — kérdeztük.

— *A vasúti közlekedés négy legfontosabb alapelvéből indultunk ki. Ezek: a sebesség, a tengelynyomás, az űr- és szerkesztési szelvények és a vonóerő. Tudományos módszerrel vizsgáljuk valamenynyit* — válaszolta a csoport vezetője. — *Munkánkban a hazai és külföldi tudomány, a világszínvonal eredményeit, követelményeit vesszük alapul, figyelemmel a hazai sajátosságokra. Elméleti búvárkodásunkkal kívánjuk elősegíteni, hogy a fejlesztés eredményeként a magyar vasút is elérje a világszínvonalat.*

A továbbiakban elmondotta Kadocsa Lajos, hogy tervük szerint előreláthatólag a harmadik negyedév végére fejezik be a fejlesztési alapelvek kidolgozását. Jelenleg a sebesség témaköréhez kapcsolódó problémákkal foglalkoznak. Rendkívül szerteágazó témakör ez, igen sok kérdésre kell megtalálni a helyes választ. El kell dönteni például, mi legyen a sorsa a vasút 8307 tarifakilométert kitevő hálózatának, amelyből mintegy 1700 km hosszúságú pálya tekinthető törzshálózatnak. Ezen a törzshálózaton bonyolódik ugyanis az áruforgalom 70 százaléka. Nyilván a törzshálózatba tartozó vonalakat kell erőteljesebben fejleszteni a sebességnövelés korszerű követelményeinek megfelelően. Nálunk kitérőben 40 km/óra a megengedett sebesség, a szomszédos *Csehszlovákiában* pedig már 60—80 km/óra a korszerűbb kitérők révén. A vonatok felgyorsulása szempontjából ez rendkívül előnyös.

A LEGJOBB, LEGHASZNOSABB MÓDSZEREKET

A sebességgel kapcsolatban vizsgálják a legjo[illegible] mozdony- és kocsitípusokat, a fékhatást és a fékutat, a terhelést, a maximális tengelyszámot, stb. Tanulmányozzák a pályaépítés és fenntartás új módszereit. Nyilvánvaló például, hogy nagysebességű vonalon már nem lesz kielégítő a mai, szemrevételezésen alapuló vonalvizsgálati módszer. A sebességnövelés a forgalom gyorsabb irányítását követeli majd meg. Ezt a komplex gépesítés és automatizálás teszi lehetővé. A csoport a lehető legjobb módszerek kidolgozására törekszik, ezekre tesz majd javaslatot.

— *Nem célunk, hogy újra feltaláljuk azt, amit már mások elértek, kidolgoztak a közlekedéstudományban. Ezért szorosan együttműködünk a Vasúti Tudományos Kutató Intézettel, a KPM és a Vasúttervező illetékes osztályaival és egyéb szervekkel. Igyekszünk minél szélesebb alapokra helyezni rendszerető munkánkat, hogy biztosítsuk a vasút fejlesztését a korszerű tudomány és technika alapján* — mondotta befejezésül Kadocsa elvtárs.

L. J.

Leküzdik a nehézségeket

A kiskunhalasi fűtőházban tavaly februárban kezdték el a mozdonyszín felújítását. Az építkezést még nem fejezték be, így ezen a télen is a szabadban törlé[illegible] a mozdonyok mosása, javítása.

Sokat szenvedtek a dolgozók a zord időjárástól, de igyekeztek leküzdeni a nehézségeket. Munkájuk eredményes volt, hiszen 1963-ban 100 elkm-tervüket 5.8 százalékkal túlteljesítették. Az egy mozdonyra eső teljesítmény az előző évihez képest 4 százalékkal növekedett.

Mozdonyaik műszaki állapota a nehéz munkakörülmények ellenére is jó.

Horváth József
Kiskunhalas

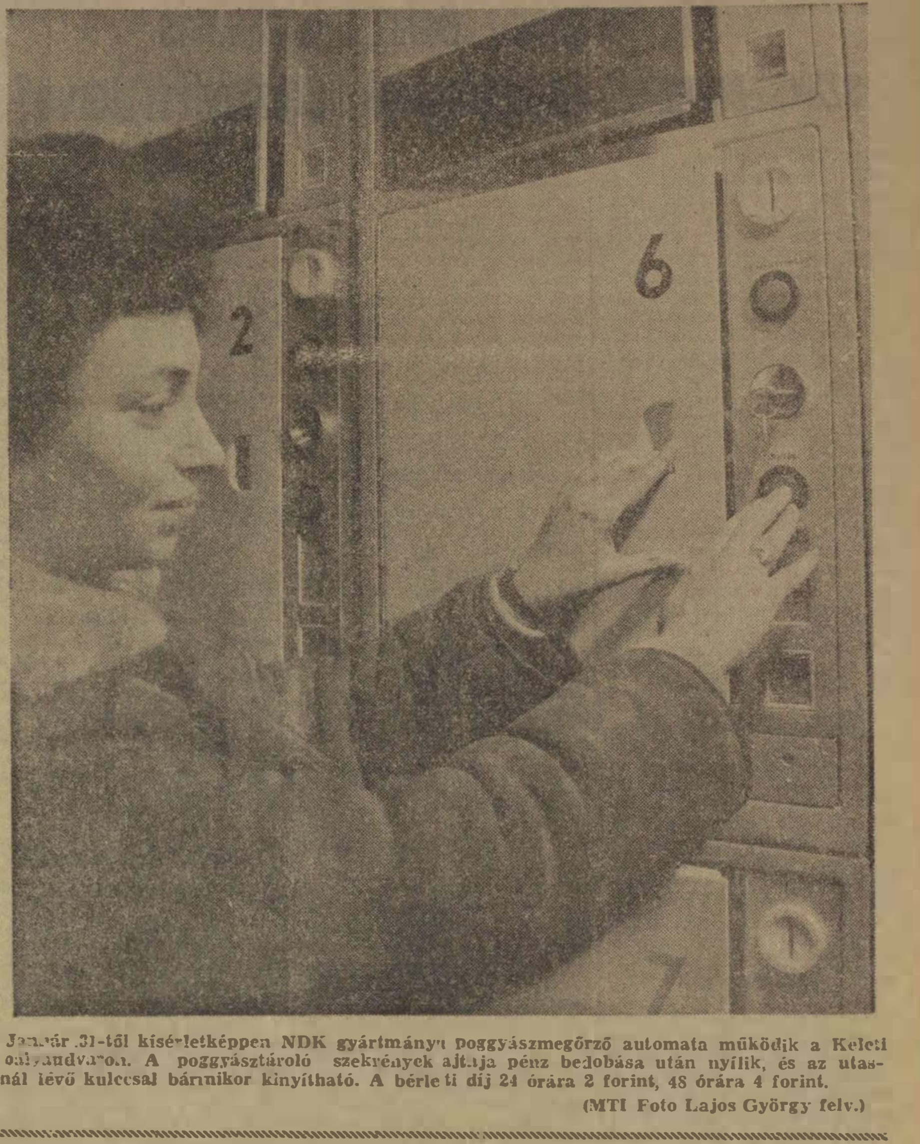
Központi munkásszálló épül Kelenföldön

Több évtizedes problémájuk oldódik meg hamarosan a Budapest területén dolgozó pályafenntartási és építési dolgozóknak. Tavasszal Kelenföldön hozzákezdenek egy *négyemeletes, 300 férőhelyes munkásszálló* építéséhez.

A csaknem *11 millió forint költséggel* épülő létesítményt nem népgazdasági beruházásból hozzák létre, hanem a vasút területén végrehajtott építkezéseknél megtakarított összegből.

A központi munkásszállóban önkiszolgáló étkezdét rendeznek be: lakói *korszerűen felszerelt konyhában* melegíthetik, illetve készíthetik el ételeiket. A központi fűtésű épület felső emeletén *könyvtárat, klubszobát* rendeznek be. Rádióról, tv-ről is gondoskodnak. Az új munkásszállót *a tervek szerint 1965 tavaszán adják át rendeltetésének.*

Vizsgázik a poggyászmegőrző automata



Január 31-től kísérletképpen NDK gyártmányú poggyászmegőrző automata működik a Keleti pályaudvaron. A poggyásztároló szekrények ajtaja pénz bedobása után nyílik, és az utasnál lévő kulccsal bármikor kinyitható. A bérleti díj 24 órára 2 forint, 48 órára 4 forint.

(MTI Foto Lajos György felv.)

Havonta 20 irányvonat

EREDMÉNYESEN DOLGOZNAK A BÉLAPÁTFALVI VASUTASOK

A bélapátfalvi állomás szomszédságában üzemel hazánk egyik legnagyobb cement- és mészmű üzeme. A gyár tonnaszámra ontja a cementet és a meszet, amelynek elszállítása az állomás dolgozóira vár.

— A teherforgalom 95 százalékát a gyár termékei teszik ki — tájékoztatott *Tátrai János* állomásfőnök. Munkánkat megkönnyíti, hogy közvetlenül a gyár közelében külön állomást létesítettünk, s nyolc iparvágány köti össze a fővonalat a gyárral. Ez lehetőséget nyújt arra, hogy közvetlenül a gyár területén történjen a rakodás.

Az együttműködés gyümölcse

Az állomás területén megszüntettük a vagonok besorolását, tolatását — folytatta. — Úgy szerveztük a munkánkat, hogy már a rakodás színhelyén megtörténjen az irányvonatképzés. Tavaly például havonta húsz irányvonatot állítottunk össze.

A rakott kocsikat grafikonos kiszolgálási rendszerben továbbítjuk az iparteleppre. Így sikerült biztosítani a gyár részére szükséges szenet, kohósalakot, gipszet. A grafikonos meneteket szükség szerint sűrítettük.

A forgalmi szolgálattevők és beosztottjaik is sokat tettek a forgalom példás megszervezéséért. *Lengyel János* például a szokásos egyórás kocsitartózkodás helyett gyakran 30 perc alatt kiállította a szerelvényt. Hogyan? Az Egerből elindított vonat elemzését telefonon már előre megkéri. A közbeeső kisállomások vezetői is rendszeresen adják a tájékoztatást. S a szolgálattevő az adatok birtokában már előre megszerzi a gyártól a szükséges engedélyt. Amikor befutnak a kocsik munkája csak abból áll, hogy a továbbítást a legrövidebb időn belül megszervezze.

A gyár dolgozói is örömmel fogadták az időben megérkező szállítmányokat. S viszonzásul a rakodás alkalmával szabvány szerelvényeket állítottak össze, a kiürült kocsikat nyomban összesorolták, még a fékeskocsik elhelyezéséről is gondoskodtak.

Szocialista brigádok az élen

Eredményes munkát végeznek a szocialista brigádok. *Balogh Antal* forgalmi szolgálattevő kilenc tagú brigádja is érdemeket szerzett a kocsik tartózkodási idejének csökkentésével. Sikereiket úgy érték el, hogy jó kapcsolatot tartanak fenn a cementgyári brigáddal.

Kovács György forgalmi szolgálattevő szocialista brigádja a balesetmentes munka megszervezésével hívta fel az állomásfőnökség figyelmét. Szigorúan betartották a szabályzatot és körültekintően látták el feladatukat. Mindkét brigádról elmondható, hogy igen sokat tesznek azért, hogy általános és szakmai műveltségüket szüntelenül gyarapítsák. *Kovács György* kollektívájának minden egyes tagja iskolába jár. A *Balogh brigádból* pedig ketten a vasútforgalmi technikumban, többen általános iskolában és gimnáziumban növelik tudásukat.

A brigádok szervezett munkájának is nagy része van abban, hogy az állomás az elmúlt évben kitűnő eredményeket ért el. A kocsitartózkodási tervet 100, a kocsikihasználási tervet 104,4 százalékra teljesítették. Külön említést érdemel, hogy az elmúlt évet balesetmentesen zárták. Így az élüzem cím jogos váromanyosaivá léptek elő.

F. J.

Debrecenben tanácskoztak a szakma ifjú mesterei

1957-ben a csepeli fiatalok kezdeményezték a szakma ifjú mestere mozgalmat. Azóta csaknem 100 ezer fiatal — közöttük igen sok vasutas ifjúmunkás — teljesítette a mozgalom követelményeit.

A szakma ifjú mestereinek képviselői és a mozgalommal foglalkozó ifjúsági vezetők, január 30-án és 31-én a *Debreceni Járműjavító* kultúrtermében tartották országos tanácskozásukat, a tavalyi tapasztalatokról és a jövő feladatairól.

Máyer Rudolf, a KISZ KB munkatársa beszámolóját tartja.

Az országos tapasztalatokról *Máyer Rudolf*, a KISZ Központi Bizottságának munkatársa számolt be, majd a Debreceni Járműjavító fiataljaink a mozgalomban elért eredményeiről *Volosinovszky János*, az üzemi KISZ-bizottság tagja tartott előadást.

— *Hajdú-Bihar megyében a Debreceni Járműjavító ifjúmunkásai voltak az elsők* — mondotta Volosinovszky elvtárs —, *akik 1959-ben vállalták a mozgalom követelményeinek teljesítését. Az első próbákon 70 fiatal vett részt, ma már 140 ifjúmunkás küzd az arany-, az ezüst-, illetve bronzfokozatú jelvényekért. E megtisztelő címért 14 szakmában versenyeznek a járműjavító fiataljai. Vannak közöttük olyanok, mint Karacs Ferenc asztalos, aki eddig három szakmában szerzett arany jelvényt. Több szakmában szerzett arany jelvényt Erdei Béla, Linkner László, Török Sándor és több más ifjúmunkás.*

A beszámolókat követő vitában tapasztalataikat mondották el a *Ganz-MAVAG*, a *Csepel Vas- és Fémművek*, a *Dunai Vasmű* és más nagyüzemek küldöttei, valamint a vasutas fiatalok. A tanácskozással egy időben a járműjavító kultúrotthonában a Hajdú-Bihar megyei üzemek ifjúmunkásainak több mint 100 vizsgamunkáját bemutató kiállítást is rendeztek.

V. J.

Központi darabáru kezelő állomás lesz Kőbánya-hizlaló

Minden eddiginél gazdaságosabb darabáru-felvételi és továbbítási rendszer kialakításán dolgoznak a budapesti igazgatóságon. Már korábban több teherpályaudvar darabáru-kezelését olyan pályaudvarokra centralizálták, ahol a szállíttató feleknek és a vasútnak egyaránt gazdaságosabbá vált a szállítás. Az igazgatóság területén jelenleg négy ilyen központi darabárus pályaudvar működik.

A kísérletek beváltak, s ezért további darabáruraktárak összevonására születtek tervek. A soron következő intézkedések között jelentős lépés, hogy *Kőbánya-hizlaló* — ahol eddig nem kezeltek darabárut — a közeljövőben három állomás darabáru-felvételét és -leadását látja el.

Mi tette szükségessé *Kőbányán* a darabáru-szállítás centralizálását? Erről érdeklődtünk *Rigó Lászlótól*, az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályának helyettes vezetőjétől.

— *Kőbánya-teher pályaudvar, Kőbánya-felső* és *Rákos* állomás darabáruraktárai — többségükben faépületek — már nem töltik be a csaknem fél évszázaddal ezelőtti hivatásukat. Gazdaságtalanná teszik a kocsikihasználást. A raktárak felújítása, területük bővítése, környezetük átépítése — amellett, hogy sokba kerülne — városrendezési szempontból sem valósítható meg.

Ezért határoztunk úgy, hogy a Kőbanyára érkező és az ott feladásra kerülő darabáruk mozgatásának meggyorsítására, *Kőbánya-hizlalón* — mint az erre legalkalmasabb helyen — központi darabáru-kezelő állomást létesítünk.

Mint ismeretes, az új hivatású állomás raktárépületében *„vendégeskedik”* jelenleg a *Vegyipari Készletező Vállalat*. Reméljük, hamarosan felszabadul a bérelt terület, és hozzákezdhetünk a korszerű raktárépület, azokhoz tartozó szociális helyiségek építéséhez. Ezután kerülhet majd sor Kőbánya-teher pályaudvar teljes darabárus személyzetének áthelyezésére Kőbánya-hizlalóra.

Mit tartalmaz Debrecen állomás szakszervezeti bizottságának intézkedési terve?

Az év eleji tervkészítésből nem maradnak ki szakszervezeti bizottságaink sem, hiszen igazán jól dolgozni, rendszeres munkát végezni csak tervszerűen lehet. A szakszervezeti munka sokirányú tevékenység, kiterjed a szolgálati helyek munkájának minden területére, s még azon túl is, hiszen az üdülés, a művelődés feladataival való foglalkozás már ezt meghaladó tevékenység. A tervszerűség tehát ezen a területen alapvető követelmény.

Helyes módszert valósít meg munkájában Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága azzal, hogy — a szakvonali példa nyomán — kidolgozta 1964. évi intézkedési tervét. Erről a tervről, a benne foglalt program legfontosabb célkitűzéseiről beszélgettünk Czeglédi Sándorral, az állomás szakszervezeti bizottságának titkárával.

Határozatok alapján

— Intézkedési tervünk kidolgozásánál — kezdte a titkar — a szakszervezeti munka alapjat képező határozatokból, főként VI. kongresszusunk határozataiból indultunk ki. Nagyon fontosnak tartjuk, hogy tovább növeljük műhelybizottságaink önállóságát. Ennek alapja, hogy a műhelybizottságok vezetői tájékozottabbak legyenek, jobban ismerjék a munkánk irányát megszabó határozatokat. Ezért határoztuk el az intézkedési tervben, hogy szakszervezeti bizottságunk negyedévenként összevont vezetőségi ülést rendszeresít a műhelybizottságokkal, hogy közvetlenebbül adjuk át nekik tapasztalatainkat.

— *Milyen feladatokat kívánnak megvalósitani a termelés, a munkaverseny területén?*

— A termelési eredmények további javítása, szocialista tudatformáló hatásának kibontakoztatása érdekében rendszeresebben kívánunk foglalkozni a szocialista brigádokkal. Szükséges, hogy tevékenységüket rendszeresen értékeljük, mert így menetközben felhívhatjuk figyelmüket az esetleges hiányosságokra. Csak így érhetjük el, hogy több brigád teljesítse szocialista felajánlását és ne csak utólag, a versenyidőszak lezárása után derüljön ki, hogy mit is kellett volna tenni, hogy teljesíthessék.

Helyes szemléletet

Ezzel kapcsolatban sok tennivalója van a termelési bizottságnak. Különösen fontos a sok szakvonali vezetőnél megmutatkozo helytelen szemlélet átalakítása: nézetük szerint ugyanis a termeléssel kapcsolatos politikai munka kizárólag a párt- és tömegszervezetek feladata. A tartalmasabb munkaverseny kialakításához a szakvonali vezetők, középvezetők segítsége nélkülözhetetlen. Rendszeresebbé kell tenni a bizalmi csoportértekezleteken elhangzott javaslatokkal, kezdeményezésekkel való foglalkozást is.

— *Mit tartalmaz a terv a munkásvédelem és a munkásellátas további javitását illetően?*

— A munkakörülmenyek javítása állandó feladatunk. Intézkedési tervünkben előírtuk — válaszolta Czegledi elvtars —, hogy állandóan figyelemmel kiserjük a szakvonal munkásvédelmi intézkedesi tervének végrehajtását. Fokozott gonddal ellenőrizzük a szocialista létesítmények, laktanyák ellátottságát, tisztaságát, rendjét. Elhatároztuk, hogy esti munkásvédelmi tanfolyamot szervezünk a munkásvédelmi őrök részere. Nyilvántartjuk azokat a munkaköröket, amelyekben csak rokkant, vagy csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztathatók.

Részletes programot tartalmaz a szakszervezeti bizottság terve a kultúrnevelés feladatairól is. Növelni akarják a dolgozók általános iskoláiban tanulók számát és szorgalmazzák, hogy, akik az általános iskolát már elvégezték, a középiskolák esti vagy levelező tagozatán folytassák a tanulást. Szorosabb kapcsolatot építenek ki az iskolák pedagógusaival, hogy tájékozódhassanak a tanuló dolgozók előmeneteléről.

Az idén 12 ismeretterjesztő előadást szerveznek, melyeken a tárgykörhöz kapcsolódó filmeket mutatnak be. A közönségszervezés feladata az lesz, hogy minél több művészeti ágat ismertessen meg a dolgozókkal. Előnyben részesítik Debrecen állomáson a teltház akciók szervezését a helyi színház előadásaira. A könyvtári munkában az olvasók számának növelese a cél. Ezért a fiókkönyvtár vezetője mellett háromtagú propagandabizottságot szerveznek.

Annyit ér, amennyi megvalósul belőle

Még a nemzetközi kapcsolatokra vonatkozóan is találhatunk utalást Debrecen állomás szakszervezeti bizottságának tervei között.

— Több baráti szocialista ország nagyállomasával tartunk fenn baráti kapcsolatokat — mondotta erről Czeglédi elvtárs —, s az idén szeretnénk eleget tenni a katowicei vasutasok meghívásának, mellyel viszonoznánk lengyel barataink nálunk tett látogatásait.

Gazdag programot tartalmaz Debrecen állomás intézkedési terve. De az, hogy mennyit ér ez a terv csak a megvalósítás során dönthető el. Mindenesetre lehetőséget ad arra, hogy a szakszervezeti bizottság s a mellette működő albizottságok az aktivisták széles hálózatát vonják be a szakszervezeti munka vitelébe.

L. I.

Kecskeméten télen sem szünetel az alma szállítása. A képen Hegedűs Istvánné és Kántor Sándorné munka közben
(Horváth Erika felv.)

Katonatiszti iskolákra jelentkezhetnek a fiatalok

Pályázati felhívást adott ki a honvédelmi miniszter a belügy-, és a művelődésügyi miniszterrel, illetve a KISZ Központi Bizottságával egyetértésben. Ebben arra szólítja fel mindazokat a 21 évnél nem idősebb fiatalokat, akik élethivatásuknak választják a katonai szolgálatot, s néphadseregünk, B. M. Határőrség, vagy Karhatalom tisztjei kívánnak lenni, hogy jelentkezzenek tiszti iskolára. A jelentkezőknek középiskolai érettségivel és magyar állampolgársággal kell rendelkezniük. Felvételüket csak nőtlen fiatalok kérhetik, akik mind erkölcsi-politikai, mind fizikai szempontból megfelelnek a követelményeknek, s legkésőbb ez évben megszerzik az érettségi bizonyítvány.

A felvételi feltételeknek megfelelő fiatalok az Egyesített Tiszti Iskolán, illetve a „Kilián György" Repülő Tiszti Iskolán folytatják tanulmányaikat, ahol a katonai ismeretek elsajátítása mellett egyszakos tanári, illetve felsőfokú szaktechnikusi oklevelet szerezhetnek. A tanulmányi idő négy év, s ez idő alatt teljes ellátást és zsebpénzt kapnak az iskola növendékei.

A tiszti iskolára pályázók a felvétel részletes feltételeiről középiskolájuk igazgatójától, az elmult években érettségizettek pedig a kiegészítő parancsnokságoktól kérhetnek tájékoztatást, illetve felvételi lapot. A jelentkezők 1964 áprilisában felvételi vizsgát tesznek matematikából, fizikából, magyarból és orosz nyelvből, s képességvizsgálaton is részt kell venniök. Tanulmányaikat 1964 szeptemberében kezdik meg. A pályázati határidő 1964. március 17-e.

Akik sohasem fogynak ki az ötletekből

41 MILLIÓ FORINT MEGTAKARÍTÁS ÚJÍTÁSBÓL

A múlt évben a vasút területén 7524 újítási javaslatot nyújtottak be, mintegy hétszázzal kevesebbet, mint 1962-ben. A megvalósításra elfogadott javaslatok száma azonban 2508-ról 2520-ra növekedett, a bevezetett javaslatok száma (2217 db) pedig csaknem elérte az 1962-ben megvalósított újítások számát (2247 db). *Az újítások révén 1963-ban elért 40.9 millió forint megtakarítás önmagáért beszél.* Nemcsak lelkes, de eredményes munkát is végeznek a vasútas újítók akik sohasem fogynak ki az ötletekből. Munkásságuk hasznos a népgazdaság számára, de javítja az újítók anyagi helyzetét is, hiszen *a múlt évben több mint 2 millió forintot fizettek ki részükre.*

Hadd mutassunk be az alábbiakban a tavaly elkészült leghasznosabb és legötletesebb újítások közül néhányat.

1.

Különösen hasznos és érdekes újításokat készítettek a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozói. Ilyen például *Nemes József* műszaki főfelügyelő (TBÉF) és társainak *„Újtípusú kábelösszekötő szerelvények a vasúti gyengeáramú kábelekhez"* című újítása.

A vonalkábelek összekötésénél eddig erősáramú kábelösszekötő szerelvényeket, úgynevezett karmantyúkat használtak. Ezek ugyan megfeleltek a célnak, de alkalmazásuk nem volt gazdaságos és a szükségesnél jóval nagyobb méretű kábelkötéseket eredményezett. Az ilyen kötésekhez sok kitöltő masszát kellett felhasználni. Az új karmantyúk tökéletesen megfelelnek a célnak, kifejezetten gyengeáramú kábelekhez valók. *Alkalmazásukkal előzetes számítás szerint 296 800 forint takarítható meg évente.*

2.

Több mint félmillió forint megtakarítást eredményezett tavaly *Szilvási Géza* mérnök és *Gáti Lajos* technikus, budapesti igazgatósági dolgozók távközlős újítása. Az újítás tárgya a *„Budapest—Szombathely közötti vivőberendezések moduláció nélküli továbbvezetése Győrben"* volt. Az újítók a Győrbe tervezett ismétlőállomás helyett középerősítő alkalmazását javasolták. Ez a célnak nagyon jól megfelel és sokkal olcsóbb.

3.

A Távközlési Fenntartási Főnökség két dolgozója, *Nagy Miklós* és *Száraz Zoltán* tranzisztoros kábel nyomvonalkereső műszert készített. Újításuk kísérleti példányát maguk állították elő. A hasonló célt szolgáló külföldi készülékekhez képest ez az újítás jobban megfelel a vasút speciális követelményeinek. A külföldi készülékek ugyanis nemcsak kábelek, hanem különféle csövek felkutatására is használhatók, viszont magasfeszültségű felsővezeték közelében indukciós zavarok lépnek fel bennük. A vasútnál viszont a nyomvonalkereső alkalmazására éppen a villamosított vonalakon van szükség. Az újítás nemcsak a kábel nyomvonalát mutatja ki, hanem hibáit, zárlatait is centiméteres pontossággal. A készülék súlya alig több mint három kiló. Alkalmazását gazdaságossá teszi az is, hogy a hiba pontos kimutatásával lehetővé teszi a próbagödrök ásásának elhagyását.

4.

Az ipartelepi váltóknál rendszerint nem szükséges a váltójelzők kivilágítása. Eddig az ilyen helyeken is kivilágítható váltójelzőket alkalmaztak, mert más nem volt. Szellemesen oldotta meg ezt a problemát *Tarján Jenő*, a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztályának dolgozója. Olyan nem kivilágítható váltójelzőt készített, amely *mintegy 80 százalékkal olcsóbb a kivilágitható váltójelzőnél.* A váltójelző szerkezet átalakítás nélkül felszerelhető a hagyományos váltóállító készülékre. Bevezetésével előzetes számítások szerint *800 000 forintot takarıthat meg a vasút.*

5.

A pályafenntartási szakszolgálat régi problémája, hogy a kitérők kereszteződéseinél és a kissugarú ívekben gyorsabban kopnak a sínek, mint másutt. Az ilyen helyeken alkalmazott sínek tartósságának fokozására indukciós edzést javasolt újításában *Harmati Lajos* és két újítótársa.

Az indukciós edzéssel, amely 10—12 mm mélységig növeli a sín járó- és vezeték felületeinek keménységét, *a sínek élettartama mintegy hatszorosára fokozható.* Az indukciós edzéshez szükséges gépet már be is szerezték az NDK-ból. Üzembe helyezése a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél folyamatban van. A várható megtakarítás igen jelentős. Hozzávetőlegesen, csak az acélanyag értékét számítva, évente mintegy 2 millió forintot hoz az indukciós edzés alkalmazása.

6.

Érdekességével tűnik ki a múlt évben megvalósított újítások közül a *„VI. JAR 131 típusú Diesel-motorok hengerfej szelepüléseinek szelencézése."* című újítás. Az Északi Járműjavító két dolgozója, *Groholy Alajos* technikus és *Hollósi István* szerelő dolgozta ki ezt a javaslatot.

A Diesel-motorok szelepülései gyorsan megkopnak. Ezt eddig felrakó hegesztéssel javították. Az újítók javaslata szerint kimarják a szelepülés helyét és a hiányzó anyagot persely beillesztésével pótolják. Csakhogy a beillesztésnek rendkívül pontosnak, szorosnak kell lenni. E célból száraz jéggel mínusz 70 fokra hűtik a beillesztésre kerülő perselyt. Az így mélyhűtött persely a normális hőmérsékleten tökéletesen illeszkedik a motorblokk anyagához. Az újítástól *évente mintegy 8—10 ezer forint megtakarítás várható.*

Az újítók mozgalma, munkásságuk révén olyan módszerek, technikai megoldások valósulhatnak meg a vasútnál is, amelyek elősegítik a fejlődést, korszerűbbé, gazdaságosabbá teszik a munkát.

„Csodaszer" helyett — jobb munkaszervezés

A Szombathelyi Járműjavító tapasztalataiból

Kísérletképpen 1963. második félévében a Szombathelyi Járműjavítóban kezdték először alkalmazni a járműjavítás új módszerét. A cél az volt, hogy a járműveket a javítás során jobb minőségűvé tegyék.

Az eredmény kezdetben nem volt egyöntetűen pozitív. Igaz, a járművek minősége valóban jobb lett, a munka azonban nagyon megdrágult az üzemben, mert jelentősen túllépték az előirányzott javítási időket. Keresték hát a megoldást, a „csodaszert", melynek segítségével jól is, gazdaságosan is dolgozhatnak. Ám csodaszerek helyett reális lehetőségekre, korábban ki nem aknázott tartalékokra bukkantak.

A szerelő szereljen

Ilyen tartalék elsősorban a cserejavító megerősítésével, készleteinek feltöltésével elért eredmény. Az alkatrészek többségét a cserejavító műhely hozza rendbe. Kezdik már elérni azt a célt, hogy a szerelőlakatos valóban csak szereljen.

Korábban például az oldal- és a homlokajtók egyengetését a kocsikon végezték. Sok időt veszítettek a szerelők ezzel a nehéz munkával. Gyorsabbá vált ez a munka is, amióta *Kertész József* művezető irányításával ajtóegyengető állványt készítettek társadalmi munkában a cserejavító dolgozói. Így az ajtók egyengetését is elvégezhetik a cserejavítóban, s amelyik az állványon jól zár, az a kocsira is illik. Nem véletlenül kapott jutalmat ezért Kertész művezető csoportja.

Eredményes volt az alkatrészek zárt ciklusú cserejavításának megszervezése. A cserejavító munkabrigádok ilyen értelmű specializálása elősegítette a munka termelékenységének növelését. A mozdonyjavítást például azzal gyorsították, hogy a kovácsműhelyben előre lekovácsolják a hajtó-csatlókat, melyek késedelmes gyártása azelőtt sok időveszteséget okozott. Hasonlóképpen oldották meg a főtengely ágytokok javításának problémáját, melyekből a minőségi követelmények növelése óta havonta nem 1—2 darabot, hanem legalább 30-at kell megújítaniok a mozdonyokon.

Előre elkészítik a 370-es mozdonyokhoz a magasított szénszekrényeket is. Ezt a 330 órás munkát azelőtt a szerelő csinálta, most a gyártási lakatosok készítik sorozatban, a szerelő csak a helyére szereli ezt az alkatrészt is. A járműjavító egy mozdonyfővizsgára 5100 normaórát fordíthat. Januárban ugyan még 14 százalékkal túllépték az előírt időt, de az új munkáltatási rendszer bevezetése óta már ez is javuló tendenciát mutat.

Mindenki a képességének megfelelő helyen dolgozzon

Sok gondot okozott kezdetben a szakmunkáshiány is. Megvizsgálták a munkabrigádok összetételét és kitűnt, hogy 8 forintos órabérű lakatosok lényegében segédmunkát végeznek a szegecselésnél vagy az egyengetésnél. *Batta Ferenc* vállalatvezető ezért úgy rendelkezett, hogy a jóképességű segédmunkásokat osszák be a brigádokba. A brigádok eleinte idegenkedtek ettől, de azóta belátták, hogy ez az intézkedés is javukra vált. Az intézkedés kedvezően hatott az átlagbérek alakulására, lehetővé tette, hogy a jobban képzett szakmunkások órabérét tovább emeljék.

A munka szervezettségét, a műszaki színvonal emelését a dolgozók aktív közreműködése is segíti. Bizonyítja ezt az idei műszaki fejlesztési terv, amelynek megvalósítását a műhelyek dolgozói termelési tanácskozásokon javasolták. A javaslatok többsége szervezési intézkedésekkel és a vállalat saját erejéből megvalósítható.

A vállalat műszaki fejlesztéséről *Antoni Alfonz* főmérnök így tájékoztatott.

— *A műszaki fejlesztést rövid lejáratú önköltségcsökkentési hitel igénybevételével is végezzük. Facserejavító műhelyünket 434 ezer forintért építettük. 716 ezer forintos költséggel most épül a kocsiszárító csarnok, amely gőzfűtéses lesz. A fizikai munka könnyítésére 15 darab Demag emelőt helyezünk üzembe. A csavarbehajtás és lehajtás gépesítéséhez két szerszámgépet szerzünk be. A festők részére stabil állványt készítettünk, hogy ne kelljen létráról dolgozniok.*

Elmondotta a főmérnök azt is, hogy a mozdonykazánok mosásához a gőzkalapácsok fáradt gőzét használják fel, s ezzel evente 334 ezer forintot takarítanak meg. A fáradt gőzzel fűtik a fürdőt és néhány műhelyt is. Jelentős megtakarítást eredményez a légsűrítő hűtővizének felhasználása a tartálykocsik feltöltésére.

Kísért az anyaghiány

Januárban a Szombathelyi Járműjavító dolgozói 101.3 százalékos átlagteljesítményt értek el. A korábbiakhoz képest ez igen nagy javulás. Az eredményesebb munkát most fékezi az anyaghiány. Az egyenletes, ütemes termelést gátolja a hengerelt anyag, a zártszelvény és a csavarok hiánya. Tizenöt kocsit például három hónapja nem tudtak javításba venni 240 mm-es U-vas hiánya miatt. Az ócskatelepen egy külön brigád kutat régi csavarok után, de a hiányt így sem lehet pótolni.

A helyi szertár nem tudja megoldani folyamatosan a járműjavító anyagellátását, az Anyagellátási Igazgatóság pedig kevés anyagot, de annál több igazoló jelentést küld az anyaghiányokról. A járműjavító tavaly több mint 800 ezer forint értékű anyagot szerzett be, saját embereivel kutatva fel a készleteket. Az anyagproblémák láttán úgy véljük, érdemes ismételten felvetni azt a korábbi javaslatot, hogy az anyagellátást adják a járműjavító üzemi vállalatok saját kezelésébe.

Lőrincz János

Pneumatikus szegecssajtoló

A személykocsik ütközőtárcsáinak szegecselését eddig kézi pneumatikus pisztollyal végezték. Ez nagymértékben igénybe vette a dolgozók fizikai erejét.

A Dunakeszi Járműjavító két újítója, Gallina Ferenc és Gimesi Ferenc, szerkesztett egy helyhezkötött pneumatikus szegecssajtolót. A gép vázát egy hegesztett acélszerkezet képezi. A betonlapra helyezett váz tetején helyezkedik el a pneumatikus henger — 12 zolios fékhenger —, a beszerelt dugattyúval. A dugattyú összeköttetésben van a közvetítő és az íves mozgató karral, amelyek a mozgást a csúszórészre viszik át. A csúszórész alsó részében helyezkedik el a felső a hegesztett vázszerkezetben pedig az alsó szegecsfejező.

A gép 5 atmoszféra préslevegővel működik. A gép mellett lévő 100 literes kiegyenlítő légtartályból a levegő egy elzáró szelepen keresztül a tolattyúházba kerül. A kapcsolókar középállásból való elmozgatásakor az elmozdult tolattyútest által kinyitott nyíláson keresztül áramlik a levegő a hengerben lévő dugattyú első vagy hátsó felületére. A tolattyú alatt lévő alaplemez be- és kiáramló nyílása úgy van kiképezve, hogy a tolattyú bármely helyzetében a kiáramló nyílás bizonyos mértékig nyitva van. A henger teljes lökete 200 mm. A löket határolását egy íves kulissza végzi el, amely mindkét irányban gumi ágyazású. (A gumi ágyazását a gumi elhasználódásának megfelelően utána kell állítani, illetve cserélni.)

A pneumatikus szegecssajtoló munkáját figyelik az újítók

A dugattyú nyomóereje 5 atmoszféra nyomás mellett 3500 kg, ezzel megegyező az erőhatás a szegecsfejezők között, ha a dugattyúrúd középvonala és a közvetítő kar által bezárt szög 45 fokos.

A közvetítőkar 80 fokos helyzetében a sajtolóerő kb. 19 000 kg. Ezt követően az erőhatás rohamosan növekszik. 80—85 fok között létrejött erőhatást célszerű felhasználni a szegecs teljes besajtolására. A szegecs melegítését gazdaságosan villamos szegecsmelegítővel lehet végezni.

Az ismertebb eljárás termelékenyebb, a dolgozók fizikai erejét kíméli, azonkívül nagymérvű zajcsökkenést eredményez.

Cikkünk nyomán...

— Halló, szerkesztőség?

— *Igen, itt a Magyar Vasutas szerkesztősége.*

— Tarján Dénes műszakfejlesztési vezető vagyok az Északi Járműjavítóból. Az újság január 16-i számában olvastam, hogy a hatvani fűtőház üzemi konyhájának szüksége van 200 literes főzőüstre. Telefonáltam nekik, hogy nálunk van 5 db főzőüst. Könyvjóváírás útján megkaphatják ezeket.

— *Mi volt a válaszuk?*

— Január 31-én eljöttek és megnézték az üstöket. A 200 literes gőzfűtéses üst nem tetszett nekik, mert vízköves. Nálunk csak vízforralásra használták. A vízkövet el lehetne távolítani az üst faláról. Három darab 500 literes üst gőzfűtésű, a negyedik szénfűtésre alkalmas. Teljesen kifogástalanok.

— *Miért nem használják őket?*

— Új üzemi konyhát kaptunk, s ha ezeket akartuk volna átszerelni, akkor napokig szünetelltetnünk kellett volna a főzést. Kár lenne ezekért az üstökért. Kérem, írják meg az újságban, hogy amelyik vasúti üzemi konyhának szüksége van kifogástalan állapotban levő főzőüstökre, keressenek fel bennünket az Északi Járműjavítóban.

— *Rendben van. Ennek máris eleget tettünk.*

(L—cz)

Váci panasz

A váci fűtőházban a legutóbbi szakszervezeti taggyűlésen több felszólaló foglalkozott a mostoha szociális körülményekkel.

Az öltöző szűk és levegőtlen, a munkaruhák megpenészednek a szekrényekben. Az öltöző tisztántartása sem megfelelő. Az öltöző átalakítására a múlt negyedévben 300 000 forint hitelt biztosított a budapesti igazgatóság, de az összeg felhasználása elmaradt. Ezt jogosan kifogásolják a dolgozók.

T. F.

A vasúti közlekedés alapja:

A MENETREND

A vasutakról alkotott vélemény

megformálásánál döntően veszik számba a menetrendszerűség alakulását. Az egyes országok vasútjainak jó híre, hitele azon múlik, hogy az utazó, a szállíttató pontosságáról, hogyan nyilatkozik. Nem a csillogó „rekord-vonatok" után ítél a közönség. Nem egy-egy 120—150 km/órás vonat jellemzi a vasutakat, még a legmodernebbeket sem. Jellemző viszont a szolid, de biztos és menetrendszerű forgalombonyolítás.

A vasutak — a magyar vasút is —, kialakulásuk, fejlődésük első szakasza még nem követelte kényszerítő parancsként a menetrendszerűséget! Mégis, igyekeztek aszerint közlekedni. Ez érdekük volt, mert csakis így kedveltethették meg a kezdetben ellenző közönséggel a „vaspályát", csakis így hódíthatták el a postakocsi, a delizsánsz utasait. A forgalom sűrűségének a növekedése — az előbbi érdekek mellett —, elkerülhetetlenné, szükségszerűvé tette a jó menetrendek készítését és azok betartását.

Napjainkban a tőkés világban

Jelentős és áldz verseny folyik a vasút és a közúti közlekedést kézben tartó tőkés vállalatok között, tőkés fejlődés egyik objektív törvényszerűsége a konkurrenciaharc. Ez kényszeríti a vasutakat is fejlesztésre. Nem akarnak vesztesen kikerülni abból az áldz küzdelemből, melyet a kapitalizmus viszonyai miatt kénytelenek vívni. Ebben a könyörtelen harcban is első és legjobb fegyverük az anyaglak mellett és érdekében a megbízhatóság, pontosság, a menetrend betartása.

Hazánkban a szocialista építés viszonyai között nincsenek ellentétes érdekek, konkurrenciaharc. A szocialista fejlődést a népgazdaság tervszerű, arányos fejlődése jellemzi, mely az ötéves tervekben jut kifejezésre. Az ötéves terveken belül, évről évre megtervezzük mennyi utast és árut kell elszállítanunk. Ez a mennyiség állandóan növekszik és egyre nagyobb feladatot jelent a vasutas dolgozók számára. E feladat megoldása pedig a vasút jelenlegi műszaki állapota mellett különösen, de egyébként is nagyfokú tervszerűséget követel. Tervszerűség a vasúton egyenlő a menetrendszerűséggel.

A vasút menetrendszerűsége

hazánkban fontos, rendkívül fontos népgazdasági érdek. Fontos és egy sor előnyt rejt magában. A vasút vontató és vontatott járműveinek kapacitását a menetrend (jó menetrend) betartásával lehet legjobban kihasználni. A vonatkésések —, elsősorban teherforgalomnál —, több mozdonyt igényelnek. Az egyes vonatok 15—20 órás késései új gépet, szakaszt igényelnek. Ez növeli a feloszlatott vonatok számát, a gépre várást, a gépmenetek számát, megkésleltet egy sor más vonatot, rendkívül gazdaságtalan. Lassítja az elegymozgást, az áruk áramlását. Vonathoz kiértesített rakodómunkások, szállítóeszközök várakoznak óraszám, vagy hazamennek és csak az érkezés után órákkal jönnek újból a rakodáshoz, vagy nem is jönnek még egyszer.

A menetrendszerűség hiánya miatt teljesen bizonytalan a személyzet vezénylése, a mozdony- és vonatszemélyzeté egyaránt. Nem kis részben annak következménye a „személyzethiány". A létszámhiány élő probléma, senki nem akarja tagadni. Mégis mennyivel kisebb súllyal jelentkezne, ha biztonságos lehetne a vezénylés. Ennek pedig egyetlen előfeltétele a menetrend betartása. A menetrendszerűség hiánya okozza például, hogy kiértesítik a személyzetet, de mert sem gép, sem vonat nincs, órákat várakoznak „készenlétben". A váltások helyét nem lehet pontosan megtervezni, emiatt számtalan a regie-utazás, magas a szolgálati óraszám. Nemegyszer váltótárs hiánya miatt kényszerül a személyzet hosszú, gyakran 25—30 órás szolgálatot „vállalni". Ez nem szolgálja a dolgozók egészségét, de nem segíti elő a baleseimentes szolgálatot sem.

Csakis a menetrendszerűséggel

válik lehetővé jó mozdonyfordulók szerkesztése. Az utóbbi időben sok panasz hallatszik a géphiányról. Nem egy esetben panaszkodnak a forgalmi dolgozók, hogy a fűtőháztól rossz tolatómozdonyt kapnak, emiatt késik az elegyrendezés, rossz a vonatösszeállítás, vagy éppen lassú és — egyúttal magyarázat is — emiatt indítják késve a vonatot. A vontatási dolgozók arra hivatkoznak, hogy kevés a gép, későn kapják vissza, a legjobb gépeket vonatra kell adni stb. Látszólag mindkét érvelés igaz, de nem fogadható el. Véleményem szerint, meg kell fordítani a dolgot. Nem azért késik a vonat, mert rossz és kevés a gép, hanem azért rossz és kevés a gép, mert késik a vonat.

A tehervonatok menetrendszerűsége 1963. év IV. negyedévében 63,64 százalékos volt az egyébként is laza 74 százalékos tervvel szemben. Ez év januárjában meg éppenséggel 50 százalékos az egyébként igen rossznak számító 63 százalékos bázissal, tehát 1963 januárival szemben. Ha vulgárisan nézzük, 1963. IV. negyedévben egyharmaddal, az idén januárban kétszer több mozdony kellett a tehervonatok továbbításához, mint amennyi a menetrend betartása esetén kellett volna. Természetesen, ezt így nem lehet számolni, de tagadhatatlan, hogy a „géphiánynak" ez az egyik fő oka, emiatt nem lehet jó mozdonyfordulókat szerkeszteni és azokat betartani.

A menetrendszerűség hiánya

— ha nem is jellemző és nem jelentős mértékben — lassítja az áru mozgását, ami közvetve drágítja is azt. Emellett nehézkesebbé teszi a termelőüzemek anyagellátását és a késztermék elfuvarozásához szükséges üres kocsik kiállítását, azaz, lassítja a kocsifordulót. Ennél lényegesen fontosabb és jobban is mérhető, észrevehetően zavarja a termelőmunkát a személyvonatok késése. Naponta többszázezer dolgozó utazik munkahelyére, Budapestre, Miskolcra, Győrbe, stb. A munkásvonatok néhány perces késése is nagy termeléskiesést okoz.

Ha a késések okait vizsgáljuk, arra a következtetésre kell jutnunk, hogy azokat részszerűbb munkaszervezéssel, fegyelmezettebb munkával, el lehetne kerülni. A késéseket látszólag apró dolgok okozzák. Azt kell azonban figyelembe venni, hogy a jelenlegi forgalomsűrűségnél 1—1 perc is jelentős. Egy-egy kis késés, mint láncreakció, szalad végig a vonalon és csak megfeszített munkával, vagy azzal sem lehet visszaállítani a menetrendbe.

Ma még sokan nem veszik figyelembe,

hogy egy-kétperces vita valamely kocsi kisorozása miatt, az indokolatlanul vállalt túlsúly miatti 2—3 perces hosszabb kijárás egy állomásról, vagy egy-egy hőnfutott kocsi kisorozása miatti felesleges megállás, a jelzők késői kezelése, mindmind alkalmasak egy egész vonal, de csatlakozások esetén egy egész országrész forgalmának a megzavarására.

A vonatösszeállítás hibái okozta felesleges tolatások, kisebb-nagyobb géphibák, a vonatnak nem a menetrendben tervezett géppel való továbbítása, mind ellene hatnak a menetrendszerű közlekedésnek.

Mit tegyünk,

vagy mit tehetünk a menetrend betartása és az annak hiánya okozta hibák felszámolása érdekében? Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy a menetrendszerűség nem egy vagy két szolgálati ág jó vagy rossz munkáján, hanem mindenvasutas tevékenységén múlik. A mozdonyvezető és a csapágygyilleszto lakatos, a forgalmista és a pályamunkás, a mozdonyfelvigyázó és a sorompókezelő, a tolatásvezető és az előfűtő, a féklakatos és a málházó egyaránt fontos láncszemet alkotnak a menetrend betartásának egy jelentős fontos láncában. Mindenkinek a jó munkája, a szolgálati ágak és az egyének összehangolt, fegyelmezett együttműködése kell ahhoz, hogy egy optimális, legalább az operatív tervekben előírt menetrendszerűséget el tudjuk érni.

Ahhoz, hogy a menetrendszerű közlekedést meghonosítsuk, az első és talán legfontosabb követelmény a jó menetrend készítése. Olyan menetrendet kell készíteni, amelyik figyelembe veszi az objektív helyzetet, lehetőségeket. Figyelembe kell venni a technikai helyzetet. A vonatok menetidejének és menettartamának, illetve sebességének megállapításánál nem hagyható figyelmen kívül a vontató és vontatott járművek, a pályák és tartozékainak, a vonali és állomási biztosítóberendezések műszaki állapota, a vonal és az állomások átbocsátóképessége, kapacitása.

A menetrend kövesse az időközben beállt változásokat. Ez különösen fontos a jelenlegi ipartelepítési politikánk esetében, de a tsz-mozgalom fejlődése, a tsz-ek áruterményének fokozódása is a menetrend rugalmas, az adott helyzethez való igazodást követeli meg.

Meg kell jegyezni, hogy ez többségében így van, azonban vannak még rejtett tartalékok, melyek feltárása előrelendítené az ügyet. Nem látszik pl. indokoltnak jelenlegi helyzetünkben a sebesség növelése. Szolid, teljesíthető, megbízhatóan teljesíthető terveket kell készíteni.

Fontos, nem elhanyagolható

követelmény a menetrendszerűség megtartása érdekében a fegyelmezett szolgálat. Ugy kell a megfelelő gépeket biztosítani a vonathoz, hogy azok időben indulhassanak, ami természetesen a jól karbantartott gépeket is feltételezi. Figyelemmel kell lenni a már említett hibaforrásokra és azokat következetesen kell felszámolni. A szállíttató felekkel jó kapcsolatot kell fenntartani, segíteni, tanácsokkal ellátni őket, hogy esetleges rakományesuszamlás stb. ne akadályozza a menetrendszerű közlekedést. A gyors és pontos tolatás, ki- és beállítás, a felek értesítése, mind-mind egy része a fenti célok elérése érdekében elvégzendőknek.

A jó menetrend és a fegyelmezett szolgálat mellett megfelelő anyagi ösztönzést kell kialakítani, mely a vasutasok munkáját arra irányítja, hogy a menetrendet vasúthoz következetességgel tartsák be. Jelenleg is szerepel anyagi ösztönzőként a menetrendszerűség, azonban a jelenleginél nagyobb súllyal kell szerepelnie, mondhatnám, döntő tényezőként.

A menetrendszerű közlekedés fontos népgazdasági érdek. Mindenkinek érdeke. Érdeke az egyénnek és a közösségnek. Az előbbiekből kitűnik, hogy a menetrendszerűség gazdaságosabb munkát, az önköltség csökkentésének nagyobb lehetőségét is magában rejti, mely nem lebecsülendő tényezője az év végi üzemi jutalék alakulásának. Ezért, de azért is, mert így rövidebb szolgálat mellett a keresetek nem csökkennek, valamennyi dolgozó egyénileg is érdekelt e fontos feladat végrehajtásában. Ha valaha igaz volt, akkor ma fokozottabban az, hogy: a menetrend vastörvény.

Dr. Soproni József

Bővítést kér Újszentmargita állomás

Újszentmargita állomáson egy dolgozóra méretezték az irodát (4,4×2,6 m), mert a felszabadulás előtt itt csak megállóhely volt. Ma az irodában hárman teljesítenek szolgálatot.

A forgalom havonta átlag 200 kocsi felett van. A szűk irodában nagyon nehezen dolgozik az állomásvezető, aki egyben árupénztáros is, a forgalmista és a váltóőr. A szimpla ajtó közvetlenül a szabadba nyílik. Az épülettől 300 méterre már van villanyvezeték, de az állomásra még nincs bevezetve.

A növekvő forgalmat lebonyolító állomás dolgozói többször kérték már a debreceni igazgatóságot, hogy segítse a munkakörülmények javítását. Szeretnék remélni, hogy erre nemsokára sor kerül.

Debreczeni Mihály
Újszentmargita

Jól működő beteglátogató albizottság

Számos társadalmi munkabizottság működik a Debreceni Járműjavító szakszervezeti bizottsága mellett. Különösen jól dolgozik a beteglátogató albizottság.

E bizottságot Román László vezeti, s 20 aktivista vesz részt a munkában. A betegállományba került dolgozókat rendszeresen felkeresik, és a látogatás során szerény ajándékkal is kedveskednek a betegnek. Tavaly 305 beteget látogattak meg. A látogatások alkalmával környezettanulmányozást is végeznek, s a rászorulókat rendkívüli segélyre javasolják.

A beteglátogató bizottság tagjai közül különösen jól dolgozott *Török Gábor, Kiss Gábor, Kerekes László, Kerékgyártó András, Botos Zsigmond, Bódi Sándor* és *Lépi József*.

Volosinovszky János
Debrecen

Az Utasellátó téli gondjai

Az utazás élményét gyakran teszi még kellemesebbé az Utasellátó háló-, étkező- és büfékocsi-szolgálata. Sokan nem is gondolnak arra, hogy a téli hidegben milyen nehéz körülmények között lehet csak biztosítani a szolgáltatásokat.

Betegségek és egyéb körülmények miatt sokszor kötelességen túl is helyt kell állni az Utasellátó dolgozóinak. Elfagyás miatt az elmúlt hónapokban az étkező- és hálókocsipark 50 százaléka, a büfékocsik 25 százaléka vált használhatatlanná. Olyan esetek is gyakran előfordulnak, hogy nagyobb késés miatt kiesett szerelvény helyett a kéznél levő szerelvényt indítják. A szerelvények keveredése miatt a reguláris járatokból kiesnek az étkező- és büfékocsik, s ilyenkor jogosan méltatlankodik az utazóközönség.

Mindez vonatirányítási probléma. Ennél is nehezebb a helyzet, hogy ilyenkor a dolgozók egy részét a munkába állítás helyett haza kell küldeni, vagy olyan vonaton foglalkoztatni, ahol csak egy fülke áll rendelkezésre a vendéglátóipari cikkek árusítására. Ezeket a fülkéket nem lehet tökéletesen lezárni. Ezért az étszolgálatos dolgozónak a szerelvény visszairányításáig 10—15 fokos hidegben az áru mellett kell tölteni pihenőidejét.

A kocsik szénellátása sem kielégítő. A hálókocsi-kalauzoknak például állandóan tüzelni kell, hogy a kocsi vízvezetékrendszere el ne fagyjon. Nagy hidegben így is előfordul, hogy befagynak a töltőfejek, ami szinte teljesen lehetetlenné teszi a kocsi vízutánpótlását.

A téli szolgáltatás a büfékocsik gáztöltésének gyakori hiánya miatt akadozik. A távolsági személyvonatokon többször előfordul, hogy emiatt nem tudnak felszolgálni teát, feketét, debrecenit.

A szolgáltatások elmaradásáért gyakran éri bírálat az Utasellátó dolgozóit, pedig a kocsik elfagyása, meghibásodása rajtuk kívül álló okok miatt történik. Itt a vasút, a járműjavítók segíthetnek a legtöbbet. Az Utasellátó hálóétkező- és büfékocsijait gondosabban kellene felkészíteni a télre, hogy a legnagyobb hidegben is kulturáltan kielégíthessék az utazók igényeit.

Krajczár István

Példamutató aktivista

Alsóörs állomás személypénztárában dolgozik *Csiszár Lajosné*, a szakszervezeti bizottság nőfelelőse. 1958-ban került az állomásra, ahol a nődolgozók hamar megszerették határozott fellépéséért, segítőkészségéért.

Sokat foglalkozik, főleg az újfelvételes nődolgozókkal. Előkészíti őket a személypénztárosi szakvizsgára. A pénztárosi munka mellett példásan látja el a távirász és az előjelentő munkaköröket is. Gyermeknevelési kérdésekben, háztartási gondokban is gyakran ad tanácsot asszonytársainak.

Gondja, problémája neki is bőven van, hiszen a szolgálat után őt is várja családja. De társadalmi munkáját ezernyi gondja mellett is odaadással végzi *Csiszár* elvtársnő.

A bírálat nyomán...

Lapunk január 16-i számában „Miért nincs fadugó?" című írásunk szóvá tette, hogy a tapolcai szertár nem gondoskodik a mozdonyokon használatos fadugókról.

A bírálat nyomán az Anyagellátási Igazgatóság intézkedett. Amint írták, az anyaghiányért a tapolcai szertár hibáztatható, mert az anyagigénylésnél nem járt el kellő gondossággal. Az ilyen fadugó nem tartozik a hiánycikkek közé. A tapolcai szertárt körültekintőbb munkára utasították.

Nyolcórás küzdelem egy kocsirendező életéért

Látogatás a MÁV-kórház baleseti sebészeti osztályán

Nincs még öt éve, hogy a MÁV-kórházban önálló baleseti sebészeti osztályt hoztak létre. Kezdetben egy hiányosan felszerelt műtő és néhány betegszoba állt az osztály rendelkezésére. Ezzel szemben, ma a legkorszerűbb orvosi eszközök segítségével látják el a sérülteket. A kórtermek száma is megnövekedett, sőt, a közelmúltban a kórház Jávor utcai részlegében 16 ággyal baleseti sebészeti utókezelőt létesítettek fekvő betegek részére.

Mondani sem kell, hogy a baleseti osztály fejlesztését a balesetek megnövekedett száma tette szükségessé. Sajnos, az utóbbi hónapokban a súlyos sérülések előfordulása is növekedett. Különösen feltűnő a sok csonkulásos baleset.

Elszomorító kép

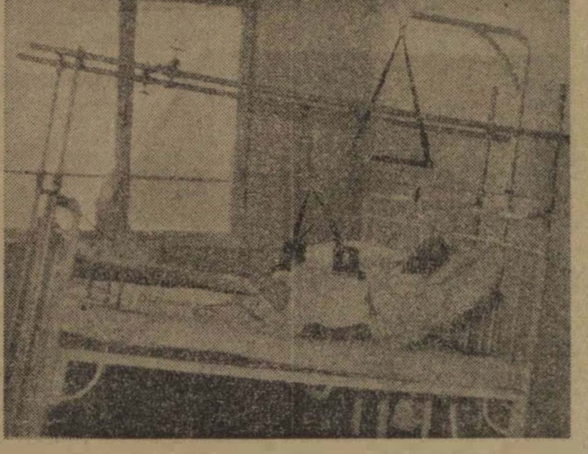
Szomorú ez. De még elszomorítóbb az a kép, ami a kórházban tárul a látogató szeme elé. Arról nem is szólva, mit éreznek a baleseti osztály orvosai, ápolói azokban az órákban, amikor a mentők szétroncsolt, eszméletlen sérültet szállítanak be és megkezdődik az ádáz küzdelem az életért.

Azon a pénteken, amikor a délutáni órákban látogatást tettem a kórház baleseti osztályán, még el sem kezdtük a beszélgetést az osztályvezető főorvossal, egy sápadtarcú, kabátja hajtókáján gyászszalagot viselő fiatalember lépett az irodába.

— *Sógorom, Bene József pályamunkás halálának megállapítása végett jöttem doktor úr* — mondta szomorúan, miközben levéltárcájából reszkető kézzel egy iratot nyújtott át a főorvosnak.

— *Foglaljon kérem helyet, rögtön megcsináljuk* — válaszolta készségesen, majd intett, hogy menjek vele át egy másik irodába.

Míg a főorvos a bírósági orvosszakértői boncolás eredményét telefonon megkérte, beleolvastam az elhunyt irataiba. *Bene József* 1941-ben született *Földesen.* A vasútnál pályamunkásként dolgozott. A baleset, amelyről annak idején a sajtó is hírt adott, január 20-án, a kora reggeli órákban történt a Nyugati-pályaudvaron. A pályamunkások a vágányok mentén tevékenykedtek, amikor a Vác felől bejáró vonat kettőt elütött közülük.



R. Tóth József kocsirendező a kórházi ágyon

Élt 23 évet

— *Ezen a reggelen egyszerre két sérültet hozott be a mentő* — emlékezik vissza a főorvos. — *Mivel már telefonon jelezték a baleset súlyosságát, mindent előkészítettünk a műtőben, hogy késedelem nélkül munkához láthassunk. Sajnos, Bene állapota kritikus volt. Három órán át harcoltunk az életéért, de nem sikerült őt megmenteni. Kilenc óra tájban beállt a halál. Társa könnyebb sérüléseket szenvedett, ő már elhagyta a kórházat.*

Mint a boncolási jegyzőkönyv adatai igazolják, a 23 esztendős Bene József szervezete nagyon összeroncsolódott. A többi között borda-, kulcscsont- és medencecsonttörése, valamint léproncsolódása, továbbá fejsérülése és hasüregi bevérzése is volt.

— *Súlyos sérüléseknél addig nem nyúlhatunk a betegekhez, míg nem tudjuk „kihozni" a teljes idegrázkódtatás állapotából őket. Benét nem sikerült. Pedig mindent elkövettünk érte. Nem rajtunk múlott.*

— Előfordult-e olyan eset, hogy a halál küszöbén álló súlyos sérültet sikerült megmenteni az életnek?

— *A múlt évben volt ilyen esetünk. A sérültet a hajnali órákban hozták be a mentők Rákosrendezőről. Még a nevére is emlékszem. R. Tóth Józsefnek hívták, kocsirendező volt. Reggel hat órától délután 14 óráig feküdt a műtőben élet és halál között. Közben háromszor is elvesztette eszméletét, de nagy erőfeszítések árán, mindig sikerült „kihozni" az idegrázkódtatás állapotából.*

Mint a főorvos elmondotta, R. Tóth Józsefet egy kíméletlen tolatás közben érte a baleset. Egy rönkfás vagon rakománya megcsúszott és a súlyos fák egyike a kocsirendező hasi részéhez ütődve, az egyik vagon homlokfalához vágta. R. Tóth medencecsonttörést szenvedett, ezenkívül súlyos hasi bevérzése és húgycsőszakadása is volt. Hetekig feküdt mozdulatlanul a kórházi ágyon, míg felépült.

A beszélgetés után az osztályvezető főorvos délutáni vizitre indult. Fehér köpenyt kaptam és elkísértem. A kórtermekben meglehetősen sok lábtöréses beteggel találkoztam. Érdekes szinte mindegyiknél a síkosság és a vigyázatlanság okozta a balesetet.

A folyosó végében levő betegszobában egy sápadt arcú fiatalember ült az ágyon. *Fodor Ferencnek* hívják. Bal alkarját, felsőharmadnál amputálták, ballába térdig gipszkötésben.

— *Bokában nyilt törése van. Csúnya sérülés. Valószínű rokkant marad a boka* — súgja a főorvos, hogy a beteg és látogatói ne hallják.

— Hogyan történt a baleset? — kérdeztem a fiatalembertől.

— *Pilisvörösvár állomáson dolgoztunk* — kezdi fájdalmasan. A hozzátartozók szeméből könny gördül ki. Édesanyja félrefordul és elfojtja a sírást. — *A baleset január 8-án történt kábelfektetés közben. A vágányokon tolatás folyt. A tartalékmozdony felénk közeledett, mi pedig nem akartuk, hogy rámenjen a kábelre. Én álltam a sínkorona mellett. A többiek távolabbról húzták a kábelt. Hiába igyekeztünk, a mozdony gyorsan ott termett és ahogy kerekei rászaladtak a kábelre, az egy pillanat alatt megfeszült és mivel a többiek nem engedték el, engem, mint, akit villámcsapás sújt, földhöz vágott.*

Hogy mi történt azután? Arra én már nem emlékszem vissza. Csak azt tudom, amikor itt a kórházban magamhoz tértem, már csonka volt a karom és gipszbe került a bal lábam — mutat szomorúan hófehér kötéses csonkjára...

Nem tartozok az érzékeny emberek közé, de amikor elköszöntem a főorvostól és kiléptem a kórház kapuján, kissé elszorult szívvel gondoltam azokra a balesetet szenvedett fiatal és idősebb vasutasokra, akik a gondos orvosi kezelés, a felgyógyulás után is, rokkantan kerülnek vissza az életbe.

(visi)

PÁLYÁZAT

A SZOT Szervezési Osztálya és a Munka Szerkesztősége pályázatot hirdet az szb-titkárok (szb-tagok), valamint a bizalmiak számára.

A pályázat feltételei:

1. Az írások témáját az alábbiak közül választhatják meg:

Szb-titkárok (szb-tagok)

a.) Hogyan bíztak meg egy bizonyos feladat elvégzésével (lehet aktuális tennivaló, vagy bizonyos rendszeres szakszervezeti tevékenység, például munkaverseny, munkásvédelem stb.) bizalmiakat?

b.) Egy bonyolultabb ügy elintézése folyamán hogyan segítettek egy bizalmit?

c.) Az szb-bizalmiak tájékoztatásának, foglalkoztatásának, ellenőrzésének, segítésének — tehát irányításának — milyen rendszerét (módszerek, eszközök) alakította ki? Beváltak-e azok és milyen eredményekre vezettek?

d.) Közérdekű — elvi, politikai, jogi, szervezeti — problémák felvetése, amelyek jobban segíthetnének, ha élnének velük, vagy amelyek gátolják a bizalmiak irányítását, tevékenységét, bevonásukat a munkába?

Bizalmiak

a.) Általában hogyan végzi a munkáját, és abban mit tart a legfontosabbnak, hogyan alakította ki a csoport szervezeti életét?

b.) Hogyan old meg bizonyos, rendszeres visszatérő feladatokat, vagy hogyan oldott meg egy bonyolult ügyet? Milyen tanulságokat vont le belőle?

c.) Véleménye szerint mi a feltétele a bizalmiak eredményesebb tevékenységének? A pályázók a fentiek közül bármelyik — tehát egyetlen — vagy együtt több kérdésre is válaszolhatnak egy dolgozat keretében, de több dolgozattal is pályázhatnak. A dolgozatokban csak 1964. májusáig elvégzett munka, megtörtént esemény szerepelhet. Kivéve természetesen az utolsó kérdésekkel foglalkozó írásokat.

2. A pályázatok, a cikkek terjedelme 100, maximálisan 300 gépelt sor lehet.

3. A beküldés határideje: 1964. május 15. Cím: Munka Szerkesztősége, Budapest, VI., Dózsa György út 84/b. (Kéziratot vissza nem küldünk.)

A pályázatok díjazása:

A díjazás szempontjából külön bíráljuk el — tehát külön díjazzuk — az szb-titkárok (szb-tagok) és a bizalmiak írásait.

I. díjak — *egy-egy külföldi út,*
II. díjak — *egy-egy kéthetes* (esetleg családos) *hazai üdülés,*
III. díjak — *egy-egy 20 kötetes kiskönyvtár,*
IV—X. díjak — *tárgyjutalmak.*

Munka szerkesztősége. SZOT Szervezési Osztálya

Az új munkásvédelmi törvényről

I.

„Nagyobb jogkör, nagyobb felelősség" cím alatt lapunk február 3-i számában tájékoztattuk olvasóinkat az 1963. évi 34. számú törvényerejű rendeletről. A rendelet megjelenése óta a minisztériumokban és a szakszervezetekben — így nálunk is — serényen dolgoznak a rendelet szellemének és a tárca adottságainak megfelelő végrehajtási utasítás elkészítésén.

Ez a munka nemcsak a szerkesztő bizottságra, de valamennyi dolgozóra felelősséget ró. A Munka Törvénykönyv és ennek végrehajtási utasítása hosszú időre megszabja mind a vezetők és a dolgozók, mind a munkásvédelmi és egyéb szervek munkavédelmi tevékenységét. Ebből a szempontból *nem mindegy, hogy a kiadandó végrehajtási utasítás mennyire tükrözi az életet,* mennyire válik a vezetők és dolgozók személyes ügyévé a rendeletben előírtak betartatása, betartása. Ehhez kérjük minél több szakmai vezető, dolgozó véleményét, javaslatát.

A vezetők és dolgozók széles körű bevonása a végrehajtási utasítás elkészítésébe elengedhetetlen. Ezt figyelmen kívül hagyni annyit jelent, mint eleve számolni a sikertelenséggel.

A törvény csak alap

Mindezek mellett világosan kell látnunk, hogy az új *végrehajtási utasítás egymagában még nem oldja meg a fennálló problémákat.* Az előttünk álló feladatok csak akkor oldhatók meg sikerrel, ha a vezetőket és a dolgozókat fel tudjuk sorakoztatni a törvényes előírások betartására. Ebben a munkában jelentős feladat hárul minden szakszervezeti tisztségviselőre. A nevelő, felvilágosító tevékenység fokozásával lépésről lépésre kell elősegíteni a szocialista gondolkodásmód kialakítását, amely nem tűri meg a fegyelmezetlenséget, a törvényes rendelkezések mellőzését, az opportunizmust, a felelőtlenséget, s mindazt, ami gátolja a balesetelhárítás és egészségvédelem hatékonyságát.

A szakszervezeti tisztségviselők és a vezetők példamutatása ezen a téren is elengedhetetlen. Nehezen képzelhető el, hogy a szakszervezeti aktíva, aki mellőzi a biztonsági és egészségvédelmi előírások betartását vagy az a vezető, aki beosztottjainak munkájában — a rosszul értelmezett pillanatnyi érdekek előtérbe helyezése miatt — eltűri az utasítások és óvórendszabályok megsértését, nem tud olyan erkölcsi alapot biztosítani, hogy a balesetelhárítás és egészségvédelem szószólója legyen.

A nagyobb jogkör kötelez

Az új törvényerejű rendelet első olvasásakor is szembetűnő a szakszervezetek jogkörének és feladatának növelése. A nagyobb jogkör lehetőséget biztosít a dolgozók élet- és munkakörülményeinek fokozott javítására, a balesetek csökkentésére. A jogkör növelése, persze, nagyobb feladatok vállalásával is jár és ezt feltétlenül látni kell minden szakszervezeti bizottságnak. Lényegesen magasabb színvonalra kell emelni a vezetés és szervezés munkáját. *A munkásvédelemmel való foglalkozást a szűk csoportfeladatból a dolgozók aktív támogatásával társadalmi üggyé kell tenni.*

A rendelet számos olyan kérdésben ad a szakszervezeti bizottságoknak kizárólagos hatáskört, melyekben korábban csak a felsőbb szakszervezeti szervek dönthettek. Ilyen például a dolgozók biztonságos munkakörülményeinek megteremtése stb. Ez lényeges változást követel a szakszervezeti bizottságok munkájában.

Ahhoz, hogy ezekben a kérdésekben helyes vagy megfelelő döntés születhessen, a helyi körülmények és a dolgozók véleményének alapos ismerete szükséges. Az eddiginél nagyobb mértékben kell támaszkodni a dolgozók kezdeményezésére. *Jobban kell ismerni a törvényes előírásokat, mert helytelen döntés esetén a szakszervezeti bizottságoknak kell vállalni a felelősséget.*

A törvényes előírásokat azonban nemcsak a szakszervezeti bizottság tagjainak, hanem minden dolgozónak ismernie kell. A szakszervezeti bizottságok feladata, hogy minden rendelkezésre álló eszközzel elősegítsék ezek megismerését. Ugyanakkor módot kell találni arra is, hogy az időközökben beálló változásokról a dolgozók tájékozódjanak.

Takács József
(Folytatjuk.)

Balesetet előztek meg

A Balaton északi partján, ahol még nincs felújítva a régi pálya, gyakran fordul elő síntörés. Az utóbbi hetekben például *Nagy Imre* vonalgondozó *Balatonfüred—Aszófő* között talált síntörést. *Farkas Kálmán* vágánygondozó *Alsóörs—Balatonfüred* között ugyancsak törött sínre akadt. *Vecsei Pál* váltókezelő február 5-én *Alsóörs* állomás negyedik vágányán fedezett fel síntörést.

A pályafenntartás dolgozói mindhárom esetben késedelem nélkül kicserélték a törött síneket.

A sok síntörés is azt bizonyítja, éppen itt az ideje e vonal felújításának. A munka folyik, de a végleges befejezésig ajánlatos fokozott éberséggel ellenőrizni a pálya állapotát.

Kiss Lajos

Becsületes megtaláló

Érdekes levelet hozott a posta Szerencs állomásra. Szántó Jenőné küldte meg Budapestről Kovács László anyaggazdálkodó fiának elveszett szabadjegyét és arcképes igazolványát.

Kovács László maga is a talált tárgyak kezelője. Évek óta becsületesen továbbította tulajdonosaikhoz a vonaton vagy az állomáson felejtett tárgyakat. Ezúttal rajta segített egy becsületes megtaláló, mintegy viszonozva Kovács László lelkiismeretes munkáját.

Németh Pál

Baleseti krónika...

Az ország vasúthálózatán naponként előforduló események itt leírt rövid ismertetéséből is kitűnik, hogy a következménnyel vagy anélkül járó balesetek az utasítások betartásával, körültekintőbb, lelkiismeretesebb munkával többségükben elkerülhetők lettek volna.

A jelzőmeghaladások, kocsimegfutamodások, erős rájárások, foglalt vágányra való fogadások, és más szabálytalanságok nem egy esetben pótolhatatlan veszteségeket okoznak. Szívlelje hát meg minden vasútas dolgozó.

Február 5-én 14.30 órakor *Nyíregyháza* állomás XIX. vágányán a 2. sz. tartalék kíméletlen rájárása következtében 2 rakott kocsival kisiklott és erősen megrongálódott.

★

Február 5-én 14,45 órakor Ferencváros keleti gurító XXI. vágányán 2 üres kocsi az erős szélviharban megfutamodott és erősen ráütközött az álló kocsisorra. Mindkét kocsi kisiklott.

★

Február 3-án Ferencváros nyugati rendező B. I. sz. vágányáról a visszatoló 411 051 sz. fordagéppel összeütközött a B. I. sz. vágány felé haladó 424 009 sz. gép, melynek mozdonyvezetője az előbbi gépnek adott hátrajelzést, helytelenül magára vonatkoztatta. A 411 051 fordagép szolgálatképtelenné vált.

★

Február 1-én 4.48 órakor *Nyársapát* állomáson a 757 sz. vonat előzetes értesítés nélkül foglalt vágányra járt. A vonat a kocsisor előtt 20 m-re megállt. A balesetet *Virágh László* mozdonyvezető hárította el, aki idejében észrevette az előtte álló kocsisort.

Személyi sérülések

Január 28-án 21.50 órakor a *Hámán Kató fűtőház* kijáró vágányán a 324 150 sz. gép halálra gázolta *Krepacki Márton* fűtőt, aki a sínszálon ülve kalapálta kiperemesedett lapátját.

★

Szolnok állomáson január 29-én 18.50-kor a VII. vágányról kijáró 5541 sz. vonat elütötte Varga József pályamunkást, aki a fűtőházból szálláshelyére volt útban. Nevezetet néhány másodperccel előbb figyelmeztették a közeledő vonatra.

★

Január 31-én 9.35 órakor az *Újfehértó* állomásról induló 6261/2 sz. vonat térden alul levágta *Marton Sándor* vonatfékező bal lábát, aki menet közben ugrott fel a már erősen mozgásban levő vonatra.

Február 5-én 6.30 órakor Záhony állomáson kocsik beállítása közben halálos balesetet szenvedett Ádám Sándor 23 éves kocsirendező. A balesetet szenvedett a mozdony lépcsőjén a rakodó felöli oldalon állott és így a rakodó és a mozdony közé szorult.

Február 6-án 17 órakor *Szombathely fűtőház* széntéri vágányán *Horváth Ferenc* gépkisérőt a bejáró 520 sorozatú mozdony a szénkamrához szorította. Nevezett súlyos medencecsont töréssel került kórházba.

Lapzártakor érkezett:

Február 11-én 4.35 órakor *Rákosrendező állomáson* a 220 sz. személyvonat az I. sz. fővágányon előzetes értesítés nélkül a 411 438 sz. gép által foglalt vágányra járt következmény nélkül. A veszélyeztetés oka: *Fodor György* főtiszt rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Bátor József* és *Végh Gyula* térfelvigyázók megfeledkeztek a vágány foglaltságáról.

★

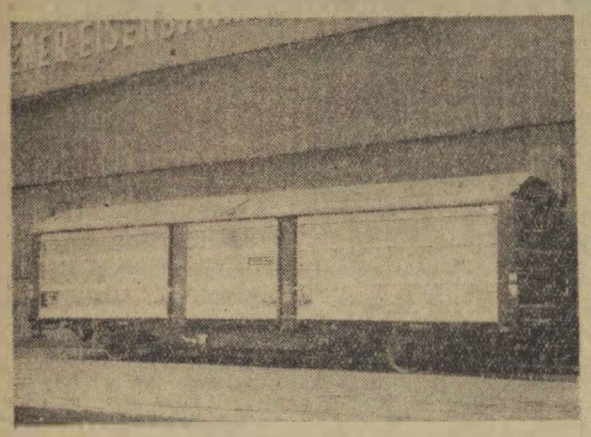
Február 10-én 20.11 órakor Aszód állomáson a 4261 sz. vonat elütötte Major Jánost, a 6321 sz. vonat vezetőjét, aki súlyos csonkulásos balesetet szenvedett.

★

Február 10-én 18.10 órakor *Diósgyőr* állomás Szabadságrendező vágányán szétkapcsolás közben az ütközők összenyomták *Uhin István* kocsirendező kézfejét.

A külföld legújabb vasúti technikájából

Különleges teherkocsi



Az utobbi években a vasutak arra törekszenek, hogy a szállítottak különleges igényeit maradéktalanul kielegitsék. A Német Szövetségi Vasutak ilyen cellal szereznek be olyan különleges teherkocsikat., melyeknek nemcsak tetőzete, hanem oldalfala is eltolható. Ezekből a kocsikból daruval es villasemelő-targoncával gyorsan történik a kirakás.

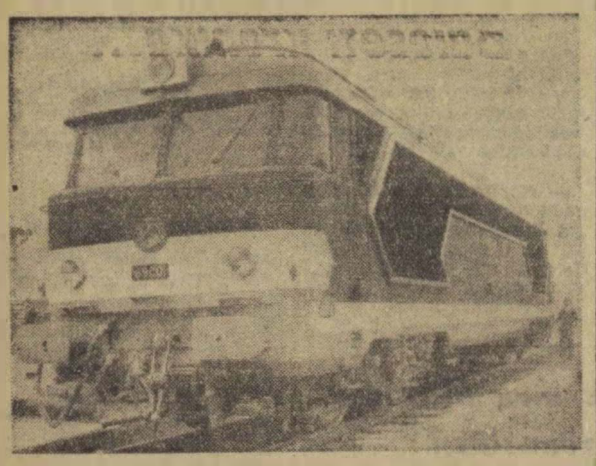
Ez a nyugatnémet SEAG vagongyárban készült 14 m hosszu, 86 köbméter terjogatu kocsi kétfele oldalfal elrendezesei épult. Darabáru szallitasa esetén a két szélső ajtólap belülről rögzithető. Ilyenkor a kocsi 2,5 m szabad ajtónyilasu fedett teherkocsikent közlekedik.

A lengyel vasúti ipar két újdonsága

A lengyel vasuti ipar ebben az évben két újdonságot, — egy villamos és egy Disel-vonatot — bocsat az utazóközönség rendelkezésére. A wroclavi „Pafawag" uzem villamos vonata a *Varsó—Szilezia* közötti vonalon közlekedik majd. Ez a szerelveny 4 kocsiból áll. A kocsik összekapcsolása olyan képet mutat, mintha egy harom helyen megosztott hosszú vagon lenne. Az első és utolso kocsiba kaptak helyet a motorok, amelyek 135 km óra maximális sebességet biztositanak a szerelvenynek.

A lengyel ipar másik gyártmánya egy kényelmes, kétszintű Diesel-motorral működő motorkocsi, amely turista célokat szolgal. A kocsi also szintjében kap helyet a buté, a poggyaszter es a ruhatár. A felső szinten a kényelmes, forgatható fotelekben 65 utas részere van ülőhely. A kocsi érdekessége még, hogy az utasok a nagy ablakokon és eltolható tetőn át gyönyörködhetnek a táj szepeségeben.

Az SNCF 4000 lóerős Diesel-mozdonya



A francia vasút a közelmúltban vett at egy uj nagyteljesitményú Diesel-hidraulikus mozdonyt a *Creusot Koho és Vasmű Tarsasagtól.* A mozdony két motorja jelenleg 4000 loerő teljesitmenyet fejt ki, teljesitmenyét azonban 4800 loerore fogják emelni. A BB 69 000-es mozdony súlya 84 tonna, maximális sebessége 140 km ora. A mozdony egyes fontos, nem villamositott fővonalakon gyors- és tehervonatokat egyaránt továbbít.

Teherbírása 100 tonna

Az Egyesült Államokban újtipusú nyitott teherkocsikat használnak szénszállításhoz. Az uj kocsik befogadóképessége 113.3 köbméter, teherbirókepességük 100 tonna. A kocsik kirakása vibrátorok segitségevel történik az ürtőnyilásokon keresztül. A nyilások a padló egész területét elfoglaljak. Egy-egy kocsi kirakása 20 masodpercet vesz igénybe

Az ürítőnyílások felnyitására és elzarására elektrohidraulikus rendszerü berendezést használnak. A motor erőkifejtése 15 lóerő. A vagonok teljesen hegesztett eljarassal. rövidített gerinclemezes tartóval készültek. Hosszúságuk 15 900 mm, magassaguk 3900 mm.

Kocsiszekrény plasztik anyagból

Angliaban a varoskörnyéki forgalom reszére készülő személykocsiknál plasztik anyagból épitik a kocsik szekrényét. Az oldalfalaknak nincs szabványos keretük. A kocsiszekrény merevségét azzal érik el, hogy az oldalfalakat és a tetőt több rétegből álló panellekből epitik. Kivülről es belulről üvegplasztik lemezeket alkalmaznak. Közöttük pedig merev, porus habpanelleket, amelyeket vasalással szilardítanak meg. Ez a konstrukcio egyben jó hang- és hoszigetelést is biztosit. A plasztik kocsiszekrénnyel készült uj kocsik jelenleg próbajaratakat vegzik.

VAGONTETŐ ÜVEGPLASZTIKBÓL

A Szovjetunió tehervagon-gazdasagi főigazgatosaganak tervezői a közlekedésügyi minisztérium központi tudomanyos kutatóintézetenek polimer szakosztályával együttműködve üvegplasztik vagontetőt kisérleteztek ki négytengelyes teherkocsikra. A kisérleti vagon jelenleg uzemi próbáit vegzi. Az üvegplasztiktető lehetővé teszi a vagon önsúlyának mintegy 700 kg-mal való csökkenteset.

Automatikus térközbiztositás az Északi Sarkkörön túl

A *szovjet* vasutak *Oktjabrszk* fovonalán, *Kandalaksa-Louhi* között a mult ev utolso napjaiban fejeztek be az automatikus térközbiztositó-berendezés, valamint *Zapolarje* állomason az elektromos berendezések felszerelését. A szovjet vasútaknak ez a legészakibb atomatikus biztositó berendezessel ellatott része.

A berendezések felszerelését nehéz körülmények között végezték. A Sarkvidéken kemény a tel. A hőmérő higanyszama nem egyszer minusz 35—40 fokot mutatott. Ugyanakkor a nappali világosság mindössze négy órat tartott.

Az üzemegészségügy gazdasági kihatásai a Borsod megyei fűtőházaknál

Az üzemegészségügyi viszonyok sokszor elhanyagolható tényezőként tűnnek a gazdasági és műszaki vezetők szemében. Igaz, az egészségügyi viszonyok gazdasági hatása nem mindig kézzelfogható, az esetleges károkat csak utolag lehet kiszámitani. Összehasonlításra is nehezen adodik lehetőség.

Öt Borsod megyei fűtőhazra vonatkozóan olyan adatokat sikerült összegyüjtenem, amelyek megbizható alapot adnak az összehasonlításra, annak lemérésére, milyen gazdasági hatásokkal jar az üzemegészségügy kedvező vagy kedvezőtlen alakulása. Az öltözők és fürdők állapotával összefüggésben a meghűléses megbetegedések statisztikai adatait vettem vizsgalat alá. Tény, hogy meghűlésnek más helyen és alkalommal is ki vannak téve a dolgozók, de a körülmények es a statisztika összevetése mégis igazolja állitásomat

Nézzük a körülményeket

A megvizsgált fűtőházakat az öltözők és fürdők szempontjaból a következők jellemzik:

Sárospatakon a legjobb a helyzet. Az öltöző és a fürdő közös, központi fütéses épületben található. A fürdőből párás levegő nem jut az öltözőbe. A dolgozók átöltözése jol szellőzött, tiszta levegőjű helyiségekben történik.

Szerencsen ugyancsak közös épületben helyeztek el az öltözőt és a fürdot. Az öltöző azonban szűk, ezert a szekrények egy részét a mozdonyszinben talaljuk. Az itt öltöző dolgozók csak szabad területen való áthaladással tudják megközeliteni a fürdőt. Központi fütés nincs, az öltöző levegője paras.

Bánréven a szerencsihez hasonló a helyzet azzal a különbséggel, hogy itt valamennyi dolgozó csak szabad területen at juthat a fürdőbe. Az öltöző zsúfolt, központi fütés nincs.

Sátoraljaújhelyen a legroszszabb a helyzet. A fürdő mellett levő öltözőben csak 12 dolgozó fér el. A párás helyiségben a ruhák átnedvesednek, ami elősegíti a meghűléses betegségeket. A többi dolgozó a huzatos mozdonyszinben öltözik. A fürdő rossz levegőjű, nem szellőztethető helyiség, berendezése elavult.

Miskolcon az öltözők és a mosdók állapota nagyon elhanyagolt. A központi öltöző folyosóján es lépcsőházában is öltözőszekrényeket találunk, több munkahelyen teherkocsiszekrényben rendeztek be öltözőt.

Mit mutat a statisztika?

Az alábbi kimutatás szemlélteti a fűtőházak egy-egy dolgozojára jutó táppénz összegének alakulását.

	Egy főre eső táppénz		
	1960.	1961.	1962.
Sárospatak	728	756	676
Szerencs	810	838	799
Bánreve	928	646	579
Sátoraljaújhely	936	915	1621
Miskolc	1116	958	1009

Kitünik e táblázatból, hogy az üzemi-egeszségügyi viszonyok romlásával emelkedik az egy dolgozóra kifizetett táppenz összege. Ez az emelkedés olyan nagy, hogy *Satoraljaújhelyen* 1960-ban 208 forinttal, 1962-ben 945 forinttal. *Miskolcon* pedig 1960-ban 388 forinttal, 1962-ben 383 forinttal fizettek ki dolgozónként több táppénzt, mint *Sárospatakon.* Ezeknél a fűtőházaknál jelentős többletköltséget okozott az üzem-egészségügyi viszonyok elhanyagoltsága.

A bánrévi fűtőháznal jelentős javulás mutatkozott. A kifizetett táppénzek aránya elérte a kedvező, *sárospataki* szintet. Ennek az a magyarázata, hogy 1961-ben az öltözőhelyiseget megcserélték az oktatóteremmel. Ez sokkal nagyobb, jól szellőztethető, a fürdővel zárt folyosó köti össze. Ilyen egyszerű intézkedés következtében dolgozónként átlag mintegy 100 forinttal kevesebb táppénzt kellett kifizetni Bánrevén.

Az alábbi táblázat a 100 dolgozóra eső meghűléses megbetegedés miatt bekövetkezett táppénzes napok számát mutatja 1962-ben, a második számoszlop a 100 dolgozóra eső táppénz összegét szemlélteti.

Sárospatak	327 nap	21 582 forint
Banréve	341 „	22 406 „
Szerencs	543 „	35 838 „
Satoraljaujhely	903 „	59 598 „

Milliókkal fizetünk

Több mint 200 00 forinttal kevesebb tappénzt kellett volna kifizetni, ha valamennyi fűtőháznál a sárospataki fűtőház szintjére csökkentették volna a hűléses megbetegedések arányát. Ebben az összegben nem szerepel a miskolci fűtőház. Ha a miskolci fűtőház üzem-egészségügyi helyzetét is a sárospataki nivóra emeltek volna, akkor egy főre 333 forinttal kevesebb táppenzt kellett volna kifizetni, ami 1962-ben 634 698 forint megtakarítást jelentett volna. Ebben az összegben nincs benne a félszázalékos juttatás, a betegek ápolására, a gyógyszerekre, a kórházi kezelésre és a betegállományba került dolgozók helyettesítésére forditott ugyancsak tekintélyes összeg.

A számok tükrében bizonyithato, milyen nagy jelentősége van az üzem-egészségügynek, a szociális körülmények javitásának. Vegyük hozzá a sárospatakiakban ki nem fejezhető értéket, az ember egészségét, s világosan áll előttünk a munkakörülmények szüntelen javitásának jelentősége.

Dr. Lencz Géza

Jelentős apróságok

A vasúton tapasztalható néhany olyan jelenség, amelyre sokan azt mondják, hogy „aprósag", nem érdemes vele foglalkozni. Ugy gondolom, mégsem árt, ha néhány ilyen apróságra felhivjuk a figyelmet.

★

Országos problema, hogy **a fékberendezések nem oldanak tökéletesen**

és a szoruló féktuskók miatt laposodnak a kocsik kerekei. Elsősorban a vonatkisérők feladata lenne, hogy felügyeljenek a siro kerekekre. Gyakran elfeledkeznek erről, s a mulasztas vege: ki kell sorozni a kocsit.

★

Személyvonatoknál nagyon gyakori, hogy a jegyvizsgálok — talán a hidegtől félve — állomasokon és megállóhelyeken nem szállnak le a kocsikról.

Az utasok irányitás, segitség nélkül maradnak

es ilyen esetben a vonat indulása is balesettel járhat.

★

A zárjelző lámpák állapota, hiánya sok balesetveszélyt rejt magában. Túlzás nélkül mondhatjuk, a MÁV számára is olcsobb lenne, ha a külföldön már jol bevált villamoslámpákat alkalmazná zárjelzőként.

★

Köztudomású, hogy **ketszeres vonóerő szükséges a nyitott ajtóval közlekedő üres fedett kocsik továbbitásához.**

Ha esik vagy havazik, a nyitott ajtóval közlekedő kocsik belseje átnedvesedik, s az ilyen kocsiba berakott áru könnyen kárt szenved. Ez a jelentéktelennek látszó hanyagság — a fedett kocsik ajtajának nyitvahagyása — sok pénzébe kerul a vasútnak.

Uglay Sándor
Miskolc

Egy nem mindennapi hangverseny

Nem sokan tudják

hogy működik Budapesten a Rozsa Ferenc utcaban egy kulsejében szerény, de annál fontosabb kulturális szolgálatot célzó intézményünk, a szakszervezet központi zeneiskolaja. Az 550 hallgató életének legmaradandóbb kincseit gyűjti ott össze. Az idősebbek tudatosan, a kisebbek csak a szivükbe zárva.

Ebben az iskolában nincs korhatár és felvételi vizsga. Öt évestől hatvanig a legkülönbözőbb életkorúak a növendékei, akiket egy gondolat hozott össze: a muzsika feltétlen szeretete. Tudják, hogy nem lesz mindannyiukból egy Fischer Annie, Szigeti József vagy Melis György (bár a tehetség koroktól független, előtörése sem ismeretlen a zene történetében), de valamennyien tudatosan elveszik majd az igazi zenét, éles kritika és fejlett müizléssel el tudják határolni az igazi értéket a silany giccstől.

S amit Kodály Zoltán megalapodott egy nemzet zenekultúrajának legszélesebb alapjáról, azt ők szorgalmas tanulással valóra váltják. Legtöbbjük eljut oda, amire Bartók zsenialitásának kellett rádöbbennie, mikor a dalokat illetően (de általános értelemben) azt irta: „Feltsmertem, hogy a tévesen népi daloknak tartott magyar dalok — amelyek a valóságban többé-kevésbé triviális népszerü müdalok csupán —, nem sok érdekeset nyujtanak." (Magyar Irás, 1921.)

Ezek a gondolatok

jutottak eszünkbe a február 1-i növendék hangverseny után, ahol 22 műsorszám keretében alkalmunk volt hallani — sőt élvezni —, többek között Haydn két tancát s kis Schmidt Zsuzsa, vagy Beethoven Liebesliedjét Berky István, Christian Bachnak egy elmélyült kis darabját Benson Wanda és nem utolsó sorban Lukyanek bájos dallamát a másodikos Elek Istvánka előadásában. És a gyermekek mellett felléptek az idősebbek is, akik igyekvő buzgalommal melyültek el egy Schubert-dalban, az igazi — bartóki mércével mért — magyar vagy olasz népdalban.

Nem lenne teljes

a beszámolónk, ha nem emlékeznénk meg arról a 26 tanárról és tanárnőről, aktk zeneéletünk fáradhatatlan munkásai, s akiket jó pedagógiai érzékük mellett (a növendék hangversenyek közismert bizonytalanságát itt alig éreztük) a zene szeretete segit abban, hogy ugyanezeket az érzéseket atadják növendékeiknek.

Az iskolának három kihelyezett részlege működik a Dunasoron, a Landler- és az Északi Járműjavitónál 10—15 növendékkel. Zenei kápásikat olyan kiváló művészek látják el, mint például Varsányi László, akinek jól sikerült hangversenyéről nemrég külön megemlékeztünk.

Dr. Csillag Ferenc

Pályázati hirdetmény a MÁV nevelőintézetekbe történő felvételre

A Vasut Főosztály pályázatot hirdet a MÁV-nevelőintézetekben elhelyezendő általános és középiskolás tanulók részére az 1964—65. tanevre. A pályázattal kapcsolatos alaprendelet az 1961. évi 4. sz. Hivatalos Lapban jelent meg. A rendeletet az alábbi kiegészitesekkel együtt értelemszerüen kell alkalmazni.

A pályázók részére nyomtatványokat a nevelőintézetek és a vasútigazgatóságok adnak. A szabályszerüen kitöltött és a követelményeknek megfelelő kérelmeket a középiskolába jelentkező a kérelmezett nevelőintézetnek 1964. március 15-ig, az általános iskolába jelentkező növendék pedig a területileg illetékes vasútigazgatóság I. osztályának június 30-ig kell, hogy megküldje. Az Utasellátó Üzemi Vállalathoz tartozó dolgozók gyermekei kérelmüket a budapesti vasútigazgatósághoz küldjék.

A középiskolas növendékek kérelmük elbiralásarol az 1963—64. tanév végéig, az általános iskolások 1964. augusztus 20-ig kapnak értesitést. A felvételt nyert növendékek részére adott értesitések egyben intézeti behivóul is szolgálnak.

Nyugdíjasok búcsúztatása

Meghatő ünnepség színhelye volt a nagykanizsai vasutas kultúrotthon, ahol a nagykanizsai pályafenntartási főnökség XI. és XII. pályamesteri szakaszáról nyugdijba menő dolgozókat búcsúztatták.

Kedves hagyomány már a búcsúztató ünnepség. Ez alkalommal a XI. pályamesteri szakasz szocialista brigádjától Gujzer József, Kálovics Ferenc és Imrei József, a XII. szakaszról Hajdú József és Novák István búcsúzott sok évi közös munka után. Az ünnepségen a szakmai vezetők, a párt- és a tömegszervezetek képviselői meleg szavakkal mondtak köszönetet a nyugdijba vonulóknak a jó munkáért és kivántak jó egészséget a megérdemelt pihenéshez.

A műhelybizottság és a munkatársak emléktárgyakkal ajándékozták meg a nyugdijasokat és fehér asztal mellett felelevenitették a közös munka élményeit.

SÓLYOMVÁRI FERENC
Nagykanizsa

Sport

Bejutott az asztalitenisz EK döntőjébe a Vasútépítő Törekvés

Február 5-én *Prágában* került sor az asztalitenisz Európa-Kupa elődöntő mérkőzésre a *Vasútépítő Törekvés* és a *Slávia Prága* férfi asztalitenisz csapatai között. A nagy érdeklődés mellett sorrakerült összecsapás a Vasútépítők 5:3 arányú győzelmével ért véget. A *Berczik, Rózsás, Holló* összetételű csapatból *Berczik* és *Rózsás* 2—2, *Holló* pedig 1 győzelmet szerzett.

A Vasútépítők ezzel a győzelemmel bekerültek az Európa-Kupa döntőjébe, ahol a Bp. Vörös Meteor—CSM Kolozsvár találkozó győztesével mérik össze tudásukat.

Élménybeszámoló sportbemutatóval

A budapesti szolgálati helyeken a téli hónapokban sem szunnyad a sportélet. A szakszervezet budapesti bizottságának rendezésében ezekben a hetekben asztalitenisz-bajnokságot bonyolítanak le.

A teremsportok mellett ez az időszak jó lehetőséget nyújt élménybeszámolók és sportbemutatók rendezésére is. Február 10-én *a Keleti pályaudvar kultúrtermében* került sor ilyen eseményre. A budapesti bizottság meghívására *Berczik Zoltán, a Vasútépítő Törekvés Európa-bajnok asztalitenisze*zője számolt be játékospályafutásáról, valamint japán és nigériai útiélményeiről.

A beszámolót jól sikerült bemutató követte. *Berczik* és klubtársa, *Rózsás* hárommenetes játszmában adott izelítőt az asztalitenisz szépségéből. A nézők többször jutalmazták vastapssal a két válogatott versenyző játékát.

Heves megyei vasutas sportkörök

Heves megyében három vasutas sportkört — a MÁV Hatvani AC-t (volt HVSE), a Füzesabonyi VSC-t és a Gyöngyösi VSE-t —, tartanak nyilván. Mindhárom sportkör jelentős szerepet játszik a megye sportéletében. Az alábbiakban e három vasutas sportkört mutatjuk be az olvasóknak.

GYÖNGYÖSI VSE

Az utóbbi években szépen fejlődik a sportkör, amely labdarúgó, röplabda, atlétika és természetjáró szakosztállyal rendelkezik. A labdarúgók a megyei I. osztályban szerepelnek. Ugyancsak a megyei bajnokságban játszanak a röplabdázók is. A gyöngyösiek salakos edzőpálya és röplabdapálya építését tervezik. Ezenkívül az új vezetőség a kézilabda-szakosztály létrehozását tervezi, erre az esztendőre.

MÁV HATVANI AC

Hatvan város legnagyobb sportköre a huszas években alakult HVSE utódja a MÁV Hatvani AC. Ma is többszáz vasutas áll mint fizető tag a sportkör mögött. A szakosztályok közül a múlt évben az atléták, az úszók és a vízilabdázók végeztek jó munkát. Mivel a labdarúgók, az ökölvívók és a kézilabdázók gyengébben szerepeltek, az új vezetőség e három szakosztály fejlesztését tűzte célul maga elé. A nagymúltú labdarúgócsapat jelenleg a megyei bajnokság középmezőnyében foglal helyet. A hatvani vasutasok azt szeretnék, ha a csapat felsőbb osztályba kerülne. A tavasszal különösen sokat várnak a fiataloktól és Névai Ambrus edzőtől, a debreceni Bocskai egykori játékosától.

FÜZESABONYI VSC

A FVSC öt szakosztállyal — kézilabda, atlétika, sakk, asztalitenisz és labdarúgó — rendelkezik. A másik két sportkörhöz hasonlóan a Füzesabonyi VSC szakosztályai is alacsonyabb osztályban szerepelnek. A közeljövőben sincs remény arra, hogy a szakosztályok jobb eredményt érjenek el. Ennek főként az az oka, hogy Füzesabonyban ellentétek vannak a vezetőség tagjai között. Ez nem helyes, mert a vezetők törzsalkodásának mindig a szakosztályok, a sport látja kárát.

(Szigetváry)

Lehet tervszerűen is építkezni...

Szombathelyen az állomás elvételi épülete mellett áll már a kétemeletes új irodaház, melyet a felvételi épület tehermentesítésére építettek. Most végzik a belső munkálatokat. A *Celldömölki Építési Főnökség* 10. építésvezetőségének dolgozói a leghidegebb napokon is dolgozhattak, mert a munkahelyeket idejében előkészítették a télre.

— Úgy szerveztük a munkát, hogy tartsuk a határidőket, teljesítsük a terv előírásait — tájékoztatott a munkálatokról *Melczer Imre* építésvezető. *— Júniusban kezdtük a munkálatokat és december 31 helyett már október 1-re tető alá került az épület. A kéthónapos előny révén elértük, hogy senkit sem kellett fagyszabadságra küldenünk, mert a belső munkálatokat télen is végezhetjük. Tavaly télen nálunk is sok volt a munkakiesés, de sikerült pótolnunk, mert főnökségünknél elsőnek mi vezettük be az 56 órás munkahetet.*

Elmondotta az építésvezető, hogy megkezdték *Szombathely*-állomás régi felvételi épületének felújítását is. Jelenleg belső átalakítási munkálatokat végeznek. A műemléknek számító épületet eredeti stílusban állítják helyre, falait műanyagfestékkel fogják kifesteni. A peron modern poliészter tetőt kap. Új érkezési csarnokot létesítenek, a harmadosztályú söntést korszerű bisztró váltja fel. Modernebb lesz a ruhatár, a gyermekes anyák váróterme és galériával bővítik a kultúrvárótermet. Az Utasellátó új konyhát és cukrászműhelyt kap. Mindkét épületet gőzfűtéssel szerelik fel.

A Celldömölki Építési Főnökség 12 építésvezetősége közül a múlt évben a legjobb gazdasági eredményt a 10. építésvezetőség dolgozói érték el. Az egy főre eső termelési érték a bázisidőszakhoz képest havonta átlag 8 forinttal magasabb. Az építésvezetőségnél a *Kossuth-brigád Horváth Ferenc* kőműves vezetésével és a *Petőfi-brigád Németh György* kőműves irányításával már szocialista oklevelet kapott. A szocialista címért versenyez a *Dózsa-brigád* és a *József Attila ifjúsági brigád* is. Mind a négy brigádban különböző szakmájú építőmunkások dolgoznak, akik fegyelmezett munkával, egymást segítve érik el a jó eredményt.

(L—cz)

Vonatkisérők helytállása

Sok minden történik, amíg a személy- vagy tehervonat eléri a célállomást. A tolatások, az árukezelések, az utasokkal való bajlódás sok nehézséget, néha bosszúságot is okoz. A vonatkisérők dolga ilyenkor télen különösen nehéz, mert sokat kell a szabadban tartózkodniuk. Sokan meg is feledkeznek a helytállásról, és inkább a kalauzkocsi melegébe húzódnak, mintsem az utasok irányításával törődnének. Ez történt például legutóbb *Mezőhegyes állomáson*, ahol a 8832 számú vonat békéscsabai honállomású jegyvizsgálói a vonat indulása előtt 10 perccel még a kalauzkocsiban tartózkodtak.

Csongrád állomáson legutóbb a 7430 számú vonat indulásánál a három jegyvizsgáló közül csak egy adott jelzést, a többieknek „nem volt idejük" kiszállni a kocsiból. Az ilyen vonatindítás súlyos baleseteket forrása lehet.

A szegedi igazgatóság területén dolgozó jegyvizsgálók többsége azonban becsülettel helytáll a téli forgalomban is. Dicséretet érdemelnek az olyan jól dolgozó jegyvizsgálók, mint *Hegyi Ferenc* szegedi, *Tóth B. István* kiskunfélegyházi honállomású jegyvizsgálók.

Sziládi Sándor
Szeged

Lelkiismeretesebb munkát

Tavaly december 13-án *Ajkán* feladtak *Szerencsre* egy zsákban 8 kg súlyú munkaruhát. Az *Ajkán* megrakott 126 492 számú gyűjtőkocsi kirakásánál megállapították, hogy a munkaruhás zsák nincs a küldemények között.

Szerencs állomás december 23-án visszakereste a küldeményt. Erre *Ajka* állomás *Szerencsnek* december 30-án azt válaszolta, hogy a munkaruhákat időben elküldték. A küldemény ennek ellenére csak február 4-én érkezett meg *Szerencsre* az *Ajkán* január 25-én kiállított fuvarlevél kíséretében. A felületes kezelés 53 nap késést és sok fölösleges munkát okozott.

Talán csak nem az volt a baj, hogy „szerencsétlen" napon adták fel a zsákot?

Bakó János
Miskolc

Mikor valósitják meg Sturovón az igért közbeváltást?

A sturovói csehszlovák—magyar közös határállomás és *Szob állomás* dolgozóinak januári szakszervezeti taggyűlésén szép eredményekről számolhatott be Molnár elvtárs, a szakszervezeti bizottság titkára. A munka balesetmentes volt. Kocsikihasználási tervüket 102,35 százalékra, a kocsitartózkodást 83,36 százalékra teljesítették a szobi vasutasok. *Sturovón* is jók az eredmények, de részletes értékelés csak január 1-től lesz a csehszlovák elvtársakkal közösen kidolgozott versenyfeltételek alapján.

A taggyűlésen többen kérték a szakszervezeti bizottságot, hogy segítse a Sturovó állomáson dolgozó magyar vasutasok üzemi étkeztetésének megvalósítását. Hónapokkal ezelőtt ígérték, hogy *Sturovón* megvalósítják a közbeváltó rendszert. Több felszólaló kifogásolta, hogy a közbeváltás ügyében nem történt semmi, a sok vonatkésés miatt pedig állandóan nő a havi szolgálati órák száma.

Szelle Ferenc
Szob

HIREK

Művészek a spanyol népért

A Művészeti Szakszervezetek Szövetsége február 10-én este Művészek a spanyol népért címmel nagy sikerű műsoros estet rendezett az Erkel Színházban.

Az előadáson megjelent Rónai Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Magyar—Szovjet Baráti Társaság elnöke és társadalmi életünk számos más vezető személyisége, valamint a szocialista országok budapesti nagykövetségeinek több tagja. A közönség soraiban mintegy kétszáz vasutas és hozzátartozója is helyet foglalt.

A nagy sikerű ünnepi est műsorában az Operaház ismert művészei léptek fel. A műsor Radnóti Miklós Hispánia!... Hispánia!... című versével kezdődött Horváth Ferenc tolmácsolásában, majd az Operaház szólóénekesei tették felejthetetlenné az estét.

— Hét brigád versenyez a szocialista címért a békéscsabai GV fűtőházban. A brigádok jó együttműködésének tulajdonítható, hogy 1963-ban 109 százalékra teljesítették a tervet.

— 100 éves az észak-kaukázusi vasút. Ez a vonal ma a Szovjetunió egyik legnagyobb forgalmú villamosított fővonala.

— Korábban csak ellenőrző orvosi rendelés folyt Szerencs állomáson. Január közepétől tovább javult a csomópont orvosi ellátása. Az ellenőrző orvosi rendelés üzemorvosi rendeléssel bővült.

— Eddig 24 gőzmozdonyt alakítottak át olajtüzelésre az NDK-beli Meningen járműjavítóban. Egy-egy mozdony feltöltése megfelelő nyomóberendezéssel 20 perc alatt történik. Az olajtüzelésű mozdonyok nehéz szerelvények továbbítására síkvidéken és hegyvidéken egyaránt alkalmasak.

— 1963-ban tizennégyezerrel több látogatója volt az aggtelek-jósvafői Baradla barlangnak, mint az előző évben. A látogatók számának növekedésében jelentős része van a múlt évben korszerűsített Bódva-völgyi vasútvonalnak.

— Prága és Berlin között közlekednek a Ganz-MÁVAG korszerű motorvonatai. Egy-egy szerelvény két másodosztályú motorkocsiból, egy elsőosztályú pótkocsiból és egy étkezőkocsiból áll.

— Korszerűsítik a dél-vietnami vasutat. A gőzmozdonyokat Diesel-mozdonyok váltják fel. Az új gépeket az amerikai General Electric Company Pennsylvania Művek szállítják.

— Évek óta eredményesen tevékenykedik a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. színjátszó együttese. Legutóbb nagy sikerrel mutatták be a Nebántsvirág című 3 felvonásos operettet a városi művelődési házban.

— Nyugdíjasokat búcsúztattak a debreceni fűtőházban. Február 1-én 24 nyugdíjba menő vontatási dolgozótól vettek búcsút a debreceni fűtőház dolgozói. Az ünnepségen a szakszervezeti bizottság emléklapot és tárgyi jutalmat adott át munkában megöregedett dolgozóknak.

— Március első napjától újból árusítják az Utasellátó pavilonjai az Expressz néven ismert füstszűrős cigarettát. A vállalat első ízben a múlt év végén lepte meg az Expresszszel az utazóközönséget.

— Eszperantó szakcsoportot alakítottak a tatai vasutasok. A szakcsoport a „Hírnök" nevet vette fel.

A Hivatalos Lapból

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

5. számból: 101 203/1964. I/3. A. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőintézetekbe történő növendék felvételekre.

102 146/1964. I/2. C. Felvétel a középfokú vasúti technikumok nappali tagozatára.

6. számból: 103 164/1964. I/3. A. A munkaviszonnyal és munkahelyváltozásokkal kapcsolatos bejegyzések szabályozása az államvasúti dolgozók személyi igazolványába.

A szerkesztőség üzeni

Németh Pál Szerencs, Kiss Lajos Alsóőrs, Sziládi Sándor Szeged, Czeglédi Sándor, Marosán Pál, Volosinovszki János Debrecen, Szentgáli István Gyöngyös, Káldor László Tata, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Habel Győrsövény, Pusztafalvi Tivadar, Bakó János Miskolc, Sólyomvári Ferenc Nagykanizsa, Szelle Ferenc Szob, Pintér Lajos Vácrátót, Bódogh Mihály Újszentmargita: **Levelelket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Székely Lajos Északi Jj: Levelével egyetértünk. Az Anyagellátási Igazgatóság válaszát közöljük a lapban.

Papszász Ferenc Békés: Írása közlésre nem alkalmas.

B. József Tiszacsege: Kérjük, írja meg pontosan az esemény szereplőinek nevét.

Nagy Elemér Szentes: 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—71
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. **Több járműjavítóban már ezerint dolgoznak.** 13. Papai korona. 14. Csonthéjas gyümölcs. 15. Ilyen a pisai torony. 16. Ez a busz volt a társaskocsi. 17. Algériai államfő családi neve. 18. Francia csattanó. 19. Ez a klub nemzetközi írói egyesület. 21. Vízinövény. 23. Elfásult. 24. Aroma. 25. Kabát mássalhangzói. 27. Haza. 29. Les a szélein. 30. Kerti virág. 32. Afganisztán fővárosa. 34. Hatalmas szicíliai uralkodó. I. e. V. században. 35. Főzeléknövény. 36. Belső szervünk. 38. A. I. 39. Szemmel észleled. 41. Összetételekben föld. 43. Német személyes névmás. 44. Széthány. 46. Nyeremény szelvényem. 48. A kínaiak fő eledele. 50. Szedeget. 52. Kettő ez? 54. Kedves németül. 56. Gépesített Adatfeldolgozó. 58. Ázsiai ország. 60. Magyar Tudományos Akadémia. 61. Gonosz tündér az Odüsszeiában. 63. Híres olasz kikötő. 65. Indulatszó. 66. Ipari növény. 67. Elemi 69. Útsz. 71. Becézett férfinév. 72. Elinal. 74. Szellemi vagy anyagi értékek tudományosan rendszerezett gyűjteménye.

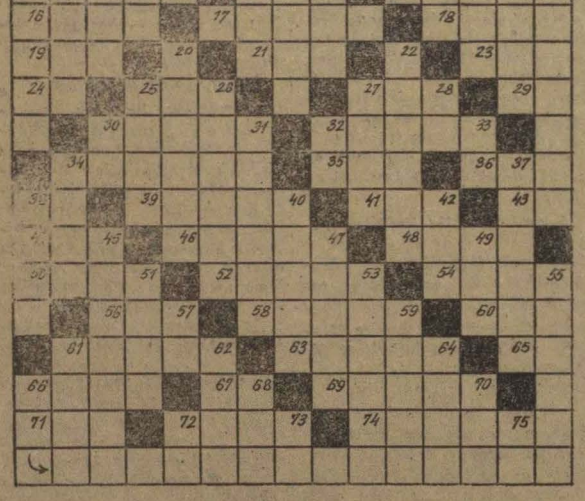
Függőleges: 1. Vágyálom. 2. Spanyol név fonetikusan. 3. Nóbel-díjas német író családi neve. 5. Kettőzve egy Zola-regény címe. 6. Angol erődítmény a Vörös tenger partján. 7. Színárnyalat. 8. Bihar megyei község. 9. Testnevelési Főiskola. 10. A. E. 11. Csavar. 12. Eszménykép. 20. Régi nedűjét. 22. Angol tőzsdés. 25. Német kikötőváros. 26. Vissza: helyettesített. 27. Hága holland neve. 28. Burmai államférfi. 30. Hadakozik. 31. A dalok. 32. Körülbelül. 33. Igekötő. 34. Erdei ragadozó. 37. Spanyol pénzegység. 38. Adakozol. 40. Bányavárosunk. 42. Idegen olaj. 45. Törvényes, közhasználatú idegen szóval. 47. Nem hajlékony. 49. Autómárka. 51. Gabonafélék őrleménye. 53. Zenei alkotás. 55. Szigetcsoport az Atlanti-óceánban. 57. F. K. 59. Arany. 61. Kevert kiub. 62. Élenjáró. 64. Tokaji híres bora. 66. **Ezt várjuk a vízszintes 1-től.** 68. Ruhát tisztít. 70. Betűpótlással üzen. 72. Színes fém. 73. Asszonyrag. 75. Kuka közepe.

Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 66.

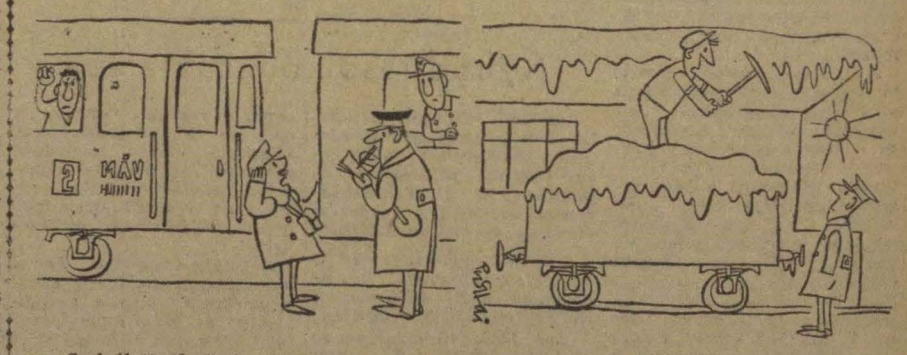
Beküldési határidő: március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Közös teherkocsi park. Kétoldalú bírságrendszer.

Könyvet nyertek: Kiss Ernő Bp. VIII., József krt 16. Czipp Anna Sümeg, Kisfaludy tér 3. Csorba Antal Csongrád, Felszabadulás utca 9. Körmendi Ferenc Szentes, Marx tér 24/a. Szalma Baksi Ferenc Szeged, Nagyállomási II. em.



KÉSÉS IGAZOLÁS — *Rakodási akadály*



— Szolgálattevő elvtárs, tessék hátra jönni! Ott nehezebb igazolni a késést, mert igen- csak mérgesek az utasok.

— Vagy tolassák át napsütötte vágányra, vagy csak márciusra vállaljuk a kirakást.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM | Ára 40 fillér | 1964. MÁRCIUS 2.

Felhívás!

Az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolítása és a zord téli időjárás okozta nehézségek, a nagy hó miatt a szolgálati helyeken háttérbe szorult a tisztasággal való törődés. Így a téli időszak alatt felhalmozódott és a hó által is sokáig takart szemét eltakaritása is késedelmet szenvedett.

A vasútüzem területén a fokozott rend és tisztaság megteremtése fontos közegeszségügyi érdek. A tél folyamán felgyülemlett szemét, különösen akkor, ha szerves anyagokkal (ételhulladék, trágya stb.) szennyezett, a fertőző betegségeket előidéző baktériumok elszaporodásának kedvező lehetőséget nyújt. E baktériumok az olvadás folytán keletkezett szennyvizekkel a kutak vizét megfertőzhetik, a szél által felkavart porszemecskék az élelmiszereket és használati tárgyakat beszennyezhetik. Ez a körülmény mind az utazó közönség, mind a vasutas dolgozók egészségére káros hatással van, mert járványok keletkezésének forrásává válhat.

A szerves szemét eltakarítása és a tisztaság biztositása nemcsak a kulturált utazási feltételek egyik fontos biztositéka, de egyben közegészségügyi érdek is, melynek maradéktalan végrehajtása a vasutnak és dolgozóinak egyetemes érdeke.

A járványveszély megelőzésének érdekében felhivunk valamennyi szolgálati főnökséget, hogy a felügyelete alá tartozó üzemekben és szolgálati helyeken a téli időszak alatt felhalmozódott szemét eltakarításáról haladéktalanul gondoskodjék.

Ezzel egyidejüleg gondoskodjék arról is, hogy az utazó közönség által használt közös helyiségekben (elöcsarnok, váróterem, étterem, mosdó, WC, vasúti kocsik), valamint a vasutas dolgozók munkahelyein (műhelyek, szolgálati helyiségek) és szociális létesitményeiben (öltöző, fürdő, WC) a nagytakarítás még a téli időszak befejezése előtt megtörténjék.

Felhivjuk a szakszervezet valamennyi funkcionáriusát, hogy jelen felhivásunk végrehajtását kisérjék figyelemmel és támogassák.

SZABÓ ANTAL
a Vasutasok Szakszervezete
főtitkára

RÖDÖNYI KÁROLY
miniszterhelyettes,
MÁV-vezérigazgató

Budapesten ülésezett az OSzZsD szakértői bizottsága

Az OSzZsD 1963-ban napirendre tűzte az SMPS terminológiájának kidolgozását. Az ügyvezetésével a MÁV-ot bizták meg. A gondos munkával elkészült tervezetet még a mult év közepén megkapták a részes vasútak. Igy megfelelő idő állt rendelkezésre a tervezet tanulmányozására.

Ismeretes ugyanis, hogy a különböző országok vasutain alkalmazott egyes díjszabási fogalmak eltérőek. Ez az ügykezelésnél gyakran bonyodalmat okozott. Ezért vált már időszerűvé az SMPS nemzetközi személypoggyász és expresszáru fuvarozásban használt szakkifejezések, egységes, szabatos meghatározása.

Az OSzZsD 1964. évi munkaprogramjának megfelelően február 17-19 között Budapesten tartotta tanácskozását a szervezet szűkebb körű szakértői bizottsága. A bizottság munkájában részt vettek a szovjet, a lengyel, az NDK vasutak és a MÁV képviselői. Képviseltette magát a tanácskozáson az OSzZsD és meghívására megfigyelőként a berni központi vasúti nemzetközi fuvarozásügyi hivatal is.

A háromnapos tanácskozás eredményes volt. Minden bizonnyal előmozditja majd mind a vasutasok, mind a szállitható felek részéről a nemzetközi személypoggyász- és expresszáru fuvarozási egyezmény rendelkezéseinek egyöntetű értelmezését.

Előkészületek a III. Budapesti Műszaki Tudományos Filmfesztiválra

A Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége április 15—25. között Budapesten, a Technika Házában rendezi meg a műszaki és tudományos filmek III. nemzetközi találkozóját. A találkozó keretében a Műszaki és Tudományos Filmezés és fényképezés eszközeit demonstráló nemzetközi szakmai bemutatót és a műszaki és természettudományos filmek egyetemi és főiskolai oktatásban való hasznosításáról kollokviumot is tartanak.

Európa különböző országaiban nagy érdeklődés nyilvánul meg a fesztivál iránt. December végéig 24 országból 107 filmet neveztek be a fesztiválra és 174 külföldi érdeklődő jelentette be személyes részvételét. A legtöbb műszaki és tudományos filmmel eddig *Anglia, az NSZK és az NDK, Franciaország, Olaszország és Csehszlovákia* jelentkezett. Tengerentúli országokból is érkezett nevezés.

Az igen érdekesnek ígérkező szakmai bemutatón a legnagyobb külföldi cégek mutatják majd be új gyártmányaikat. Különleges gyorsfelvevő kamerákat, filmfelvevővel egybeépített mikroszkópokat láthatnak majd az érdeklődők. A csehszlovákok például vízalatti filmezésre alkalmas berendezéseket, az időösszevonó felvétel technikát, valamint az infravörös fényképezés új módszerét mutatják be. Hazánk gyorsfilmező berendezésekkel szerepel a bemutatón.

Először 1959-ben, másodszor 1961-ben rendeztek Budapesten műszaki tudományos filmfesztivált. A májusban megrendezésre kerülő III. Budapesti Műszaki Tudományos Filmfesztivál a nemzetközi tudományos kapcsolatok nagyszabású seregszemléjét ígéri.

Március 8:

NEMZETKÖZI NŐNAP

Több mint 50 évvel ezelőtt a háború ellen, a békéért folytatott harcban született meg a világ asszonyainak harcos összefogása. Ennek ma is elevenen élő emlékét őrzi a nemzetközi nőnap, melyet világszerte március 8-án ünnepelnek a haladó emberek. A magyar nők az idén is a béke és a szocializmus építése érdekében végzett munka jegyében ünneplik a nemzetközi nőnapot, amely a haladó nőmozgalom jelképévé vált.

Hazánkban a felszabadulás óta gyökeresen megváltozott a dolgozó nők helyzete. Míg a Horthy-rendszer gúzsba kötötte a nők alkotókészségét, elzárta tőlük az érvényesülés útjait, szocialista társadalmunk számukra is megadta a lehetőségeket. Törvény biztositja nálunk a nők egyenjogúságát. A dolgozó lányok és asszonyok bebizonyitották, hogy akarnak és tudnak is élni társadalmunk adta lehetőségekkel.

A vasúti munkában is méltó társai a férfiaknak. Megállják helyüket, mint jegyvizsgálók, forgalmisták, pénztárosok, vagy az üzemi adminisztráció szorgalmas munkásai. Szakszervezetünk aktivistáinak jelentős része is nő, példás szorgalommal vesznek részt a társadalmi munkában. Képünk Gyöngyös állomáson készült Bagi Endréné személypénztárosról, aki kiváló dolgozó és tagja az állomás egyik szocialista brigádjának. Időszakos vizsgáit kiváló eredménnyel tette le a szorgalmas, pontos munkát végző vasutas nő.

A nemzetközi nőnap alkalmából szeretettel köszöntjük valamennyiüket és velük együtt a vasutasfeleségeket is, akik nehéz szolgálatot teljesítő férjüknek, mint háziasszonyok, nyugodt otthont biztositanak!

„Több üzemképes mozdonyt a forgalomnak!"

— A téli forgalom „csatajából" mi is alaposan kivettük a részünket — mondotta a debreceni fűtőházban tett látogatásunk alkalmával *Marosán Pál*, a szakszervezeti bizottság titkára.

Sistergő útrakészen álló mozdonyok között jártunk. A mozdonyszín bejáratánál szerelők javították a gépeket. Teljes volt az üzem.

— Hogyan sikerült megbirkózniok a feladatokkal? — érdeklődtünk Marosán elvtárstól.

— Igyekeztünk jól felkészülni a télre. Azt a jelszót adtuk ki, hogy adjunk több üzemképes mozdonyt a forgalomnak. Dolgozóink megértették a fokozott követelményeket és a legnagyobb hidegben sem hagyott alább nálunk a munka kendülete.

Elmondotta a szakszervezeti bizottság titkára, hogy a pályafenntartás szakmunkásai még a tél beállta előtt megjavították a mozdonyszín nagy kapuját, pótolták a kitört ablaküvegeket, hogy a szerelőcsarnokból száműzhessék a hideget és a huzatot. A szakszervezeti bizottság tanácskozást tartott a műszaki vezetők, a bizalmiak és a brigádvezetők bevonásával a téli munka szervezéséről. A tanácskozás hasznos módszereket adott.

Néhány szervezeti változás

Korábban a kezelésre, karbantartásra beérkezett mozdonyok sok felesleges mozgást végeztek a fűtőház területén. A műszakiak és a brigádvezetők javaslatai alapján egyszerűsítették a gépeknek a kezelő- és javítóhelyekre érkezési útját. A mozdonyok fűtőházi tartózkodási idejét azzal is csökkentették, hogy a csofúvató berendezést közvetlenül a bejárati vágány mellett helyezték el. A vezénylő mozdonyfelvigyázó mellé segítséget adtak, s ezáltal is javult a gépek irányítása, munkájuk szervezése. A nappalos műszakban dolgozó legjobb szakemberek közül néhányat a délutáni és az éjszakai műszakba osztottak be. A „gyengébb" műszakok ezzel megerősödtek, így gyorsabban megtörténik a váratlan üzemi hibák kijavítása.

— Munkaszervezési intézkedések segítségével — mondotta Marosán elvtárs — *a javításban levő mozdonyok arányát a megengedett 5 százalékról 4.2 százalékra sikerült csökkentenünk.*

Hosszú a szolgálat

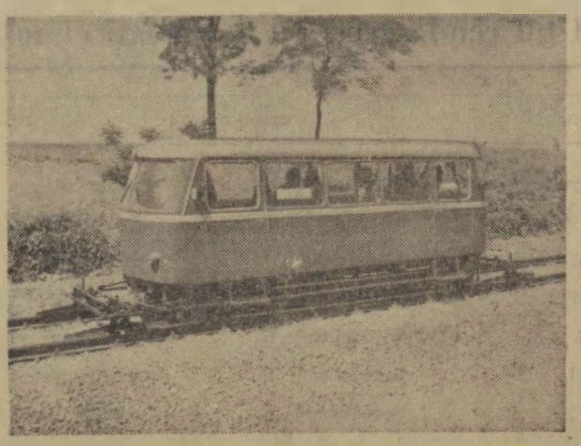
A debreceni fűtőház tehát a maga részéről mindent megtesz, hogy segítse a forgalmat. A feladatok ellátása azonban mégis nagyon nehéz. Mozdonyt ugyanis csak akkor tudnak kiadni, ha gépeik időben visszaérkeznek a fűtőházba. A múlt évben aránytalanul megnövekedett a szolgálati órák száma a debreceni fűtőházban, s ez önmagában is azt jelzi, hogy a gépek késve érkeznek vissza. A sokáig távol levő gépeket ráadásul nem is használják ki eléggé. Az utazószemélyzet sok szolgálati órát tölt a mozdonyokon és mégis kevesebbet keres, mint korábban.

Szőlősi János mozdonyvezető 1962-ben a decemberi munka után — amikor 273 órát szolgált — 3112 forintot keresett. 1963 decemberében 317 órai szolgálat mellett 2467 forint volt a keresete. A többi mozdonyvezetőnél is általában hasonló keresetcsökkenés tapasztalható.

Mindennapos az alábbi esemény is. Az egyik téli napon *Tóth László* mozdonyvezető 12.10 órakor érkezett be a fűtőházba szolgálati útjáról. Az állomás sürgősen kért egy mozdonyt. Tóth László gépét 40 perccel később útrakészen az állomásra irányították. 20 óra körül telefonon jelentkezett Tóth László az állomásról és jelentette, hogy szerelvényével még mindig az állomás épülete előtt vesztegel az indulásra várva.

Az ilyen események, intézkedések azt mutatják, hogy a forgalom nem becsüli eléggé a fűtőházak igyekvését, erőfeszítéseit. Az eredményesebb munka megkövetelné az átgondoltabb, jobb együttműködést.

Forrai János



Új, svájci gyártmányú Amsler-féle mérőkocsit kapott a pályafenntartási szolgálat.

„Mindenekelőtt a népgazdaság érdeke..."

Az AKÖV és a budapesti igazgatóság tanácskozása

Az együttműködés továbbfejlesztéséről tárgyaltak a közelmúltban az *Autóközlekedési Vezérigazgatóság*, az érdekelt AKÖV-vállalatok igazgatói a budapesti igazgatóság vezetőivel.

A tanácskozás alapgondolata: *„Mindenek előtt a népgazdaság érdekeit kell tekinteni!"* Teljes őszinteséggel esett szó a vasút munkájában fennálló problémákról, s ugyanakkor joggal sürgették az AKÖV-vállalatok szállítási tevékenységének gazdaságosabb megszervezését.

A tárgyaló partnerek a rakodás gépesítésében gyorsabb fejlődést ígértek. A munkaszüneti napokon és éjszaka nélkülözhetetlen rakodások fokozását kérték a vasútigazgatóság vezetői. Egyöntetű volt a vélemény, hogy ez csakis a két vállalat szoros együttműködésével lehetséges.

A budapesti igazgatóság és az AKÖV vezetői bizakodóan tekintenek a kooperációs értekezleten tervezett szorosabb együttműködés célkitűzései felé. Elhatározták, hogy a negyedév végén *Szolnokon* újabb tanácskozást tartanak.

A budapesti igazgatóságon egyébként újabb centralizálási terveken dolgoznak. Az elképzelések szerint több állomásról a nyitott vagonokban érkező szállítmányokat *Kőbánya-hizlalóra*, a fedett kocsikban szállított árukat pedig *Józsefvárosba* érkeztetik. Így *Kőbánya-hizlalóról* zárt egységben nagyobb mennyiségben tudnak üres vagonokat továbbítani a bányáknak.

V. M.

Vendéglátóipari tanulók versenye

Az Utasellátó különböző üzemeiben, éttermeiben mintegy 80 fiatal ismerkedik a vendéglátóipari szakmával.

A harmadéves ipari tanulók részére a vállalat a szakmunkásvizsgát megelőző hónapokban országos versenyt rendezett. Az idén február 18-án rendezték meg a versenyt a Keleti pályaudvar 18-as üzemében, illetve a Keleti kultúrtermében. A versenyen 13 szakács, 9 felszolgáló és 4 cukrásztanuló vetélkedett.

A Belkereskedelmi Minisztérium és az Utasellátó szakembereiből álló zsüri a déli órákban fejezte be a verseny értékelését. A felszolgálók közül *Balics László* győri és *Kiss Katalin* budapesti tanuló nyerte az első díjat, esküvői asztallal. A második díjat *Fekete Gyula* és *Dudás Imre* miskolci tanulók nyerték megosztva, a harmadik díjat *Bocskai István* budapesti és *Gáspár Géza* pécsi tanuló kapta.

A szakácsok versenyében *Halpert József* budapesti tanuló végzett az első helyen. Második *Kabai Károly* pécsi, harmadik *Kolozs Anna* siófoki tanuló.

A cukrászok versenyében az első díjat *Molnár Mária* pécsi, a másodikat *Püski Gábor* miskolci és *Igali Magdolna* siófoki tanulo nyerte.

— vi —

Bizalmiak Fóruma

Nem könnyű a bizalminak...

Dunaújváros állomás szakszervezeti alapszervezetében 29 bizalmi tevékenykedik. A szakszervezeti bizottság rendszeresen foglalkozik velük, segíti, irányítja munkájukat. *Tóth Lajos*, a titkár tartja reszükre minden hónapban a tájékoztatót. Az állomás területén kívül működő bizalmiakkal már nem olyan szoros a szakszervezeti bizottság kapcsolata annak ellenére, hogy *Rácalmás, Nagykarácsony* és a többi kis állomás nincs messze *Dunaújvárostól*. A bizalmiak munkájának eredményességét az mutatja a legjobban, hogy az alapszervezethez tartozó szolgálati helyek 428 dolgozójából 416 szakszervezetünk tagja.

Amikor a dunaújvárosi bizalmiak közül beszélgettünk néhánnyal, nemcsak az elért eredményekről szóltak, hanem arról is, hogy nem könnyű bizalminak lenni Dunaújvárosi állomáson. Miért? *Milyen problémák nehezítik társadalmi munkajuk ellátását?* — Erről számoltak be a beszélgetésük során.

Négy éve bizalmi Dunaújváros állomáson Szegvári Sándorné teljesítményértékelő. Ő derülátóan nyilatkozott. Számára nem jelent különösebb gondot a bizalmi tisztség ellátása. Szerencsés helyzetben van, irodai dolgozók tartoznak hozzá.

— *Jó csoportom van* — mondotta. — *A tagdijat mindenki pontosan fizeti. Megoldatlan problémával, panaszszal ritkán jönnek csoportom tagjai. Az utóbbi két hónapban mindössze egy dolgozótársam fordult hozzám kéréssel fizetési előleg ügyében. Kérését jogosnak találtam és megtettem javaslatomat.*

Sok a „nehéz" ember

Nehezebb dolga van *Fekete Bélánénak*, aki a kereskedelmi szolgálatnál dolgozik és nemcsak bizalmi, hanem lapunk terjesztője is.

— *Csoportom többségét szállítmányozási dolgozók alkotják* — mondotta Feketéné. — *Közöttük bizony sok a „nehéz" ember. Minden megmozdulásra egyenként kell őket agitálni, de így is gyakran kárba vész a sok meggyőző szó, mert ritkán jönnek el a szakszervezeti taggyűlésre. Faluról bejáró emberek ezek, akik nem érzik még a szakszervezetek szerepét, jelentőségét és ezért nehéz megkapni tőlük a tagdijat is. Az egyik ilyen nagyhangú már belátta, hogy nem volt igaza, mert legutóbb segélyre szorult és hozzám jött, kérve javaslatomat. Ekkor látta, hogy mégis jó, ha van kihez fordulnia a dolgozónak, ha probléma, nehézség adódik az életében. Segítettünk is neki.*

Pallag István fuvardíjszámfejtő a felszabadulás óta szakszervezeti bizalmi. Az idén lesz 25 éve, hogy a vasútnál dolgozik. A tapasztalt aktivisták közé tartozik. Szerinte az okozza a legtöbb nehézséget, hogy nem elég konkrét a bizalmiak irányítása, tevékenységük emiatt nem kellően határozott.

Többet a helyi problémákról

— *A bizalmi értekezleten* — magyarázta beszélgetésünk alkalmával *Pallag István* — *rendszerint részletes tájékoztatót kapunk a nemzetközi politikáról, de a helyi problémákról és feladatokról alig esik szó. A bizalmiaktól elvárható, hogy rendszeresen olvasnak újságot s így tájékozottak a világ dolgairól. Sokkal nagyobb szükség van arra, hogy jobban bevonjanak bennünket a helyi szakszervezeti ügyek intézésébe.*

A bérrendezéskor például nem tudtunk kellő tájékoztatást adni a tagoknak, mert mi is későn kaptuk az információkat. A bérrendezés végrehajtásában, a konkrét javaslatok megtételében pedig nem vehettünk részt, mert erre nem adtak időt a felsőbb szervek. Az előkészület során hiába hívott fel bennünket ilyen jellegű munkára a megyei és az állomási szakszervezeti bizottság.

Kovács Jánosné bizalmi arról panaszkodott, hogy a jutalomosztással kapcsolatban még egyszer sem kérdezték meg, mi a véleménye, kit és miért javasolna jutalomra. Rajta kívül mások is panaszkodtak emiatt. Már pedig, ahol a bizalmiaknak nincs beleszólásuk az ügyek intézésébe, ott tekintélyük sem nagyon van. A szakszervezeti bizottság ezért úgy intézkedett, hogy a bizalmiak a jutalomra javasoltak nevét adják be a szakszervezeti bizottsághoz akkor is, ha a helyi szolgálati vezető nem kér tőlük ilyen javaslatot. A bizalmiak véleményét így a titkár közvetlenül az állomásfőnökhöz továbbítja.

Ahol tekintélye van a bizalminak

Másképpen is, jobban is mehetnének a dolgok Dunaújváros állomáson. Erről győzött meg bennünket az a beszélgetés, amelyet *Palkó Andrással*, a Dunai Vasmű területén dolgozó vasutasok egyik bizalmijával folytattunk. Palkó elvtárs elmondotta, hogy náluk van tekintélyük a bizalmiaknak. Részlegük vezetője, *Selmi József* kereskedelmi hivatalnok mindig megbeszélte velük, hogy a brigádtagok közül ki kapjon jutalmat. Nem lehet panasz náluk a dolgozók tagdíjfizetési készségére sem.

— *Nálunk a tagok valóban bizalommal keresik fel bizalmijukat* — mondotta Palkó András. — *Igaz, nagyon sok problémát oldottunk már meg tagságunk érdekében. A bizalmiak nálunk részt vesznek a szocialista brigádok szervezésében is. Mi január elején alakítottunk egy brigádot a raktári dolgozókból és a szocialista címért versenyzünk.*

A bizalmi csoportok szakszervezeti életünk sejtjei. Ha ezek a sejtek nem működnek megfelelően, az alapszervezet munkája sem lehet eredményes. Ez pedig már kihat az egész szolgálati hely teljesítményére, munkájára. Dunaújváros állomás sok problémával küzd. Ezek közé tartozik a munkásvándorlás és a munkaerőhiány. A dolgozók ügyes-bajos problémával való szervezettebb foglalkozás csökkenthetné a munkásvándorlást, elősegítve a törzsgárda kialakítását. Ilyen eredmény elérése a bizalmiak jobb munkája nélkül aligha érhető el.

Lőrincz János

A bizalmiak cselekvő részvételével

Gyékényes állomás szakszervezeti bizottsága a múlt évben a vezetés színvonalának emelését, a szakszervezeti munka társadalmi jellegének fejlesztését, és az alapszervezet anyagi erőinek, leghelyesebb felhasználását tartotta elsődleges feladatának.

Az első célkitűzést segítette, hogy a szakszervezeti bizottság tagjai több tanfolyamon vettek részt. Jobban megismerték a munka alapját szolgáló irányelveket és határozatokat, megismerkedtek a legjobb szervezési módszerekkel.

Javította a szakszervezet munkáját a bizalmiak öntevékenységének fokozása. A vezetőség arra nevelte a bizalmiakat, hogy necsak a tagsági díjak beszedésével foglalkozzanak, hanem az emberek szocialis problémáival is és segítsenek a feladatok elvégzésére mozgósítani. A bizalmiak munkájának javulásáról a legutóbbi szakszervezeti bizottsági ülésen a szolgálati vezetők is elismeréssel nyilatkoztak.

Szakszervezeti bizottságunk nagy gondot fordít a dolgozók kérelmeinek, panaszainak gyors intézésére. Jol látja el feladatát a társadalombiztosítási tanács is. A kérelmeket gondos környezettanulmányozás alapján bírálják el. A tanács eredményes munkájáért külön dicséretet érdemel Dénes Vince tt-elnök.

A pártalapszervezettel való szoros kapcsolat az alapja volt annak, hogy eredményesebbé, hatékonyabbá vált szakszervezeti bizottságunk munkája és mindez kedvezően hatott az állomás gazdasági munkájára.

Várfalvi Gyula
Gyékényes

Miért nem élnek jobban a lehetőségekkel Tatabánya-alsón?

Kevés szakszervezeti bizottságnak állnak rendelkezésére olyan lehetőségek, mint *Tatabánya-alson*. Az állomásnak van üzemi konyhája, ahol mindennap meleg ételt várja a dolgozókat. A felvételi épület mögött új kultúrház — benne könyvtár, folyóiratok, játékok, televízió és rádió —, áll a tanulni, szórakozni vágyó vasutasok rendelkezésére. Sokat jelent a szakszervezeti bizottságnak az a bevétel is, amit a kultúrház tőszomszédságában üzemelő kisvendéglő bérleti díjakent fizet az Utasellátó.

A szervezettséggel is baj van

Egyszóval Tatabánya-alsón minden anyagi és tárgyi feltétel meg van ahhoz, hogy a szakszervezeti bizottság eredményesen tevékenykedjen. A 11 tagu vezetőség azonban nem él a lehetőségekkel. Meg a legelemibb szakszervezeti feladatokat sem látják el maradéktalanul. Az állomáson mindössze 50 szazalékos a tagdijfizetesi készség. A szocialista brigádmozgalom is elsorvadt. Boven van még tenniva ló a szervezettség növelését illetően is. Ezek után nem csoda, hogy szakszervezetünk *Komárom* megyei bizottsága is elégedetlen az szb munkájával.

Vajon, minek tulajdonítható, hogy Tatabanya-alsón ennyire kátyúba süllyedt a szakszervezeti bizottsag szekere? Mi okozta a nagyfokú visszaesést?

Konrád István szb-titkárral beszélgettünk, aki immár 10 éve tölt be vezető funkciot a szakszervezeti bizottságban. Az 50 év körüli szakszervezeti titkár egyszerű ember. Azok közé tartozik, akik nem szeretnek beszélni. Ezúttal is fukarul bánt a szóval. Nehézkesen felmondatokban beszélt. Láthatóan kerülte a kényes kérdéseket. Vigyázott minden szóra.

— *Az állomáson a korábbi években sem ment zökkenő nélkül a szakszervezeti munka* — kezdte a beszélgetést. — *Ilyen rosszul azonban soha sem álltunk, mint az utóbbi időben. A műhelybizottságok közül a pályamesteri szakaszon és a villamosvonalfelügyelőségen rendben mennek a dolgok. Ott jó a szervezettség, a tagdijat is rendszeresen fizetik a dolgozók. De az állomáson . . .*

Beszélgetés közben mind gyakrabban esik szo a forgalomról. Meglep a dolog. Annál is inkább, mivel maga a szakszervezeti bizottság titkára is állomási ember. Rajta kívül van egy műhelybizottsági titkár és ott vannak a bizalmiak, az aktivák. Velük összefogva, sok mindent el lehet végezni.

Gyenge a bizalmi munka

— *Bizalmi hálózatunk hiányos* — folytatta. — *Az egyik forgalmi túrnál jelenleg nincs is bizalmi. Az elmúlt hónapokban néhányan már megpróbálkoztak a bizalmi tisztség betöltésével. De most nem akarja vállalni senki. A többi bizalmira sem nagyon számithatunk. Gyengén dolgoznak. Még a bélyegek eladása, a tagdijak beszedése sem megy úgy, ahogy kellene.*

— A szakszervezeti bizottság hogyan foglalkozik a bizalmiakkal?

— *Bizalmiértekezletet negyedévenként tartunk. Ezen sem vesznek részt hiánytalanul. Legutóbb hárman hiányoztak. Rendkívüli feladatok esetén időközben is összehívjuk a bizalmiakat.*

Ez nem elégséges. Ilyen körülmények között nem várhatnak többet a bizalmiaktól. Velük behatóbban kell foglalkozni, többet kell törodni oktatásukkal, nevelésükkel és nem utolsó sorban nagyobb gondot kell fordítani rendszeres tájékoztatásukra.

Tatabánya-alsó állomáson nemcsak a bizalmiak, hanem mint kollektiv testület, a szakszervezeti bizottság is gyenge en dolgozik. Vezetőségi üléseiken talán még egyetlen esetben sem volt teljes a létszám. A 11 tagu vezetőségből mindössze négyen dolgoznak ugy, ahogy.

Az igazsághoz tartozik, hogy maga Konrad Istvan sem dolgozik olyan ambicioval, mint a korábbi evekben. A legutóbbi vezetőségválasztó taggyülesen egy szavazaton mulott, hogy bekerült a vezetőségbe. Ez a választás mély nyomokat hagyott benne. Azóta zarkózottabb lett s úgy érzi, azok az emberek is elfordultak tőle, akiktől azelőtt minden segítséget megkapott. A korábbinál lényegesen kevesebb segítséget kap az állomás vezetőitől is. Miért?

Volna lehetőség

— *Való igaz, egyidőben sokat segítettem a szakszervezeti bizottságnak, főként személy szerint Konrád Istvánnak* — mondotta *Both Károly* állomásfőnök, amikor irodájában felkerestük. — *Ezért nemegyszer vetették a szememre, hogy az szb-titkári teendőket is én látom el. A felsőbb szerveknek némi igazuk volt. Persze, a segítséget most sem tagadom meg a szakszervezeti bizottságtól, ha ezt igénylik tőlem. De mostanában nem nagyon keresnek fel problémáikkal.*

Az emberekkel való foglalkozásra jól felhasználhatnank a reggeli eligazításokat is, ahol a szolgálatba lépő dolgozók mind együtt vannak. Igaz, hogy a szakszervezeti bizottság vezetője nem függetlenített ember, s feladatát társadalmi munkában látja el. Ez azonban nem jelenti azt, hogy munkaidő kezdése előtt vagy után, ne lehessen az emberekkel beszélgetni. Sokkal több kezdeményezésre, lelkiismeretesebb munkára van szükség az egész vezetőség részéről.

Bevezetoben az anyagi és tárgyi lehetőségekről írtunk. Lám, egyéb lehetosegek is kínálkoztak arra, hogy Tatabánya-alsó állomás szakszervezeti bizottsága kikeruljön a kátyúból. Csak batrabban kell dolgozni, többet kell kezdeményezni, jobban kell bízni az emberekben és tudni kell élni azokkal a nagyszerű lehetőségekkel, amelyek rendelkezésünkre állnak. Mindaddig, amíg a szervezett dolgozók meg nem vonják tőlük a bizalmat, a munkat nekik kell elvégezni, még hozzá sokkal lelkiismeretesebben, nagyobb ügyszeretettel, mint eddig tették.

(visi)

Új 10 tonnás, önürítős dömpereket kapott a MÁV pályaépítési és pályafenntartási szolgálata.

Jobb eredményt várnak

Szeged állomás dolgozói nem dicsekedhetnek az újítási mozgalomban elért eredményekkel. A múlt év folyamán csak 28 újítási javaslatot nyújtottak be.

A javaslatok közül kilencet fogadtak el és vezettek be. Az újítók részére 1100 forint újítási díjat fizettek ki. A javaslatok nagy részét elutasították, mert nem volt alkalma a megvalósításra.

Az idén az újítási mozgalomban is jobb eredményt szeretnének elérni. *Nacsa József*, a szakszervezeti bizottság újítási felelőse valamennyi szolgálati helyre eljuttatta már az idei újítási feladattervet és arra kérte a bizalmiakat, hogy csoportjuk tagjaival beszéljék meg, hogyan vehetnenek részt a feladatterv egyes pontjainak megoldásában.

Dr. Bánkfalvi Gyula
Szeged

Modern öltözőt kap a debreceni fűtőház

A *Hajdú-Bihar megyei* választmányi ülésen szóba kerültek a megye vasútjára vonatkozó fejlesztési tervek is. *Püspökladányban* megkezdik a biztosítóberendezés szerelését. *Debrecenben* 12 lakásos MÁV-bérház építését kezdik meg az idén. A debreceni fűtőházban korszerű, fekete-fehér öltözőt és fürdőt építenek. Tíz vasúti őrház és szolgálati lakás bővítésére kerül sor az idén és az állomásokon fejlesztik az utasok tájékoztatására szolgáló berendezéseket. Több állomás vízellátását is megoldják.

G. P.

Az 1964. január 1-től rendszeresített szolgálati címek

Rangfokozat	SZAKCSOPORT I.	I/a.	II.	III.	IV.	V.
1.	Főtanácsos I.	Főtanácsos I.	Főfelügyelő	Főellenőr I.	Felvigyázó I.	Munkás I. Kezelő I.
2.	Főtanácsos II	Főtanácsos II.	Felügyelő	Főellenőr II	Felvigyázó II.	Munkás II. Kezelő II.
3.	Tanácsos I.	Tanacsos I.	Főintéző I.	Ellenőr I.	Felvigyázó III.	Munkás III. Kezelő III.
4.	Tanácsos II.	Tanácsos II.	Főintéző II.	Ellenőr II.	Felvigyázó IV.	Munkás IV. Kezelő IV.
5.	Mérnök főintéző I. Titkár I.	Szaktechnikus főintéző I.	Intéző I.	Segédellenőr I.	Segédfelvigyázó I.	Segédmunkás I. Segédkezelő I.
6.	Mérnök főintéző II. Titkár II.	Szaktechnikus főintéző II.	Intéző II.	Segédellenőr II.	Segédfelvigyázó II.	Segédmunkás II. Segédkezelő II.
7.	Mérnök intéző Segédtitkár	Szaktechnikus intéző	Főtiszt	Segédtiszt I.	Segédfelvigyázó III.	Segédmunkás III. Segédkezelő III.
8.	Mérnök főtiszt Fogalmazó	Szaktechnikus főtiszt	Tiszt	Segédtiszt II.	Segédfelvigyázó IV	Segédmunkás IV. Segédkezelő IV.
	„A" vezérigazgató		„B" főigazgató	„C" igazgató I.	„D" igazgató II.	

Jó tanácsok a forgalom szervezéséhez

Beszélgetés dr. Mészáros Pál Kossuth-díjas kutatóval

Kedvezőtlenül alakult tavaly a menetrendszerűség, lassú volt az elegytovábbítás és legtöbbször nem sikerült elérni a tervezett kocsifordulóidőt. Az idei terv megnövekedett szállítási feladatai megkövetelik a forgalom jobb szervezését. Ehhez a nagy munkához adott munkatársunk kérésére néhány jó tanácsot *dr. Mészáros Pál Kossuth-díjas* kutató a *Vasúti Tudományos Kutató Intézetben.*

Nagy teljesítményű gépekkel gyarapodott a múlt évben a vasút mozdonyparkja, és az idén újabb korszerű mozdonyokat kap a MÁV. Ezek alkalmasak nagyobb súlyú vonatok továbbítására. Ez a vonalak átbocsátó képességének növelése és az önköltség csökkentése szempontjából egyaránt kedvező. A nagyobb vonatokhoz azonban több kocsit kell összegyűjteni, ami kedvezőtlenül hathat a kocsifordulóidő alakulására. Hogyan lehet gazdaságosan megoldani ezt a problémát?

Többcsoportos vonatok

— Van rá lehetőség. Elsősorban ilyennek tartom a több csoportos vonatok közlekedtetését — mondotta *dr. Mészáros Pál.*

Két- és háromcsoportos vonatok indításával jelentősen csökkenthető a varakozási idő, amelyet az elegy gyujtése jelent

A kétcsoportos vonat elegyének összegyűjtéséhez átlagosan fele annyi idő kell csak, mint az egycsoportoshoz. Háromcsoportos vonat esetében még kedvezőbb a helyzet.

Ha például *Miskolcon* egyarant gyűjtenek *ferencvárosi* és *rákosrendezői* elegyet, két fél vonatra való elegyből összeállítható egy szerelvény, amely *Rákosig* egyhuzamban továbbítható. Nem lényeges, hogy a két csoport aránya milyen. A lényeg az, hogy a korábban továbbított elegy gyorsabban jut el céljához és nem foglalja a helyet az indító állomáson. Lehetővé válik a mozdonyforduló javítása. A késéseket ugyanis rendszerint az okozza, hogy későn indulnak a vonatok, mert a menetrendben jelzett időre nem gyűlik össze a továbbításhoz szükséges elegymennyiség.

A több csoportos vonatok közlekedtetésére a gyakorlatban már történt néhány próbálkozás, de ez még nagyon szórványos jelenség. Hasznos volna rendszeressé tenni e módszer alkalmazását.

— *Hogyan lehet összeegyeztetni ezt a módszert a vonatforgalmi tervvel?* — kérdeztük.

— A gyakorlatban jelenleg a bizonságos tervezés jellemzi az operatív tervek készítését. Rugalmasabb operatív tervezés sokkal kedvezőbb lenne a vasút számára — állapította meg *Mészáros* elvtárs. — A vonatonkénti elegygyűjtés miatt sokkal indító állomásokon, pályaudvarokon a menetrendben meghatározott időre nem mindig gyűlik össze az elegy. Mire a következő vonat indulhat a megadott irányban, akkor viszont már több az elegy, mint amennyi befér egy vonatba. Ez

a torlódás megelőzhető a több csoportos tehervonatok közlekedtetésével.

— Sokan úgy gondolják — folytatta — [illegible] a rendezőpályaudvarok munkájában, ha az elegyet nem a naponként kijelölt vonatokkal továbbítják. Nem gondolnak arra, hogy sokkal kedvezőtlenebb, ha a rendezőpályaudvar lökésszerűen kapja az elegyet. Ilyenkor ugyanis összetorlódik a munka.

Az irányvonatok haszna

Beszélgettünk annak szükségességéről is, hogy több irányvonatot,

elsősorban rakodással képzett irányvonatot kellene közlekedtetni.

Kedvező gépesítés mellett ugyanis a rakodással képzett irányvonat jóval gazdaságosabb a rendezéssel képzett irányvonatnál. Ennek az az oka, hogy az előbbieknél nincs szükség tolatási műveletekre. Márpedig a népgazdaságnak egy kocsi akkor is pénzbe kerül, ha áll, de ha rendezés alatt áll, az sokszorosan többe kerül. Gazdaságossági szempontból tehát

igen fontos a kocsirendezési műveletek minimumra csökkentése.

Ebből a szempontból igen előnyösek a lépcsőzetesen rakott irányvonatok is. Ilyen vonatot két-három szomszédos állomás, főként bányavidékeken, könnyen összeállíthat. A módszer az elegytovábbítást gyorsítja. Az ilyen irányvonatok révén az indító állomások kapacitása is jobban kihasználható.

A gyorsteher vonatokról

— Érdemes néhány szót szólni a belföldi gyorsteher vonatok problémáiról is — mondotta a kutató. — Jelenleg az a gyakorlat, hogy

a gyorsteher vonatokat is többször átrendezik a rendelkező állomásokon.

A kocsifelvételek alkalmával pedig három-négy helyen megbontják a vonatot, hogy a felvett kocsik a megfelelő kocsicsoportba kerüljenek. Szerintem ez igen nagy időveszteségeket okoz. Előnyösebb, kedvezőbbé teszi a gyorsteher vonatok futását, javítja a gépkihasználást, ha a közbeeső állomásokon felvett kocsikat minden különösebb rendezés nélkül továbbítanák, illetve ha csak a biztonsági követelmények szerint rendeznék a szerelvényt, ami például *Nyíregyháza—Debrecen* felől *Szajolba* ér és csak ott vonnának el a teljes elegyrendezést.

Bonyolult feladat a forgalom szervezése. Melyik módszer gazdaságosabb? Milyen forgalomirányítás gyorsítja legjobban az áruszállítást? — Nem könnyű válaszolni ezekre a kérdésekre. Hasznos lenne, ha az elmélet és a gyakorlat szakemberei néha összeülnének és megvitatnák ezeket a problémákat.

(Lőrincz)

A boroskocsik árnyékában

Budafok-Háros állomáson a borszállítmányok ki- és berakása adja az áruforgalom nagy részét. Havonta közel 4000 vagon áru érkezik és indul állomásunkról. Munkánk nem könnyű, mert tíz nagyüzemhez vezető iparvágányunkon 17 ezrelékes emelkedő van, melyen csak 4—5 kocsit tud felvinni a tartalék. A létszámhiány nagyon megnehezíti a kocsirendezők dolgát.

A boroskocsik árnyékában is jozan, szorgalmas munka folyik állomásunkon. Jellemző erre, hogy az utóbbi három évben balesetmentesen dolgoztunk, nem méltatlanul nyertük el a vezérigazgatói elismerést és szakszervezetünk budapesti bizottságának vándorzászlaját.

Kereskedelmi szolgálatunk a nagy áruforgalmat zökkenő mentesen bonyolítja le, bár a létszámhiány nálunk is sok nehézséget okoz. Probléma az is, hogy helyiségeink zsúfoltak és a vágányhídmérleg nagyon kiöregedett, megkopott már.

Mezősi Miklós
Budafok-Háros

Hegyeshalom—Rusovce 2:1

Nem sportpályán érték el a fenti eredményt. *Hegyeshalom állomás* vasutasai ilyen arányban győztek 1963 második féléve során *Rusovce* csehszlovák határállomással folyó versenyben.

A versenyidőszak alatt — mondotta *Falvai Ferenc* állomásfőnök —, 88 vonattal több közlekedett, mint az előző félévben. Sok nehézséget okozott, hogy *Rusovce* nem mindig tudta fogadni *Rajkáról* a vonatokat.

A számadások kezelésében mindkét részről visszaesés mutatkozott. Javasolta, hogy *Rusovcen* nagyobb gondot fordítsanak a rakományigazításra.

Rosenberg István, Rusovce állomás főnöke, az értékeléskor szlovák és magyar nyelven mondotta el a versennyel kapcsolatos tapasztalatait. A rusovcei vasutasok nevében megígérte az átmenő forgalom gyorsítását.

Hegyeshalom dolgozói ezúttal kilencedszer nyertek meg a párosversenyt. Az értékelés alkalmával 30 dolgozó kapott pénzjutalmat.

Urbán József
Hegyeshalom

CERUZAJEGYZET

A tartalék nem állhat...

— Az utóbbi hetekben a kisebb budapesti teherpályaudvarokon gyakran előfordul, hogy néhány órára fűtő nélkül maradnak a tartalékmozdonyok — hallottam a napokban egyik ismerősömtől. Majd amikor látta, hogy csodálkozom szavain, így folytatta: — *Ha nem hiszed, menj a főmenetirányítóhoz, vagy beszélj Kőbánya-hizlaló állomásfőnökével.*

Megfogadtam a tanácsot. Utána jártam a dolognak és sok mindent megtudtam. A főmenetirányítóknál az eseménynaplóban például ez állt: *„1964. február 4-én Kőbánya-hizlaló állomason a fűtő nélkül maradt tartalékmozdonyon az állomásfőnök segített a mozdonyvezetőnek."*

A többit *Szeibert István* főintézőtől, Kőbánya-hizlaló állomásfőnökétől tudtam meg.

— *Február 4-én a 411—121-es tartalék szerelvényt hozott a késő délutáni órákban* — mondotta. — *A nappalos fűtőnek 18 órakor letelt a szolgálati ideje. Váltótársa még nem volt sehol. Őt azonban ez nem izgatta. Leszállt a gépről, elköszönt, és sietett, hogy elérje a vonatot. A magára maradt mozdonyvezető a szabályok értelmében egyedül nem folythat. Néhány perces tanakodás után magam vállaltam a fűtő szerepét. Ennek a gépnek ugyanis 49 kocsit kellett feldolgozni a grafikonos menethez. Ha ezt a munkát nem végezzük el, az ipartelepeket nem tudjuk éjfélig kiszolgálni. Este 20 óráig dolgoztam a gépen, mint fűtő. Mire a váltófűtő megérkezett, már befejeztük a munkát.*

Nem az első eset ez kérem — tette hozzá. — *Máskor is előfordult már, hogy a tartalékon nem volt fűtő. Ilyenkor két dolog között választhatunk, vagy beállunk mi magunk, vagy várunk. Néhány nappal ezelőtt az egyik kocsirendező ment fel fűteni a mozdony konyhájára. A munka, a tartalékgép nem állhat. Az ipartelepeket zavartalanul kell kiszolgálni.*

★

Igaza van az állomásfőnöknek. A munka nem állhat azért, mert egyesek fittyet hánynak a fegyelemre, a vasutasbecsületre. Persze az sem megoldás, hogy a kocsirendezők vagy akár az állomásfőnök álljon be fűtőnek. Hogy szorult helyzetben mégis megteszik, az érthető. Ők tudják mit jelent, ha a vasút hibájából elmarad az üzemek kiszolgálása.

De joggal felvetődik a kérdés: *a fűtőházak vezetői hogyan tűrhetnek el ilyen fegyelmezetlenséget.* Gondosabb körülkekintéssel bizonyara el lehetne kerülni az ilyen és hasonló eseteket.

(vf)

A vasutat szeretni kell

— Ellesett beszélgetés —

Hatan ülünk a pécsi vasutas klub egyik helyiségében. *Harom vontatási, két forgalmi dolgozo és az újságíró. Beszélgetünk. A vasútról, a vasutaseletről folyik a szó. Spontan, kötetlenül indult a beszelgetés.*

— A gyakran jelentkező kocsihiány es a pécsi igazgatoság fontosabb csomópon jainak dugulása kedvezőtlenül befolyásolja a szállítast — jegyezte meg a szigetvari allomasfőnök — Mi például az elmult hetekben sem tudtunk minden esetben elegendő üres kocsit biztositani. Főként akkor nem, amikor Dombóvar bedugult.

— Az bizony kellemetlenül érint bennünket is — szolt közbe valaki. — Ilyenkor a fömonalon felnapokat vesztegelnek a szerelvények.

— Ha az őszi honapokban Dombóvár dugul, azon nem csodalkozom — vette át tőlük a szót a szigetvari főnök — Az állomás régen kinőtte már keretett. Az elmúlt hetekben annál jobban meglepett Gyékényes és Murakeresztur dugulása. Jó-jó, hogy megélénkült a tranzitszállítas. De hát erre jobban fel kellett volna készülni.

— Elmondhatok én is egy érdekes esetet *— kezdi a pécsi igazgatoság dolgozója. — Egyik nap a kora regeli órákban K szerelvényt indito tak Nagykanizsáról Pécsbányara. Mit gondolnak, mennyi ido alatt tette meg a 150 km-es távot? Több mint 15 óra alatt.*

A pécsi fűtőház szb-titkára is bekapcsolódott a folyammá dagadt beszélgetésbe. Ő a mozdonyvezetői utánpótlás korántsem megnyugtató voltáról és a fegyelemről beszélt.

— Legjobb gőzmozdonyvezetőink a nyugdijkorha ér küszöbén állnak — mondotta. — Még két-három év, és búcsut kell venni tőlük. Az utánuk következő generáció között még akad néhany izig-vérig masinista, aztan mintha elvágták volna. A fiatalok még tapasztalatlanok, nagy részük szertelen. Tudásban és fegyelmezettségben messze elmaradnak a legjobbak mögött. A feladatokat elvégzik, mert megkövetelik, meg aztán pénzt is jelent Az utasításokat is megtanulják. Ez azonban még nem elegendő ahhoz, hogy valaki mestere legyen a szakmájanak. A gepet, a vasutat szeretni is kell.

— Ez igy igaz! — helyeseltek a többiek.

— Sohasem szerettem kérkedni *folytatta. — Amit most elmondok sem azert teszem, hogy dicsekedjek. Amikor meg utaztam, ha jött az ertesités, hogy szolgalatba kell lepnem, nem szörtölődtem, mint most egyes fiatalok. Fogtam a táskat és mentem. Velünk annak idején jól megtanitották, mit jelent ez a szo: kötelesseg. A gépeinkkel sem volt baj. A fekve maradast pedig nem ismertük. Szégyen lett volna ránk nézve, ha kisebb hiba miat szolgalatképtelenné válik a gépünk.*

— No, de azt is mondd meg, hogy miért? — jegyezte meg egy, ugyancsak vegt mozdonyvezető. *— Ha te valahol megálltál vagy hosszabb ideig tartózkodtál, bizonyára találtál munkat a gepeden*

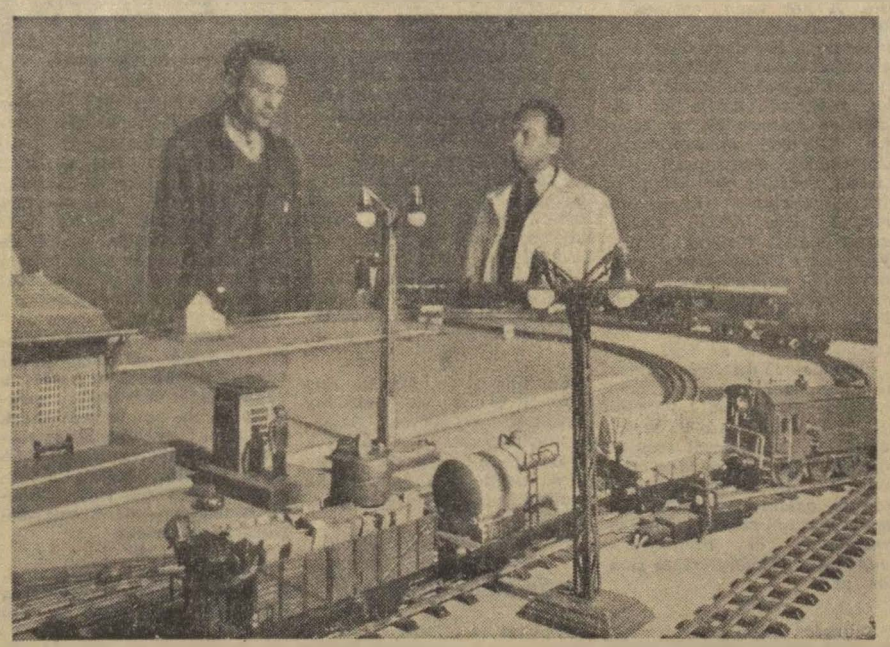
— Amikor kisebb hibákat észleltem, a gepen sohasem vártam a lakatosokra, mindig megcsináltam magam. Ha pedig úgy láttam, hogy egyedül nem boldogulok, a fűtőházba érve azonnal szóltam a reszortosnak. A munkából ekkor sem vontam ki magam ott dolgoztam a gépen, együtt a lakatosokkal.

— Nagy gond az utánpótlás. *de még nagyobb problémat okoznak a hetvenkedő, fegyelmezetlen mozdonyvezetők. Lehet-e másként illeni azokat, akik lepten-nyomon megszegik az utasításokat, nem is beszélve a sok jelző-meghaladásról.*

— Nem vagyok hive a vakfegyelemnek, de egy vasút nem létezhet fegyelem nélkül — toldotta meg az szb-titkár gondolatát az igazgatóság munkatársa. *— Erre éppen ugy szüksége van, mint a növénynek a napfényre.*

Így folyt a beszélgetés másfél órán át. *A szavakból mindvégig kiérződött a vasút iránti szeretet. Ezek az emberek nemcsak szeretik, hanem féltik is a vasutat.*

Visi Ferenc



A Vasúti Tudományos Kutatóintézet izotóp laboratóriumában többirányú kísérleteket folytatnak izotópok segítségével a közlekedés fejlesztéséért. A kutatómunkát szolgáló Märklin-vasúton kísérleteznek az izotópokkal működtetett térközjelzőkkel. Az izotópos jelzőberendezések az eddigi számítások szerint jóval olcsóbbak, mint a hagyományos módszerekkel működtetett biztonsági jelzőberendezések. (MTI Foto Bajkor József felv.)

Ismét megszervezik az újítási előadók versenyét

Február 20-án szakszervezetünk központjában tartott értekezleten értékelték az 1963. évi újítási eredményeket. Az értekezleten részt vettek a megyei bizottságok újítási felelősei, a Vasúti Főosztály, az igazgatóságok és az üzemi vállalatok újítási előadói.

Az értekezleten *Kaposvári Béla*, a Vasúti Főosztály I szakosztályának újítási csoportvezetője számolt be a vasutas újítomozgalom tavalyi eredményeiről. Többek között elmondotta, hogy

az 1963-ban bevezetésre került 2217 újítás 41 millió forint megtakarítást eredményezett.

A múlt év folyamán 30 százalékkal sikerült csökkenteni az elintézetlen újítások számát. Ez az ügyintézés minőségi javulását mutatja. Az újítási ügyeknek a szakmai kollégium és a szakszervezet központi vezetőségének határozata alapján való intézése eredményes volt. Különösen sokat segített a szakvéleményezők versenye. A járműjavítás területén ezt a versenyt mindkét félévben a *Szolnoki Járműjavító* szakvéleményezői nyerték.

A vita során többen kifogásolták az ügyintézés esetenkénti elhúzódását. Ennek oka az, hogy

a javaslatok elbírálásának első szakaszában nem vizsgálják az összes körülményeket.

Az elsősorban vizsgálandó alapfeltételek: *fennáll-e a gazdasági eredmény, megvan-e a javaslat viszonylagos újdonsága, javítja-e a minőséget es nem tartozik-e az ujitó munkaköri kötelességei közé?* — Ha ezeket az alapvető szempontokat nem vizsgálják kellően, elhúzódik az ügy és rendszerint csak bíróság előtt nyer befejezést. Igen fontos, hogy a gazdasági vezetők rendszeresen foglalkozzanak az újítási ügyekkel is.

Lehetőleg havonta számoltassák be az újítási előadókat a végzett munkáról.

Rendelet írja elő, hogy az igazgatóságoknál és az üzemi vállalatoknál félévenként újítási ankétot tartsanak.

Az értekezleten elhatározták, hogy

ismét megszervezik az újítási előadók versenyét.

A verseny legfőbb követelménye az elfogadott újítások gyors bevezetése lesz. Ezáltal lehetővé válik hogy a megtakarítások mielőbb jelentkezzenek.

Az igazgatóságok versenye

1963. IV. negyedévének eredményei szerint az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint — a versenyben előírt célkitűzések alapján — a százalékban kifejezett teljesítmények a következők szerint alakultak:

1. Szombathely	100,25 %
2. Szeged	97,25 %
3. Pécs	96,79 %
4. Budapest	93,29 %
5. Miskolc	93,25 %
6. Debrecen	92,96 %

A hálózat eredménye — a vonatkozó célkitűzések eredményeinek összesítése alapján — 95,58 %.

1963. április 1-től december 31-ig terjedő időszak alapján értékelt éves helyezés a következő:

1. Szombathely 101,24 %; 2. Pécs 100,10 %; 3. Szeged 99,56 %; 4. Debrecen 97,64 %; 5. Miskolc 97,33 %; 6. Budapest 96,02 %.

ORVOSI TANÁCSOK:

Hogyan étkezzünk, ruházkodjunk a tavasz küszöbén?

A tavasz naptári beköszöntését jóval megelőzi az emberi szervezetben az úgynevezett biológiai tavasz jelentkezése. A szervezet működése ilyenkor sok apró összetevőjében megváltozik és így az újabb összehangolt működés bekövetkeztéig érzékenyebb, alkalmazkodó képessége korlátozottabb. A külvilágból érkező ingerek, amelyek normális viszonyok között nem okoznak megbetegedést, ebben az időszakban éppen a fentiek miatt kórokozókká válhatnak.

A—B—C—D vitamin

A külvilág ingereit nem válogathatjuk meg, de felkészíthetjük szervezetünket a védelemre. Az egyik ilyen mód a szervezet vitaminokkal való ellátottságának biztosítása.

A vitaminok egy része, ilyen az A és D vitamin, raktározódik a szervezetben. Vitaminraktáraink azonban nem kimeríthetetlenek, s a tél vége felé kezdenek kiürülni, újabb feltöltéséről a táplálék célszerű megválogatásával kell gondoskodnunk.

Az A vitamin legfontosabb forrásai halmáj, tejszín, vaj, tojássárgája, sárgarépa, cékla, paraj, kelkáposzta. A D vitamin szükségletét a szervezet azintén a táplálékból veszi, részben készen, részben elővitaminja formájában, s a nap ibolyántúli sugárzásának hatására alakul ezután ez a bőrben kész vitaminná. Téli időben a napsugárzás hiánya, vagy az a tény, hogy csak igen kis fedetlen testfelületen éri az embert, csökkenti a vitamintermelést és ezzel a szervezet raktárainak hamarabbi kimerülését eredményezi. D vitamin forrásaink: halmájolaj, vaj, tej, tojás.

A vitaminok másik nagy csoportját — B vitamin félék, C vitamin — a szervezet raktározni nem tudja, ezért a szükségletet naponta kell biztosítanunk.

Normális vegyes táplálkozás kielégíti ezt a követelményt. A húsételek sorát télen is bővíthetjük halalkal, melyek közül a tengeriek nagy A és D vitamin tartalommal tűnnek ki. A tejtermékek — tej, túró, sajt, vaj — az értékes fehérjéken kívül a vitaminszükségletek jó részét is fedezik. Nem szabad kihagyni az étrendből a főzelékeket, mind a szárazakat — bab, borsó, lencse — mind a frisseket — sárgarépa, káposzta, kelkáposzta, cékla, spenót stb. A kenyér és burgonya aránylag kis vitamin tartalmúak, de tekintve, hogy jelentős mennyiségeket fogyasztunk belőlük, az általuk szervezetünkbe jutó vitaminmennyiség számottevő. Végül a szükséges kiegészítést a gyümölcsök — alma, citrom, narancs — adják meg.

A változatosan tervezett vegyes táplálkozás mellett egészséges embernek külön vitaminadagolás gyógyszer formájában nem szükséges. A feleslegesen adott vitamin legtöbbször hatástalan, sőt a túladagolás — szerencsére ritkán — betegségeket is okozhat.

Az évszakok változása között a tél-tavasz átmenet képezi a legnagyobb ingert az emberi szervezetre. Az embert körülvevő levegő nyomása, hőmérséklete, nedvességtartalma, mozgása, mind, mind hatással van, mégpedig annál nagyobb hatással, minél nagyobb a változás és minél rövidebb idő alatt következik be. Hogy ezek az ingerek edző, vagy megbetegítő hatásúak-e, az a szervezet alkalmazkodó képességétől függ.

A hőmérsékletváltozások ingert képeznek akár csökkenő, akár emelkedő jellegűek. Nyáron, amikor a bőrerek tágabbak, az érszűkítő hidegingerek veszik erősebben igénybe a szervezet reakciókészségét. Télen, szűkebb bőrerek mellett a tágító meleg ingerek erősebbek. Tavasszal és ősszel mind a lehülés, mind a felmelegedés elég erős ingert jelent a szervezetnek. Részben azért, részben a levegő nedvességtartalmának hőérzet megtévesztő volta miatt válik a tavasz a meghülések leggyakoribb időszakává. Az emberi hőérzés ugyanis 10 C fok körül változik, azonos nedvességtartalom mellett 10 fok fölöttt hőmérsékletnél a szubjektív melegérzés fokozódik, szinte fülledtségérzésünk támad, 10 fok alatti hőmérsékletnél ugyanaz a nedvességtartalom a hidegérzést fokozza.

Réteges öltözködés

Tehát öltözködésünkben nagyon gyorsan kell alkalmazkodnunk a nap folyamán is széles skálájú hőmérsékletingadozásokhoz és ezt legjobban a réteges öltözködéssel valósíthatjuk meg. A rétegek száma könnyen változtatható a szükségletnek megfelelően.

Sok-sok tanácsot lehetne még felsorolni, amelyek nemcsak a tavaszra, hanem minden évszakra érvényesek. De ezek tárgyalását hagyjuk máskorra. Szóljunk néhány szót még azokhoz, akik minden elővigyázatosság ellenére megbetegszenek. Ezeknek önmaguk, egészségük érdekében ajánlatos, hogy minél hamarabb orvoshoz forduljanak. Ne hanyagolják el bajukat, ne teremtsék meg a lehetőségét annak, hogy szövődmények kifejlődhessenek, mert azáltal gyógyításuk nehezebb, gyógyulásuk pedig elhúzódik és esetleg nem is lesz tökéletes. Embertársaikkal szemben pedig az a kötelességük, hogy lehetőleg ne vigyék át a fertőzést másokra.

Dr. Zrinyi Tamás
adjunktus

A múlt évben korszerűsítették az Utasellátó pécsi éttermét. Képünkön az étterem egy részlete látható (MTI Lajos György felv.)

Munkásvédelmi tanfolyam a Keleti-pályaudvaron

A Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottsága nagy gondot fordít a munkásvédelemre. Tevékenységük korántsem merül ki a havonta megtartott üzemszemlékben, a kötelező oktatásokban, amelyeket munkásvédelmi kisfilmek vetítésével tesznek vonzóvá.

Eredményesen tevékenykednek az aktívák is. A szakszervezeti bizottság munkásvédelmi felelősének irányításával, rendszeresen ellenőrzik a pályaudvar helyiségeinek és peronjainak tisztaságát. Ha valahol rendellenességet fedeznek fel, nyomban intézkednek.

A szakszervezeti bizottság nem feledkezik meg az aktívák képzéséről sem. Legutóbb február 20-án egész napos tanfolyamot tartottak részükre. A tanfolyamon 25 aktíva vett részt. Meghívtak olyan dolgozókat is, akik balesetveszélyes munkakörökben dolgoznak.

A tanfolyamon, amelyet *Tóth III. András* szb-titkár nyitott meg, *Dr. Endes Lajos* tanácsos *A szakszervezetek szerepe és feladata a dolgozók élet- és munkakörülményeinek fejlesztésében, A szakszervezeti bizottságok munkásvédelmi felügyelőinek és munkásvédelmi bizottságainak munkamódszerei, Berényi Vilmos* felügyelő *A munkásvédelmi oktató és felvilágosító munka jelentősége, A munkásvédelmi propaganda és agitáció formái és eszközei, Serfőző János* intéző *A munkásvédelmi őrségek jelentősége, A munkásvédelmi őrök tevékenysége, Breinner Ferenc* vezető főellenőr. biztonsági megbízott *A leggyakoribb baleseti veszélyforrások és felszámolásukkal kapcsolatos tennivalók*, továbbá *A munkásvédelmi felügyelők és aktivisták feladatai a balesetek kivizsgálásában* címmel tartott előadást.

A tanfolyam, amelynek megrendezésében a szakszervezeti bizottság minden segítséget megkapott a pályaudvar vezetőitől, munkásvédelmi filmek vetítésével ért véget.

Elmondták a szakszervezeti bizottságban azt is, hogy a közeljövőben a munkásvédelmi őrök részére külön rendeznek tanfolyamot. A pályaudvaron egyébként 48 munkásvédelmi őr tevékenykedik.

Munkásvédelmi újdonságok

Az új munkásvédelmi törvényről

II.

Üzemellenőrzések során bőven akad példa arra, hogy egyes helyeken a termelés közvetlen irányítói, de maguk a szolgálati vezetők sem ismerik a munkásvédelem törvényes előírásait. Volt idő, hogy például a gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyárban a művezetők az ellenőrzést végző munkásvédelmi felügyelőnek úgy nyilatkoztak, hogy nincs tudomásuk olyan előírásokról, miszerint a darukötözőknek vizsgával kell rendelkezniök.

De nem kell messzire menni példáért, hiszen ma is számos olyan szolgálati hely van, ahol a vezetők sem ismerik a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Kollégiuma 1957 évi június hó 12-i ülésén *„A munkavédelem fokozására"* kiadott határozatát. Sőt egyes igazgatóságok osztályvezetői sem ismerik, jóllehet az abban foglaltak betartásának ellenőrzése feladatukat képezi.

Számos olyan esettel is találkozunk, amikor az irányító szakmai szervek képviselői *kétségbe vonják a munkásvédelmi felügyelők törvényben biztosított jogait.* Ilyen esetek elsősorban létesítmények tervbíráló tárgyalásain, üzembehelyezései engedélyeknél, vagy üzemleállításkor fordulnak elő. Legutóbb például *Fényeslitke*-állomás beruházásának tárgyalásánál az egyik meghívott szakmai vezető sehogysem akarta megérteni, hogy *a szakszervezet képviselőjének joga van előírásokat tenni a dolgozókat érintő kérdésekben.* Az ilyen esetek megelőzhetők, ha a vasút szakmai vezetői, de a szakszervezeti szervek is gondot fordítanak arra, hogy az új törvény megjelenésekor megismerjék és ismertessék a törvény vonatkozó előírásait.

Gyakran szóvátették, hogy a munkásvédelmi törvények nem biztosítanak elég jó kört a mulasztást elkövetőkkel szembeni eljárásra. Most ezek a jogok mind a szakmai vezetők, mind a szakszervezeti szervek viszonylatában bővültek. De *a jogkörbővítés egymagában nem elégséges a fennálló helyzet megjavítására.* Annak érdekében cselekedni is kell. Cselekedni pedig akkor tudunk, ha őszinten leszámolunk azokkal a hibákkal, melyeknek az elmúlt időszakban részesei voltunk. Az igazságérzet azt diktálja, hogy bevalljuk, miszerint sem a szakmai vezetők, de a szakszervezeti szervek sem éltek minden esetben azokkal a jogokkal, mellyel eddig is rendelkeztünk.

Bár 1963-ban a halálos és csonkulásos balesetek száma 1962-höz viszonyítva csökkent, a helyzet korántsem kielégítő. A fennálló helyzet szükségessé teszi, hogy a szolgálati vezetők a szakszervezeti bizottsággal együttesen további erőfeszítést tegyenek a baleseti veszélyek felszámolására. E téren az együttműködés elengedhetetlen.

Az érdekek közösek, egyes helyeken a szolgálati vezető és szakszervezeti bizottság mégis külön utakon igyekszik a problémákat megoldani. Elégséges a munkásvédelmi őrségek példáját említeni. A szakvonali vezetők egy részétől még ma sem kapják meg a munkásvédelmi őrök a támogatást, amit az ügy érdeke megkíván.

Amikor az együttműködés fontosságát hangsúlyozzuk, ezót kell emelni az olyan „együttműködés" ellen, amely az elvi álláspontok feladásával jár. Ennek kihangsúlyozására egyes szakszervezeti bizottságok titkárainak helytelen állásfoglalása indít bennünket. Vannak olyan esetek, hogy a szolgálati hely vezetőjét a munkásvédelmi törvények betartásának elmulasztásáért megbírságoljuk. Előfordult már, hogy a szakszervezeti bizottság titkára rosszul értelmezett együttműködés alapján — annak ellenére, hogy meg van győződve az eljárás jogosságáról — mindent elkövet, hogy a kiszabott bírságtól a szakszervezet tekintsen el.

Az új törvény előírásai alapot biztosítanak a munkásvédelem eredményesebb tételéhez. Azt is látni kell azonban, hogy a törvényben biztosított jogok egymagukban ehhez nem elégségesek.

A munkásvédelmi tevékenység akkor lesz hatásos, ha mindenki a maga területén kiveszi a részét mind a jogok, mind a kötelességek gyakorlásában.

Takács József

Népgazdasági érdek a felesleges útátjárók és sorompók megszüntetése

Mezőgazdaságunk szocialista átszervezése sok dűlőutat feleslegessé tett, így nincs szükség az ezekhez kapcsolódó, jórészt sorompóval ellátott útátjárókra sem.

A *Soproni Pályafenntartási Főnökség* területén a közelmúltban járműszámlálást tartottak az útátjáróknál. Bebizonyosodott, hogy naponta két-három jármű miatt nem érdemes fenntartani sorompókat, de még útátjárót sem. Kérésssel fordultunk a *Győr-Sopron megyei Tanácshoz:* Járuljon hozzá néhány csekély forgalmú útátjáró. illetőleg az ott elhelyezett sorompó megszüntetéséhez.

Kérésünkre megtörtént a megjelölt helyek közigazgatási bejárása. A helyszíni szemlérőt készült jegyzőkönyv a megszüntetést javasolta például a *Győr-Sopron* vonalon a 21, 31, 34, 41 és 45-ös számú őrhelyeknél. A napokban megkaptuk a megyei tanács határozatát, amely egytől egyig elutasította javaslatainkat.

Az útátjárók és az azokhoz kapcsolódó sorompók fenntartása sok munkaerőt köt le, sok pénzbe kerül a vasútnak. Egy őrhely évi bérköltsége legalább 70 ezer forint. A szükségtelenné vált útátjárók és a nem indokolt sorompók megszüntetése tehát fontos népgazdasági érdek. Kétségbe vonjuk például annak szükségességét, hogy *Lövő* mellett 90 méter hosszúságban három, sorompóval ellátott útátjárót tartsunk fenn.

Perlaki Gyula

MEGBÍRÁLJUK

a rákosi motorüzem főnökségét. Hogy miért?

Azért, mert a főnökség Deli pályaudvartól rendszeresen kért vonatkísérőket a motorfutópróbákhoz, de a próbák nagyon pontatlanul indulnak. Ha 9 vagy 10 órára kérik a vonatkísérőket, a próba rendszerint csak 16 vagy 17 órakor indul, s a vonatkísérők addig Kelenföld állomáson töltik a kényszerpihenőt, a motorra várva.

Amikor a késések miatt panaszkodtunk a főnökségnek, semmit mondó válaszokat kaptunk. Vonatkísérőink a téli forgalomban sokat dolgoznak, s az ilyen felesleges várakozási idők csak nehezítik munkájukat. **Foki István**

Baleseti krónika

Február 19-én 23 órakor Bicere állomáson Csomós József sorompókezelő ittas állapotban egy fadarabbal összecsavarta az előjelző huzalait. Ennek következtében a 8349 és a 8339 sz. vonatok részére csak későn tudtak jelzőt kezelni.

★

Február 20-án, 11 óra 28-kor *Szolnok állomáson* helytelen váltóállítás miatt a „forgalom 14" vágány helyett, a foglalt „bejárat 3"-ra állították az 1781. sz. vonat elegyét. A rátolás következtében több kocsi oldalára dőlt, és több kisiklott. A baleset következtében 5 vágány záródott el.

★

Február 21-én, *Miskolc-rendezőn* a 411 134 sz. mozdony az állomás 411 068 sz. tartalékmozdonyával horzsolódott. A 411 131-es szerkocsija és egy kocsi kisiklott. A baleset oka a megállj jelzés figyelmen kívül hagyása.

★

Személyi sérülések

Február 14-én *Türje* és *Ukk* között a tolt menetben közlekedő 1252. sz. tvb 2 pályakocsival kisiklott. A baleset következtében 3 pályamunkás életét vesztette, 1 munkás életveszélyes, 2 súlyos és 6 könnyebb sérülést szenvedett. A baleset azért következett be, mert az engedélyezett 5 km helyett kb. 35 km sebességgel közlekedett a tvg-menet.

★

Február 17-én 8,05 órakor *Görögszállás állomáson Czibere Sándor* vonatkísérő a VI. sz. vágányon kocsiakasztás közben súlyos fej- és lábsérülést szenvedett. A baleset azért következett be, mert nevezett az akasztást az V. és VI. vágány keresztezésében akarta elvégezni. Akasztás közben megbotlott és elesett.

★

Február 12-én Tokod állomáson a 3568 sz. vonat foglalt vágányra járt. A vonatot a vonatvezető vészfékkel megállította, de az összeütközést, már nem tudta megakadályozni, aminek következtében több kocsi kisiklás nélkül összeakadt és a vonat figyelőbódéja összenyomódott. Személysérülés nem történt.

★

Február 16-án a Rákos állomásra bejáró 463. sz. vonat a biztonsági határjelzőt 30 kocsihosszal meghaladta.

★

Február 21-én, 22.40 órakor Hajmáskér állomáson a pft. csonkában álló tvg-motorkocsit a 6098 sz. vonat tolatás közben megnyomta. A baleset azért következett be, mert a vonat mozdonyvezetője engedély nélkül végzett mozgást.

★

Február 17-én, 11.15 órakor Székesfehérvár állomáson a 19. sz. vágányon álló 1291 sz. vonat jelzőkocsi ütközőjénél foglalatoskodó Kontics László kocsivizsgálót a ráguritott 4 kocsiból álló kocsisor összenyomta. Sérüléseibe belehalt.

★

Február 21-én, Kőbányafelső állomáson a tolatást végző tartalék halálra gázolta Csikós Béla 23 éves, kocsirendezői vizsgával nem rendelkező, önálló munkára beosztott kocsirendezőt. Nevezett 1963. október 4-én lépett a vasút szolgálatába.

★

Február 19-én 11.30 órakor Mecsekalja—Cserkút állomáson a 2402 sz. áthaladó vonat halálra gázolta Bodai Ernő málházót, aki szolgálatteljesítés közben egy erősen ittas civil utast igyekezett figyelmeztetni a később őt elütő vonat veszélyére. Az utazók biztonsága feletti szolgálatán is túlmenő kötelezettség-teljesítésnek lett áldozata. Az utas megmenekült.

★

Február 20-án *Sárospatak-átrakó* állomáson a keskeny és normál nyomközű szűkített vágányközben a mozgókocsik közé szorult 3 átrakómunkás. Mindhárman megsérültek.

Tartsuk be a törvényeket a társadalombiztosítási munkában

Kétségtelen, hogy társadalombiztosítási vonalon fokozatosan csökken a törvénysértések száma. Azonban még vannak olyan szolgálati főnökségek, ahol a törvényességet megsértik.

Túlfizetés

A szolnoki járműjavítóban például *Palla János* táppénzét 1963. július hónapban 56 forinttal magasabb összegben folyósították. Ezt 30 napon belül észrevették, s a túlfizetésről a dolgozót értesítették. De, hogy hol kereshet jogorvoslatot, arról nem tájékoztatták. A túlfizetett összeget a dolgozótól ennek ellenére levonták.

Ez nem volt helyes eljárás. A dolgozót értesíteni kellett volna arról, hogy a túlfizetés milyen szolgáltatásból származik, mikor folyósították és a bérből vagy a táppénzből hány havi, milyen összegű részletben vonják le, s hova fordulhat, ha az intézkedést sérelmesnek tartja.

Mivel a dolgozót 30 napon belül értesítették, csak a társadalombiztosítási tanács hivatott a jogosság, vagy a jogtalanság kérdésében határozatot hozni — nevezett fellebbezése esetén. Ha a társadalombiztosítási tanács határozata kimondja, hogy a dolgozó jogtalanul vette fel a túlfizetett összeget, a levonás csak ezután eszközölhető. Palla János esetében szabálytalanul jártak el.

Többlet levonás

A *Budafok—Háros* állomás létszámába tartozó *Egri Mihály* kocsirendező havi 1100 forint táppénzéből, felhavonként 250, összesen havi 500 forintot vontak le tartásdíj címén. Ez az összeg több, mint a táppénz 45 százaléka.

A törvény kimondja, hogy táppénzből csak a tartásdíjat és a túlfizetett táppénzt lehet levonni. A levonás összege azonban nem haladhatja meg a kifizetendő táppénz 33 százalékát. A törvénysértő eljárással havi 137 forinttal több táppénzt vontak le Egri Mihálytól.

A többletlevonást természetesen törvény szerint vissza kellett volna utalni a dolgozónak. Az elmaradt levonást pedig később a dolgozó béréből kellett volna eszközölni.

Táppénzmegvonás

A Nyugati pályaudvar társadalombiztosítási csoportjában nyilvántartott *Kiss István* 1963 szeptember 6-án orvosi ellenőrzésen nem vett részt, ezért az erre a napra járó táppénzét a helyi társadalombiztosító tanács határozata nélkül levonták.

Táppénzt ilyen címen kizárólag a társadalombiztosítási tanácsnak van joga megvonni.

Az orvos helyesen járt el, amikor a dolgozó beteglapjára és a MÁV orvosi jelentésre rávezette az *„ellenőrzést mulasztott"* bejegyzést.

A főnökség akkor járt volna el helyesen, ha a dolgozót a VSZT ügyintézőn keresztül a társadalombiztosítási tanácshoz küldi, hogy a vitás napra a táppénz ügyében határozatot hozzon, avagy a mulasztás igazolását elfogadja. A főnöksége a táppénzmegvonásra önkényesen nem intézkedhet.

Társadalombiztosítási osztály

Nyugdíjba vonult vasutasokat tüntettek ki

Az év elején nyugdíjba vonult vasutasok fogadására került sor február 25-én a vasúti főosztály tanácstermében. A vendégeket *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes köszöntötte. Rövid beszédében méltatta helyfállásukat, majd megköszönte a vasút szolgálatában eltöltött több évtizedes munkásságukat. Beszéde után átadta a kormánykitüntetéseket, valamint a miniszteri és a miniszterhelyettesi dicséreteket.

A kitüntetésekért, dicséretekért *Sükösd Sándor* m. főintéző mondott köszönetet. Ezt követően a vasutasszakszervezet elnöksége nevében *Szabó Antal* főtitkár beszélt az új nyugdíjasokhoz.

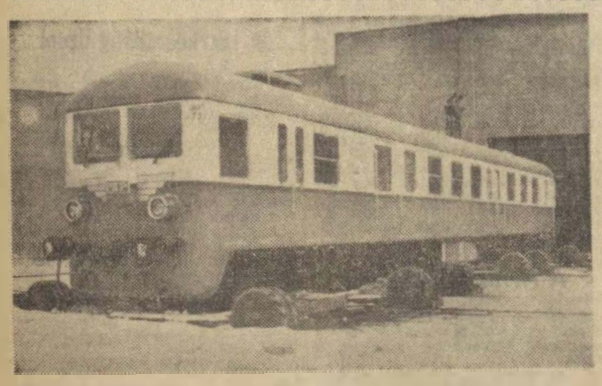
A Munkaérdemrend bronzfokozatát hét nyugdíjas kapta meg. Miniszteri dicséretben 12, vezérigazgatói dicséretben pedig 13 fő részesült.

Szélesnyomtávú vasút épül Csehszlovákiában

Kelet-Szlovákiában — mintegy 60 kilométerre a csehszlovák—szovjet határtól — már messziről látszanak a *Kelet-Szlovákiai Vasmű* hatalmas épületei. Itt épül a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság* legnagyobb kohója, amely a szocialista országokkal való együttműködésben és a kapitalista világgal folytatott gazdasági versenyben egyaránt jelentős létesítmény lesz.

A kohóóriás a vasércet a *Szovjetunióból* kapja. Az ércszállító kocsik, hogy a felesleges határmenti megállásokat, átrakásokat elkerüljék, széles nyomtávon jutnak el a kohóba. A mintegy 90 km hosszú széles nyomtávú vasútvonal a *Barátság vasútvonala* nevet kapja. Építőik között megtalálhatók a legjobb csehszlovák brigádok és a lenini Komszomol legjobb ifjúmunkásai. A munka nem lesz könnyű, mivel *Kelet-Szlovákia* területe dombos vidék. Ezenkívül a vasút több — kisebb-nagyobb — folyót szel át. Az építés során előreláthatólag 3.5 millió köbméter földet kell megmozgatni. A szovjet szakemberek daruval felszerelt speciális vasútépítő vonatot bocsátanak a csehszlovák vasútépítők rendelkezésére. Ez a vonat a szovjet határtól elindulva kezdi meg a munkát. Az előkészített talajra maga elé rakja le a sineket.

A *Barátság vonal* építése 1964 áprilisában kezdődik és a tervek szerint 1966 májusára készül el.



Ez a motorkocsi a lengyel vasutak részére készült a győri Wilhelm Pieck Járműipari Művekben

Naponta 15–18 fővizsga

Január 1 óta a szolnoki járműjavító kocsiosztályán is magasabb minőségi követelmények mellett folyik a javítás. Az új munkáltatási rendszer kezdetén még sok probléma hátráltatta a munkát. Január közepén azonban fellendült a termelés, javítási hiba miatt mindössze két kocsit kellett visszadni az osztálynak. Februarban naponta 15—18 teherkocsi fővizsgát és 8—10 teherkocsi futójavítást végeznek el a kocsiosztály dolgozói.

Az anyagellátás az utóbbi időben sokat javult, bár az alvázjavító részlegnél a Zombori- és a Lendvai-brigádok munkáját még most is hátráltatja az anyaghiány. A szekrénylakatosoknál példásan oldották meg az új munkáltatási módszerre való áttérést. A brigádok munkájához nagy segítséget ad a jól szervezett cserejavítás.

A kocsiosztály dolgozói az anyagtakarékosságban is szép eredményeket érnek el. Januárban mintegy 200 köbméter OH-faanyagot használtak fel.

Cseh Zoltán
Szolnok

Kétegyháza állomás életéből

Naponta mintegy 3000 utas fordul meg Kétegyháza állomáson, melynek dolgozói mindent megtesznek a forgalom zavartalan lebonyolításáért. A forgalmi dolgozók két brigádja már elnyerte a szocialista címet. Fegyelmezett munkájuk eredményeként, hogy balesetmentesen dolgozik az állomás.

★

Jól működik az állomáson a szakszervezeti politikai iskola. 30 hallgatója van, az előadásokat Szépfalusi István, a pártalapszervezet titkára tartja. Az iskola foglalkozásain rendszerint valamennyi hallgató részt vesz.

★

Az állomás vezetőinek érdeme, hogy Kétegyházán jó a közösségi élet. Szép példa erre, hogy a dolgozók összeadott pénzükön televíziót vásároltak, és a készüléket kultúrtermükben helyezték el.

Panaszolják viszont a kétegyháziak, hogy állomásuk felvételi épülete nagyon elhanyagolt. Ráférne már az alapos tatarozás

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Én asszisztensnő vagyok!

A MÁV Kórház reumaosztályának folyosóján várakoztunk. Egyszercsak arra lettünk figyelmesek, hogy egy fiatal asszonyka és egy fehérkabátos, hideg tekintetű nő között vita keletkezett: A beteg kérte, hogy hisztaminkezelésre bocsássák be.

— Tud olvasni? — kérdezte a fehérkabátos és mutatott a beteg kezében levő lapra. — Tizenegy órától férfiak jönnek. (11 óra mult 10 perccel.)

— Meg nők vannak bent, asszonyom. Kérem, engedjen be, mert éjjelre szolgálatba megyek, s ezért holnap sem tudok jönni — kérte.

És itt hibázott!

Felcsattant a fehérkabátos hangja: — Nem vagyok asszonyom! Én asszisztensnő vagyok.

Amaz nyelt egyet, fülig pirult, aztán szepegve tovább kérlelte a zord szívű asszisztensnőt.

— Kár a szóért — mondta az — és elviharzott.

Valaki azt tanácsolta, hogy kérje meg az orvost. El is ment. Az orvos rárta a lapjára, hogy „beosztás szerint", ami azt jelenti, hogy bármely időben jelentkezhet kezelésre. Ezután erőt, bátorságot gyűjtve visszament a kezelőbe.

Vihar előtti csend. Aztán nyílt az ajtó és az asszisztensnő a beteg lapját lobogtatva, villámló szemekkel rohant az orvoshoz.

Hogy kikapott-e az orvos, azt nem tudjuk. De azt igen, hogy a haragos asszisztensnő nyakában nincs tábla, mely a rangját hirdeti, meg azt is, hogy nincs jószívvel a betegek iránt.

— lyf —

MÁRCIUSI IFJAK

Március 15-én száztizenhatodszor idézzük ünnepi emlékezéssel történelmünk egyik legszebb forradalmi eseményét, az 1848-as nemzeti forradalmat és szabadságharcot. Az a márciusi nap megpecsételte Magyarországon a feudalizmus bukását és megnyitotta népünk előtt a nemzeti önállóság, a polgári felemelkedés útját.

A márciusi ifjak, akik akkor Táncsics Mihályt kiszabadították börtönéből, bátran szembenéztek a Habsburgok ágyúival és nem riadtak meg később sem, amikor a csatamezőn kellett megvédeni a hazát, a szabadságot. Akkor, 1848-ban nemcsak ifjúságunk, de Kossuth Lajos szavát követő egész népünk az európai haladás élvonalában küzdött. Azon az emlékezetes forradalmi tavaszon adta ki Marx és Engels a Kommunista Kiáltványt, túlmutatva a nemzeti forradalmakon, s felismerve e forradalmakban még vezető szerepet ugyan nem vivő, de a jövő letéteményesét jelentő munkásosztály szerepét.

1848-ban polgári forradalom volt hazánkban, melynek eszméi, követelései, de vívmányai sem terjedtek túl a polgári célkitűzéseken, mégis magasra emelte nemzeti függetlenségünk, szabadságunk zászlaját. Ez a zászló hamarosan elbukott, a túlerő legyőzte Kossuth katonáit. A jövő mégis őket igazolta.

A magyar proletárok 1919 márciusában magasra emelték a szabadság megtépett lobogóját. Az ő küzdelmük sem volt hiábavaló, mert a történelem kerekét már nem lehetett visszaforgatni: 1945-ben végül is felszabadult a magyar nép.

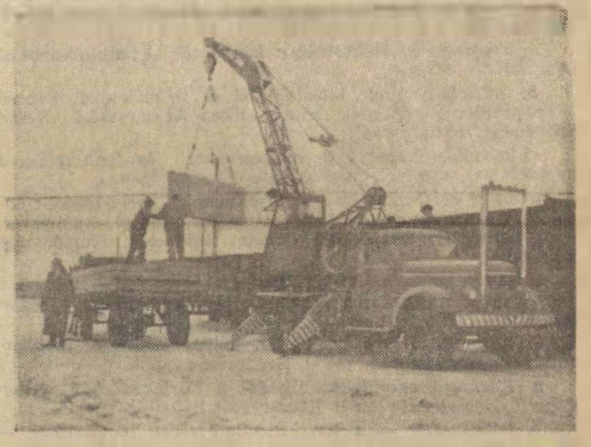
A mi örökségünk 1848 minden haladó hagyománya. Tanuló, szorgalmasan dolgozó ifjúságunk méltán tekintheti magát az egykori márciusi ifjak utódjának. Jelenünk beteljesülése a márciusi ifjak legszebb álmainak. Petőfi még aggódva kérdezte „Lesz-e gyümölcs a fán, melynek nincs virága — avagy virág, vagy te hazám ifjúsága?" — Mi már a szocializmus virágait gondozzuk, s népünk ma újra a fejlődés élvonalában halad.

Március öröksége azoké, csak az hivatkozhat rá példaképének tekintve Petőfit és harcostársait, aki az ő harcaikat folytatva fáradozik a szocializmus építésén.

ÚTRAKÉSZEN A BALTIKA-2

A közelmúltban Moszkvából visszatért Rigába a Baltika, az első szovjet gyártmányú motorvonat. Az expresszvonatot Moszkvában megtekintették a szakemberek, s most azért került vissza a rigai vagongyárba, hogy előkészítsék a szerelvényt az üzemi próbákra.

Időközben elkészült az üzemben a Baltika—2 is, amelynek szalonjai még kényelmesebbek. Az elefántcsontszínű falak valósággal kiemelik a kocsik puha, világos színű fotelüléseit. A konstruktőrök a második Diesel-vonat kiképzésénél meg több szintetikus anyagot használtak. A Baltika—2 röviden megkezdi a gyári próbákat.



Kecskemét állomáson darus gépkocsi segítségével végzik az előregyártott épületelemek vagonba rakását

(Horváth Erika felv.)

Két nagyhangú fiatalember és egy bűnbánó levél

Az Utasellátó éttermében ebédeltem. A másik asztalnál boros, emelt hangon két fiatalember beszélgetett. Az egyik vasúti egyenruhát viselt. Egymást túlkiabálva, amolyan nagylegényesen elégedetlenkedtek, szidták a vasutat és az elkövetett fegyelmezetlenségeket mesélték egymásnak.

— Nem adnak szabadságot...! Nem járok be! Ha megbüntetnek, kikérem a könyvemet.

— Én meg sem várom, hogy megbüntessenek! Holnap, vagy holnapután lelépek.

Ahogy szaporodtak a sörös-poharak az asztalon, úgy emelkedett a hangjuk. Dobálóztak az ezrekkel, amit majd máshol fognak keresni.

Ez a két fiatalember jutott az eszembe, amikor az egyik esti jelentkezésnél felolvastak a következő levelet:

„Állomásfőnökség. Nyugati pályaudvar.

Tisztel Főnök Elvtárs!

Kéresemmel Önhöz fordulok, mert On az egyedüli, aki megérthet engem és segíthet rajtam. Megpróbáltam gondolkozni a helyzetemen, de nem tudok mihez kezdeni. Elhelyezkednem nem sikerül és szüleim segítségére sem számíthatok. Kérem, bocsássák meg, hogy elmaradoztam szolgálatból. Fiatal vagyok és könnyelmű, nem tudok olyan ésszel gondolkodni, mint az idősebbek. Már azóta nagyon megbántam a tettemet. Igérem, ha most az egyszer még visszavesznek, úgy rendesen bejárok szolgálatba. Jó lecke volt ez nekem. Gondoljanak csak bele, hová is tudok menni egy önkényes kilépésű munkakönyvvel? Menjek lopni? Mert más út nincs hátra. Segítsenek rajtam, amíg nem késő. Kérem, sürgösen közölni elhatározásukat.

Tisztelettel:

Ifj. Karakó János Kisvárda, Kapitány utca 5. sz."

Érdeklődésünkre megmutatták *Karakó János* bűnlajstromát. Hosszú oldalakon a sok-sok elmaradás, fegyelmezetlenség, iskolamulasztás, hányaveti hang.

Az is kiderült, hogy már többször fogadkozott és többször megbocsátottak neki. A fogadkozásból persze mindig újabb elmaradások, késések, iskolamulasztások és másokra is káros szolgálat lett.

— Nem vesszük vissza! — mondják egybehangzóan az állomáson.

Ezúton ajánljuk a két utasellátóbeli fiatalember figyelmébe Karakó János levelét.

— gj —

A kis őrház gazdája

Tóth Gellért fiatalon került a tanyai „perces" megállóhelyre. Azóta megritkultak a tanyák, s még jobban az utasok. Talán meg is szűnik nemsokára a megálló, de akárhogy is lesz, most még megállnak a személyvonatok. Ma ugyan senki nem kopogott jegyért a kisablakon, utas azért lesz. Ha más nem, maga Tóth Gellért, akit az igazgatósághoz rendeltek be. Sejti, hogy miért. Be akarják helyezni a városba.

A fia sürgeti az ügyet. Noha ő mondta neki, hogy ne veszekedjék miatta. Ezt a három évet mindegy, hol húzza ki.

Az igazgatóságon előbb a fiához kukkantott be, de nem találta a helyén. Pestre utazott. Kiment hát a folyosóra, nem akart zavarni. Az egyik padon fiatal ember ült. Mellé telepedett.

Az öreg törte meg a csendet.

— A személyzetist várja?

— Azt — feleli a masik szűkszavúan.

— Régóta vár?

— Már egy órája.

— Pedig sietne ugy-e?

A fiatalember legyintett.

— Magam sem tudom. Most végeztem egy tanfolyamot s az állomásról kell dönteni. Én itt szeretnék dolgozni a városban, mert a feleségem is itt dolgozik. De ha kihelyeznek, felborul minden.

— És itt nincs most üresedés?

— De van. Oda szerettem volna kerülni. Csak valami öreget akarnak odatenni. Azzal érvel a személyzetis, hogy az már régen szolgál vidéken, megérdemli a nyugalmasabb beosztást arra a pár évre.

— Hát bizony megöregszünk. Kellenek a fiatalok, hogy átvegyék a munkát.

A fiatal türelmetlenül legyintett.

— A munka engem nem ijeszt meg. De hát, miert kell egy öreg embernek befurakodni egy ilyen helyre? Nekem felforgatja az életemet. Hát nem tudja azt a kis időt kihúzni ott? Két napja hadakozom ezen a személyzetissel, de nem látja be a szentnek sem.

Az öreg bólogat.

— No, igen! Család van-e már?

— Család? Még csak az kéne! Ki meri vállalni addig, míg nem tudja hányadán áll.

— Hát Istenem! Ezelőtt is nevelődtek gyerekek nemcsak városban, hanem falun és a tanyákon is. Az én gyerekkoromban a tanyai iskola ritkaságszámba ment. Most megvan a lehetőség mindenre ott is.

A fiatalember dühösen felhorkant.

— Az akkor volt. Annak a világnak fújtak.

Ebben a pillanatban kinyílt a tanácsterem ajtaja s kilépett a személyzetis.

A fiatalember gyorsan odasietett.

— Befejeződött? — kérdezte.

— Igen! Vége az értekezletnek — volt a válasz.

Tóth Gellért is felállt és csendesen, köszönés nélkül megindult a kijárat felé.

Majd megírom nekik — gondolta magában —, hogy mégsem hagyon ott. Erre a pár esztendőre nem érdemes.

Bódi Katalin

Szakemberek külföldi továbbképzése, tanulmányi munkautak

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány határozata alapján a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium tanulmányi munkautak bevezetésével lehetőséget kíván biztosítani szakemberek külföldi továbbképzésére, speciális ismeretek külföldi elsajátítására.

A továbbképzés olyan módon történik, hogy a főleg egyetemi végzettségű szakemberek a termelés és a tudomány szükségletei szerint hosszabb időtartamú — fél évtől két évig terjedő — külföldi termelő, üzemeltető, kutató-tervező, vagy felsőoktatási munkában vesznek részt.

A tudományos és technikai haladás meggyorsítása, a nemzetközi élenjáró színvonal elérése, s tehetséges fiatal szakembereink külföldi speciális képzettsége érdekében elsősorban az alábbi szakterületre szükséges szakembereket kiküldeni:

1. Közlekedésszervezés elvei és módszertana. (Svájc, Német Szövetségi Köztársaság, Szovjetunió.)

2. Korszerű járműjavítás szervezése, rendszere, módszerei. (Német Demokratikus Köztársaság, Német Szövetségi Köztársaság.)

3. Matematikai módszerek alkalmazása a közlekedésben.

a) elektronikus számológépek alkalmazása a szállítások tervezésében, lebonyolításában (Anglia, Szovjetunió, Német Szövetségi Köztársaság),

b) programozási módszerek (Szovjetunió, Anglia, Német Szövetségi Köztársaság).

4. Korszerű közlekedési berendezések tervezése, építése, fenntartása.

a) autóutak tervezése, gépesitett útépítés és útfenntartás (Olaszország, Német Demokratikus Köztársaság, Szovjetunió, Német Szövetségi Köztársaság),

b) korszerű vasúti és gépkocsi üzemi telepek és berendezések tervezése, fenntartása (Német Demokratikus Köztársaság, Német Szövetségi Köztársaság),

c) vasúti és közúti műtárgyak, feszített betonszerkezetek (Csehszlovákia, Franciaország, Szovjetunió, Német Demokratikus Köztársaság),

d) korszerű vasúti pályák építése és fenntartása (hézag nélküli vágányok, gépesített építési és fenntartási rendszerek.) (Franciaország, Német Szövetségi Köztársaság.)

5. *Hosszú járatú tengerészkapitanyok és géptisztek kiképzése.* (Szovjetunió.)

6. Korszerű hegesztési eljárások. (Német Szövetségi Köztársaság.)

7. Korszerű hírközlési rendszerek építése, fenntartása, és üzemeltetése.

a) Crossbar és elektronikus központok tanulmányozása (Anglia),

b) mikrohálózatok létesítésével és telepítésével kapcsolatos problémák (Német Demokratikus Köztársaság, Német Szövetségi Köztársaság),

c) koaxiális kábelek üzemeltetésével és fenntartásával kapcsolatos ismeretek megszerzése (Csehszlovákia),

d) nagy csatornaszámú vivőfrekvenciás berendezések, kábelek, összeköttetéseivel kapcsolatos fenntartási és kiegyenlítési ismeretek elsajátítása (Német Szövetségi Köztársaság, Hollandia),

e) távválasztó hálózatok fejlesztésével, építésével, üzemeltetésével kapcsolatos kérdések tanulmányozása (Svédország).

8. *Automatizálás a közlekedés szervezésében és lebonyolításában.* (Szovjetunió, Svájc, Svédország.)

9. Korszerű energiagazdálkodás a közlekedésben. (Szovjetunió, Német Szövetségi Köztársaság.)

A jelentkezők — a fent meghatározott témakörben — kiküldetésük esetén a vendéglátó ország valamely üzemében, intézetében kapnak beosztást, azzal a céllal, hogy ott mindennapi munkájuk végzése közben sajátítsák el a műszaki, szervezési, üzemeltetési, gazdasági tapasztalatokat. A tanulmányi munkaút további célja a kiküldött szakemberek nyelvtudásának fejlesztése.

A kiküldöttek munkabére a két ország közötti megállapodás szerint alakul.

A kiküldetésre való jelentkezés feltételei a következők:

a) egyetemi, főiskolai végzettség (elsősorban mérnök, közgazdász stb.).

b) nyelvtudás (orosz, német, angol, illetve a kiválasztott ország nyelve, legalább középfokú nyelvvizsga).

A jelentkezéseket írásban a vállalat, intézmény vezetőjének véleményezésével ellátva kell továbbítani a vállalat közvetlen felügyeleti szervéhez, amely a javaslatot felülvizsgálja és véleményével ellátva továbbítja a minisztérium illetékes főosztályához. A főosztály a beküldött javaslatokat véleményezési és döntésre történő előterjesztés céljából megküldi a személyzeti és munkaügyi főosztálynak.

A kiküldetések meghatározott keretben történnek. A megfelelő előkészítés biztosítása érdekében *a jelentkezéseket legkésőbb 1964. március 31-ig kell a KPM személyzeti és munkaügyi főosztályához eljuttatni.* Az 1965. s azt követő évekre vonatkozólag később intézkednek.

UTAZÁSOK

Eldübörögnek ablakom előtt
a vonatok; a csend is dübörög,
fülem mélyében visszahangzik tovább
S mire elalszom, már messze futnak
e vonatok éjben s folyókon át.

Utaztam én is — Messze városok
emlék-helyei felé robogok;
és utitársak, kikkel a beszéd
hozott össze, hogy rövidebb legyen
az út, az idő, csend és messzeség.

A dolgaikat így ismertem meg
s a jellemét sokféle embernek,
s néztem, mint ismeretlen tájakat,
az arcok barna mezőit; s meleg
szavukból egy-egy emlék megmaradt.

Vonatok futnak emlékek mögött —
Utazások... A csend is dübörög.
Szivem mélyében visszhangzik tovább
egy különös, szép szavú szerelem
éveimen és gondjaimon át...

Fazekas Lajos

Sport

Birkózók vetélkedése a Szőnyi úton

Február 22-én I. és II. osztályú kötöttfogású birkózóversenyt rendezett a BVSC. Bár a válogatott-keret tagjainak is kötelező volt a részvétel, ennek ellenére kevesen indultak a versenyen.

A vasutas birkózószakosztályok közül a *Debreceni* VSC, a *Szegedi* VSE és a BVSC indított versenyzőket. Közülük *Kovács S.* (SZVSE) váltósúlyban, *Kovács J.* (DVSC) középsúlyban, valamint *Hőhn* (SZVSE) nehézsúlyban az első helyen végzett. Rajtuk kívül *Pintér* (BVSC) középsúlyban a második. *Szabó* (DVSC) nehézsúlyban második. *Gittai* pehelysúlyban. *Villám* váltósúlyban (mindkettő SZVSE) a harmadik helyen végzett.

Bajnokok

Február 22-én a Sportcsarnokban rendezték meg a férfi és női országos ifjúsági egyéni tőrvívóbajnokságot. A nők versenyében 35-en, a férfi mezőnyben 38-an indultak. Mindkét versenyt világbajnoki rendszerben bonyolították le.

Ebben a fegyvernemben kettős vasutas siker született. A nőknél *Bóbis Ildikó*, a BVSC londoni olimpiai bajnok birkózójának, *Bóbis Gyulának* a lánya került ki győztesen. A férfi mezőnyben *Marót Péter* (BVSC) szerezte meg a bajnoki címet. *Radványi* (BVSC) a harmadik helyen végzett.

Bóbis Ildikó

Maróth Péter

Mikor döntenek a Miskolc-tiszai pályaudvar felvételi épületének sorsáról?

Miskolc-tiszai pályaudvar rekonstrukciójának munkálatait hátráltatja, hogy az illetékes szervek mind máig nem tudtak eldönteni, mi legyen a felvételi épület sorsa. Elvi határozat van mar arról, hogy az épületet le kell bontani és újat építeni a helyére. A végleges döntés késése mindennap 70—80 ezer utast sújt, hiszen ennyien fordulnak meg az átépítés miatt meglehetősen balesetveszélyessé vált pályaudvaron.

A forgalom biztonságossá tétele megköveteli az aluljáró mielőbbi végleges elkészitését. A felvételi épületből mintegy 14 métert már le lehetne bontani, mert megtörtént az emeleti lakások kiürítése. A részleges lebontás lehetővé tenné, hogy a vágányok átépítésének ideje alatt az utasok az aluljárón át közlekedjenek.

A felvételi épülettel kapcsolatos huza-vona kedvezőtlenül hat arra a lendületes munkára, amely eddig a Miskolc-tiszai pályaudvar rekonstrukcióját jellemezte. Javasoljuk, ideiglenes megoldások helyett —, melyek egyébként is nagyobb költséggel járnának — mielőbb határozzák meg a felvételi épület átépítésére vonatkozó végleges terveket, feladatokat.

L. J.

KÖNYVÚJDONSÁGOK

A Műszaki Könyvkiadó 1964. I. negyedévi tervében számos érdekes szakkönyv kiadását tervezi. A kiadásra kerülő művek közül az alábbiakat ajánljuk az olvasók figyelmébe:

Dr. Takách Miklós—Trencsényi Zsigmond—Vághegyi Károly: **Vasúti Diesel-járművek üzeme és üzemi berendezése** (Vasúti szakkönyvtár).

A MÁV fokozatosan tér át a gazdaságosabb és korszerűbb vontatási módra. Egyik ilyen korszerű vontatási mód a Diesel-üzem. Ennek gazdaságosabb, célszerűbb és zökkenőmentesebb bevezetésének elősegítésére szolgál a három szerző műve. A könyv kitér az új üzemmel kapcsolatos valamennyi probléma-körre. Az eddig kiforrott elvek gyakorlati megoldási módjait tárja az olvasó elé. Alternatív kiviteli módokat, adatokat, mérőszámokat közöl, hazai és külföldi tapasztalatokat ismertet.

Vághegyi Károly: **Diesel-motoros járművek.** (II. kiadás.) (Vasúti szakkönyvtár.)

A mű a Diesel-járművek felépítését, valamint a belső égésű motorok, a különböző erőátviteli rendszerek és az egyéb járműszerkezeti részeket ismerteti.

Richter H.: **Járműmodellek távvezérlése.**

Ez a könyv a modellező amatőrök számára készült és bevezetőül szolgál az amatőr távvezérlés technikájába és gyakorlatába. Elméletből csak annyit ad, amennyi a gyakorlati rész megértéséhez okvetlenül szükséges. A műben szereplő modelleket a szerző meg is építette, illetve — ha azok gyári produktumok — ki is próbálta.

Szökött kocsit fogtak

Mikosdpusztáról február 5-én, Zalabér irányába megfutamodott két kocsi. Az egyik egy váltót felvágva kijutott a nyílt vonalra, a másik kisiklott.

Az elszabadult kocsi a 10 ezrelékes lejtőn mind gyorsabban rohant Zalabér felé. A Zalavégen lakó Kertes József pályagondozó éppen a háza körül tevékenykedett.

— Mit tegyek? — Ilyenkor indul Zalabérről a 8026 számú motorvonat —, villant át fejében a gondolat. A telefonhoz szaladt és értesitette Zalabér állomást a kocsi futamodásáról. Időben. A motorvonatot még nem menesztették. Zalabéren páros féksaruval megállították a nekivadult 152 813 számú Gr-kocsit.

Kertes József dicséretet érdemel, amiért szolgálaton kívül is vasutashoz méltóan teljesitette kötelességét, nem úgy, mint azok, akiknek gondatlansága miatt megfutamodhatott a kocsi.

Markos József
Zalaegerszeg

HÍREK

A MI NÉMETÜNK

Az információs iroda előtt ketten várakoznak: egy férfi és egy nő. Utazóruhát viselnek. A férfi kockás zakót, nadrágot és sok mütyürkével diszitett tiroli kalapot. A nőn tarka pulóver, vastag talpú bakancs. Eischuldig bitte! Wann geht der Zug nach Prág? — Bocsánat, kérem! Mikor megy a vonat Prágába? — így a férfi.

Az információs külföldieknek kijáró, megkülönböztetett tisztelettel, németül válaszol.

Ezzel ellejtenek, utánok két nagy csomaggal egy hordár.

Valamit késik a bukaresti gyors, mely rövid tartózkodás után Prága, Berlin felé indul. Nyugtalanság látszik az utasokon. A két „külföldi" ismét érdeklődik: Mikor érkezik a vonat? Melyik vágányra? — persze megint enyhén sántitó németséggel.

Végül beérkezett a gyorsvonat. Hogy, hogy nem, egy kocsit ki kellett sorozni. „Németünk" fokozódó idegessége határozottan arra engedett következtetni, hogy éppen azt a kocsit, amelyikre a helyjegyük szólt.

A férfi nyaka és arca már pukkadásig piros volt. Egyszer csak levetve magáról az eddigi előkelőséget, odafordult az asszonyához: Lujzi...! Hol a fenébe lesz nekünk most helyünk? — mondta egy cseppet sem sántító, zamatos pesti magyarsággal.

— Az idén mintegy 100 ezer forintot fordítanak a nagykanizsai csomópont szociális létesítményeinek korszerűsítésére. A csomópont bővítése, új raktergületek kialakítása a távlati tervekben szerepel.

— **Megkezdték a Stone-féle légkondicionáló berendezés sorozatgyártását a Ganz Kapcsolók és Készülékek Gyárában. Ebben az évben számos vasúti személykocsi kap ilyen berendezést.**

— *Takarékosan bántak a szénnel 1963-ban a győri fűtőház dolgozoi. Az év végéig 3814 tonnát takarítottak meg mintegy két és félmillió forint értékben.*

— További 152 km-rel meghosszabbították a kongói Katanga tartomány 317 km hosszú villamosított vasútvonalát. A katangai ercet ezen a fővonalon szállítják a transzafrikai vonalra, majd onnan tovább a portugál gyarmatok kikötőibe.

— Február második felében Szíriaban megkezdték a Hedzsasz vasút helyreállítását. Ez a vasút, amely Damaszkuszt Medinával, az Izlám egyik szent városával köti össze, a XX. század elején épült, a különböző arab országok muzulmánjainak áldozatkészségéből.

— **Negyedszer nyerte el a szocialista brigád címet az uzsai VII-es pályamesteri szakasz Petőfi-brigádja. Ebből az alkalomból a szakszervezeti bizottság vendégül látta a brigádot.**

— Kigyulladt Ajka állomáson az Utasellátó pavilonja. A tüzet Kisunyomi Gyula raktárnok és Tóth István vizsgáló lakatos önfeláldozó munkával fékezte meg.

— *Husz darab vezetőálláson Bah személykocsit készitenek az idén a MÁV részére a Dunakeszi Járműjavítóban. A kocsikat az ingajáratokon közlekedtetik.*

— Ifjúsági klubot létesített a Somogy megyei Zákánytelepen a KISZ és a vasutasszakszervezet. A fiatalok vasárnaponként szellemi vetélkedőt tartanak a klubban.

— Négy éve működik a vasutasszakszervezet modellező-szakosztályának győri csoportja. A modellezők a felvételi épületben kaptak helyet, ahol szakkönyvek, folyóiratok és a barkácsoláshoz szerszámok állnak rendelkezésükre.

— **A szocialista üzemrész cím megszerzését tűzték célul maguk elé Debrecen állomás személypénztárainak dolgozói.**

— A celldömölki fűtőház KISZ-fiataljai az idén a község háziipari szövetkezetében megoldják a vesszőfonók gondjait. Két óriástartályt készítenek részükre, hogy zavartalanul végezhessék munkájukat.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest, XIV. kerületben levő 2 szoba összkomfortos, alacsonybérű, termő gyümölcsfákkal, gazdasági udvarral, hat helyiségből álló lakásomat két kisebb tanácsi rendelkezésű, vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet de 8—[illegible] es 21—22-ig a 206—894 telefonon.

Sátoraljaújhely, Kossuth-tér 9. sz. alatti egy szoba, konyha éléskamrás I. emeleti lakásom elcserélném budapestire. Cím: Sciranko Jánosné, Sátoraljaújhely.

Elcserélném Debrecen, Kossuth u. 11. sz. alatt, a város központjában levő I. emeleti 2 szobás összkomfortos, nagyméretű, 110 m² alapterületű lakásomat Budapesten levő hasonlóért, vagy nagyobbért. Érdeklődni: MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn., Bp., X., Kőér u. 2. Vigh Imre motorvezetőnél.

A Hivatalos Lapból

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

8. számból: A Magyar Államvasutak Vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének irányelvei a vasúti közlekedés és ipar 1964. évi tervének végrehajtását segítő szocialista munkaversenyhez, valamint az 1964. évi éves vállalások megtételéhez.

102 112 1964. I/2. B. Az élüzem címért folyó verseny 1964. évi célkitűzései.

A szerkesztőség üzeni

Perlaki Gyula, Sopron, Cseh Zoltán, Szolnok, Bognár Károly, Tapolca, Kiss Lajos Alsóörs, Urbán József, Hegyeshalom, Patakfalvi László, Foki István, Budapest, Várfalvi Gyula, Gyékényes, Markos József, Zalaegerszeg, Boldizsár Gyula, Békéscsaba: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Péli István [illegible]háza Bé[illegible] Istvánné, Salgótarján, Radványszky Terézia, dr. Buru János, Budapest, Breznay István, Vác, Markos József, Zalaegerszeg: **Leveleiket illetékeshez továbbítottuk.**

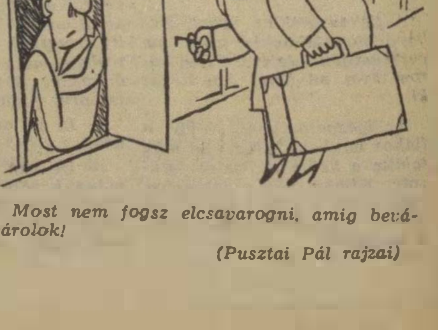
MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulvás 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

Közel a vasút

— *Mondja Pista, maga randevúra, vagy váltóellenőrzésre hívott engem?*

Csomagőrző a Keletin



Most nem fogsz elcsavarogni, amig bevásárolok!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1964. MÁRCIUS 16.

Tavaszt vártunk és tél jött. A váratlan havazás mindig sok nehézséget okoz a közlekedésben. Ezúttal is így történt. Március 7-én országszerte havazott. Pályaudvarainkon, állomásainkon újból csatasorba álltak a vasutasok, hogy megtisztítsák a váltókat, biztosítsák a zavartalan közlekedést.

(MTI Foto, Lajos György felv.)

Milyen feladatok várnak a forgalmi szolgálatra az 1964. évi teherforgalomban

A múlt év szállítási problémáit vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a vasút nem tudott maradéktalanul megfelelni a népgazdaság által támasztott követelményeknek. Nem tudtuk a szállítófelek által fuvarozásra felkínált árumennyiséget teljes mértékben és a kívánt időben elszállítani. Ugyanakkor a megnövekedett szállítási igények kielégítése bizonyos fokig együtt járt egyes szállítási minőségi mutatók romlásával, mint például az egy mozdonyra eső hasznos kilométerteljesítmény, a személy- és tehervonatok menetrendszerűsége, hogy csak e nehány példát említsem.

Alap: a vonatközlekedési terv

Tekintettel arra, hogy 1964-ben az előző évhez viszonyítva a szállítási igények mintegy 4 és fél százalékkal nagyobbak, döntő, hogy a rendelkezésre álló eszközök lehető legjobb kihasználásával, az erők leggazdaságosabb ráfordításával végezzük munkánkat. Az előttünk álló feladat optimális megvalósításának alapját a vonatközlekedési terv képezi. A fokozott feladatok megoldásának egyik lehetséges szervezési tartalékát ebben látjuk. A vonatközlekedési terv helyes összeállítása és betartása lehetővé teszi, hogy az erre épített elegycsatlakozás és mozdonyforduló a legkisebb kocsióra, illetve viszonylag legjobb hasznos kilométerráfordítást eredményezi.

Vizsgáljuk meg a vonatközlekedési terv 1963. évi adatait. Az előző évhez viszonyítva a következőképpen alakult a helyzet.

Hálózati szinten (a közlekedésre kijelölt vonatok számát 100 százaléknak véve)

	1962 %	1963 %
A kijelölt rendes vonatokból leközlekedett	85,12	83.54
Bevezetett szükségleti vonatok mennyisége:	14,19	15.83

Az igazgatósági szinten

	1962 %	1963 %
Budapesti igazgatóság	85,41	82.36
Miskolci	85.92	82.47
Debreceni	79.08	9.74
Szegedi	83,5.	15.91
Pécsi	89,42	88,49
Szombathelyi	86,48	85,44

A vonatközlekedési terv teljesítésére vonatkozó adatok is mutatják, hogy 1963-ban az előző évihez viszonyítva megnőtt a lemondott vonatok mennyisége és a szükségleti vonatok száma. A vonatközlekedés tervszerűségét illetően legnagyobb a visszaeséses a budapesti és a miskolci igazgatóság területén.

Elsősorban a fővonalakon javítsuk

Ha a hálózati adatokkal szemben részleteiben is megvizsgáljuk a vonatközlekedési terv teljesítését, megállapítható, hogy a fővonalak adatai a hálózati szint alatt mozognak. A fővonalak vonatközlekedési tervteljesítése 75—78 százalék között mozog, szemben a hálózati 83.54 százalékkal. A legfrekventáltabb fővonalainkon fekvő vonatindító állomások vonatközlekedési tervteljesítése hasonló képet mutat.

Nyilvánvaló, hogy változást elsősorban a fővonalakon kell elérni. Annál is inkább, mivel itt közlekedik az elegyáramlat több mint 90 százaléka. A legdöntőbb eszköz, hogy a vonatindító állomások a vonatközlekedési tervbe rendszeres közlekedésre kijelölt vonatokat a kijelölt eleggyel indítsák. Ezen túlmenően feltétlen fontos az elegyáramlásnak fokozottabb figyelemmel kísérése, nemcsak az induló, hanem az érkező csatlakozó vonatok, a várt és be nem érkezett elegy tekintetében is. A vonatközlekedési terv ilyen mélységű hónap közbeni figyelemmel kísérése azért is fontos, mert az elegyáramlatok a mi viszonyaink között még korántsem mondhatók stabilnak.

Az operatív tervezésnek időben kell történnie. Ezt a feladatot nem gépre és nem az állomásokon álló elegyre kell tervezni. Az időben és céltudatosan eszközölt tervmódosítások biztosítják az elegyáramlásban mutatkozó változás minél kisebb mérvű kihatását a vonatforgalomra, a vonatforgalom további rendszerességét, egyben az esetleges torlódások elkerülését.

A menetrend fontossága

A feladatok megoldásának másik szervezési tartaléka a vonatközlekedés rendjének megfelelően kialakított menetrend betartása.

A tehervonati menetrendszerűséget vizsgálva a vonatközlekedési tervhez hasonló képet kapunk. 1963-ban a tehervonatok menetrendszerűsége hálózati szinten 66,92 százalék volt az előző évi 71,13 százalékkal szemben. A fővonalak menetrendszerűsége évi átlagban 60 százalék körül mozog. Hasonló a helyzet a nagyobb vonatindító állomásoknál is.

A tehervonatok menetrendszerűsége igazgatósági bontásban a következőképpen alakult:

	1962 %	1963 %
Budapesti igazgatóság	66,89	60,58
Miskolci	72,56	59,30
Debreceni	58,83	61,21
Szegedi	75,77	73,97
Pécsi	81,89	81,06
Szombathelyi	80,93	81,46

Ahhoz, hogy az előttünk álló feladatokat eredményesebben oldjuk meg, mint a múlt esztendőben, egyik legfontosabb feladat, hogy a vonatközlekedési tervben kijelölt vonatok menetrendszerűségét javítsuk. E kettő szorosan kapcsolódik egymáshoz. A vonatközlekedési terv nem öncel. Teljesítése önmagában még nem elegendő. A 100, 200 percet megkésett vonat, vonatközlekedési terv szempontjából még lehet jó vonat. Elegycsatlakozás, gépforduló, állomási technológia szempontjából azonban nem az.

A feladatok jobb megoldására megvan a lehetőség. A forgalmi szolgálat 1964 évi intézkedési terve a vonatközlekedési terv (b/a) teljesítését 85 százalékra, a tehervonatok menetrendszerűségét 70 százalékra irányozta elő. Persze ahhoz, hogy ez megvalósuljon, az igazgatóságok forgalmi osztályainak, menetirányítóinak az állomásirányítói szolgálatnak, az állomásfőnököknek és reszortvezetőknek sokkal körültekintőbben és következetesebben kell foglalkozniok mind a vonatközlekedési terv, mint pedig a tehervonatok menetrendszerűségével.

Kovács János
m. tanácsos

Közel 14 ezer vasutas üdülhet az idén a SZOT-üdülőkben

1963-ban különböző kedvezményes szakszervezeti üdülésben mintegy 13 ezer vasutas dolgozó és családtag vett részt. A felnőttek üdültetésén kívül a múlt nyáron szakszervezetünk 4372 iskolás korú vasutasgyermek üdültetéséről is gondoskodott. A vállalatok és a hivatalok által fenntartott üdülőkben szakszervezeti bizottságaink a múlt év folyamán 4261 felnőtt és 1989 gyermek üdültetését szervezték meg.

A téli üdülés és pihenés

A beutalójegyek szétosztása a múlt évben is sok gondot okozott. Különösen így volt ez az őszi, a téli és a tavaszi hónapokban. Ilyenkor a dolgozók többsége még idegenkedik az üdüléstől. Pedig az üdülés októberben vagy januárban is lehet olyan szép, pihentető, mint nyáron. A legtöbb alapszervezetnél azonban szükség van még ezirányú felvilágosító munkára, hogy azok a beutalójegyek sem maradjanak gazdátlanok, amelyek nem a főidényre szólnak.

Az üdülési beutalók több mint felét — szakszervezetünk elnökségének határozata értelmében — a fizikai dolgozók kapták. Az üdülésre beutalt fizikai dolgozók számarányának növelése tekintetében különösen jó eredményt értek el a *Pest-Nógrád, Zala, Vas, Somogy, Komárom, Csongrád* és *Baranya* megyei bizottságaink.

Tavaly az üdülőkben kielégítő volt a beutaltak ellátása. Talán csak a számtódi üdülő képez kivételt ez alól, ahonnan érkezett néhány panasz.

Több lehetőség

Eredményes volt a múlt évben a külföldi üdültetés is. A baráti szocialista országokban 105 vasutas dolgozó üdült. Külföldi turistaüdülésben 95 vasutas vett részt, míg 520 dolgozónk SZOT üdülőhajón töltötte szabadságát. A külföldi üdültetésben a fizikai dolgozók aránya csak 42.4 százalék volt. Ez nem kielégítő. Nehezítette a külföldi üdülést a nyári hímlőzárlat, s emiatt 82 külföldi beutalót nem tudtunk felhasználni.

1964-ben SZOT üdülőkben 13 830 vasutas dolgozó üdülhet. A tavalyihoz képest 830 beutalóval emelkedett a vasutasok részére jutó keretszám. A beutalók elosztására vonatkozóan a megyei bizottságok megkapták a szükséges útmutatást. Az említett keretszámon felül az idén is sor kerül a gyermeküdültetésekre és várható, hogy a vállalatok és a hivatalok által fenntartott üdülőkben is többen üdülhetnek, mint tavaly.

Hévízen 200, *Parádon* 160, *Balatonfüreden* 170 vasutas üdülhet az idén. Az üdülőbeutalók többsége ebben az évben is a SZOT Balaton-parti üdülőibe szól.

A külföldi csereüdültetésre, turista- és hajóutakra szóló beutalások aránya 1964-ben nagyjából megfelel a tavalyinak. Az *NDK*-ban 33, *Csehszlovákiában* 44, *Lengyelországban* 13, *Romániában* 4, *Bulgáriában* 5, *Jugoszláviában* 1 vasutas dolgozó üdülhet az idén. Turistaútra 99, hajóútra 500 beutalót kapnak 1964-ben a vasutasok.

Balatonkenesén a vasutas gyermeküdülőben a múlt évihez hasonlóan 1200 iskolás korú gyermeket üdültet szakszervezetünk. A legtöbb gyermeket *Budapestről*, valamint *Borsod, Hajdú-Bihar, Vas* és *Szolnok* megyéből küldhetik majd nyáron *Balatonkenesére*.

150 öregdiák bizonyítványt kapott

Ebben az oktatási évben a *Nyugati pályaudvar* üzemi iskolájában 150 öregdiák fejezte be az általános iskola ötödik és hatodik osztályát.

Az évzárót február 28-án tartották a pályaudvar szállítmányozási dolgozóinak klubjában. A bizonyítványt *Kovács II. István*, a szállítmányozási részleg műhelybizottsági titkára, az általános iskola egyik megteremtője adta át az öreg diákoknak. A legszorgalmasabbak könyvjutalmat is kaptak.

Az ünnepélyes bizonyítványkiosztást megelőzően *Kovács István* összegezte az iskola tapasztalatait. Bevezetőjében arról beszélt, hogy a szakszervezeti bizottságnak milyen nagy gondot okoz egy ilyen iskola megszervezése, különösen olyan körülmények között, amikor a dolgozók különböző fordában teljesítenek szolgálatot. Hogy ez se okozzon gondot, a tanárokkal megállapodtak abban, hogy egymást követően két napon adják le az anyagot.

A szakszervezeti bizottság ezzel a megoldással elejét vette a lemorzsolódásnak, maguk a tanulók is nagyobb kedvvel, s ami a legfontosabb, eredményesebben tanultak. Része van a jól szervezett iskolának abban is, hogy a 150 vizsgát tett dolgozó közül többen elhatározták, hogy tovább tanulnak.

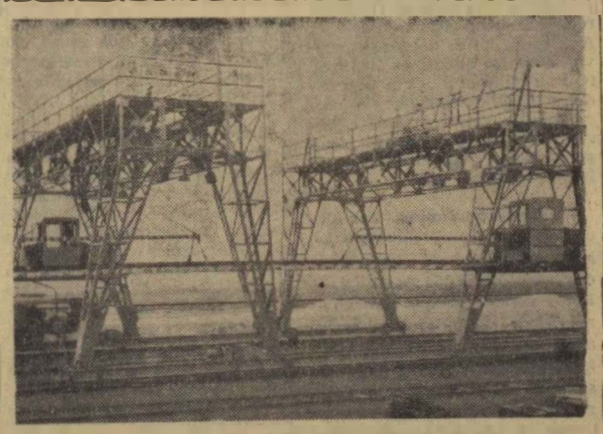
Következetesebb harcot az árukárok ellen!

Állomásvizsgálatok alkalmával jó eredményt kizáró tényező a baleset. Az élüzem értékelésénél is számításba veszik, hogy volt-e balesete a szolgálati helynek. Mindez helyes, de szerintem helytelen, hogy az árukároknak nem tulajdonítunk közel sem olyan jelentőséget, mint a különböző, rendszerint csak anyagi kárt okozó baleseteknek. Pedig az árukár lehet nagyon súlyos is.

Csak példaként hozom fel, hogy tavaly december 12-én Miskolc rendezőpályaudvaron az 505 209 számú kocsiból a kíméletlen gurítás következtében 149 hektoliter bor elfolyt. Ebből a népgazdaságnak közel 250 ezer forint kára származott. Igaz, hogy ezt az eseményt fegyelmileg tárgyalták, de a szolgálati hely munkájának értékelése szempontjából nem tulajdonítottak neki nagyobb jelentőséget.

Feltétlenül szükséges, hogy az igazgatóságok tudjanak minden árukárról és a szolgálati helyek munkájának értékelésénél az esetleges árukárokat is vegyék figyelembe, legalább olyan súllyal, mint ahogyan a baleseteket értékelik. Nem térhetünk napirendre a népgazdaság érdekeit sértő árukárok láttán.

BAKÓ JÁNOS
Miskolc



Az új kötőállomási daruk nagy segítséget jelentenek a pályaépítőknek. Segítségükkel nemcsak gyorsabb, hanem könnyebb is a sínmezők mozgatása.

Raktározási gondok Békéscsabán

Békéscsaba állomás raktára ma már nemcsak a városba, hanem az egész *Békés megyébe* érkező áru tárolására szolgál. A megnövekedett forgalom miatt nincs külön helyiség a tűzveszélyes áruk tárolására. Sokat a szabadban kell lerakni. Ezeknek nem tesz jót a hó, az eső. Gyors segítségre lenne szükség. **B. Gy.**

Forgalmi iroda mint melegedő

Nem egyszer 10—15 vasutas is tartózkodik *Gyoma állomás* forgalmi irodájában, mert az állomáson nincs más helyiség, ahol a vonatkísérők melegedhetnének. A forgalmi irodában működik a távirda, ott van a vésztői vonat személyzetének irodai asztala, ahol a vonatvezető esetenként adminisztrál.

A hangos beszélgetés nyilván zavarja a forgalmistát a szolgálati teendő ellátásában. A nagy forgalom szükségessé teszi, hogy a szegedi igazgatóság mielőbb változtasson a helyzeten.

B. Gy.

Ahol az üzemi demokrácia fóruma a termelési tanácskozás

Kevesen emlékeznek a kaposvári állomáson arra, mikor kísérte ilyen rendkívüli figyelem a termelési tanácskozásokat.

— *A dolgozók aktivitása elsősorban annak köszönhető* — mondotta Horváth Gyula szb-titkár —, *hogy a szakszervezeti bizottsag az elmúlt időben minden egyes bejelentést, kérelmet, panaszt, aprólékos gonddal kivizsgált es az elintézés módjáról értesítette az érdekelteket. A másik, hogy ebben az évben megnövekedett feladatoknak akarunk mindjobban eleget tenni.*

De nézzük csak, miről vitáztak a kaposvári dolgozók legnépszerűbb vitafórumán?

Sokat áll a tartalék

A forgalmi dolgozok tanácskozásán sok szó esett a jobb munkaszervezésről, amely lehetővé teszi a zsúfolt gyékényesi vonal mentesítését a torlódástól. *Járányi Antal* forgalmi szolgálattevő szóvá tette, hogy *Dombóvár* állomás rendezetlenül küldi a kaposvári elegyet. Nem kapják meg időben az előjelentést, az elemzést.

Kálmán György vezető váltókezelö arról tett említést, hogy a tartalék mozdonyok sokat ácsorognak, sok felesleges munkát vegeznek. *Molnár Pál* intéző ígéretet tett arra, hogy a kapacitásméréseikkel tervszerű foglalkoztatással megoldják ezt a problémát. A vonatkísérők arról panaszkodtak, hogy a kalauzkocsik fűtése nem kielégítő, és a világítással is baj van. *Pallós Lajos* jegyvizsgáló megemlítette, hogy a személykocsik karbantartására sem fordítanak kellő gondot a fűtőháziak. Sok bosszúságot okoznak a rossz zárak, ajtók és a hibás elektromos berendezések.

A vita során bírálat érte a siófokiakat. *Alföldi György* vonatvezető arról beszélt, hogy az ottani laktanya piszkos, a helyiségek fűtetlenek, a melegvíz-szolgáltatás nincs megoldva. Gyakran megtörténik, hogy a tolató-személyzet karbatett kezekkel nézi, hogy a vonatkísérők helyettük végzik el a szerelvények forgatását, besorolását.

Rakodási nehézmények

A kereskedelmi szolgálat dolgozói a rakodas nehézségeit említették. Meg mindig sok időt vesz el a kocsik beállítasa es kihúzatasa. Tavaly egy órával túllépték az engedélyezett rakodasi időt. A kocsikihasznalásban is 1 százalékos volt a lemaradás. A kocsiválogatás és az idegen kocsik kezelése okozta a legtöbb gondot. A szállítmányozással foglalkozók ugyan közel hatezer tonnával több árut szállítottak el, de az egy órára eső mozdított súly közel fél mázsával volt kevesebb az előző evekhez viszonyítva. Ezen a munkaterületen fennakadást okozott a 13-as AKÖV tervszerűtlen munkája. A dolgozók arra is felhívták a figyelmet, hogy egyre csökken a szombati rakodás, a vállalatok idegenkednek az éjszakai és a munkaszüneti rakodástól.

A dolgozók figyelmét nem kerülte el az sem, hogy a raktár padozata rossz, a repedések, gödrök balesetveszélyesek.

A gépkarbantartó műhelyben dolgozók arról vitáztak, hogy a vágányhidmérleg javítását ugyan idore elvégzik, de a pályafenntartás keveset törődik az aknák víztelenítésével, tisztantartásával. Az állomás dolgozoi arra kerték a szakszervezeti bizottságot, hogy szervezzék meg a kerekpárok megfelelő orzesét, mivel a vasutasok többsége ezen a jarművön érkezik munkahelyére.

Summázva a hallottakat a szakszervezeti bizottság helyesen tette, hogy az állomás öt fontos munkahelyén külön-külön rendezte meg a termelési tanácskozast. Igy lehetőség nyílt arra, hogy a dolgozók részletesen feltárják a hibákat, megbeszéljék a surgős tennivalókat.

F. J.

Emlékezés a tizenkilencesekre

Március 21-én lesz 45 éve, hogy az orosz proletárok peldáját követve a magyar dolgozó nép is kezébe vette a hatalmat, megteremtve a Magyar Tanácsköztársaságot. Ez a nap a világ második proletárallamának születésnapja.

A mi Tanácsköztársaságunk csak rövid ideig, négy és fél honapig állott fenn, de ezalatt a rövid idő alatt is bebizonyította, hogy a kommunistak által vezetett munkásosztály képes országot vezetni, s hogy milyen hatalmas a kizsakmányolás béklyóitól megszabadult nép alkotóereje. A Magyar Tanácsköztársasag működését egész sor szociális intézkedés jelezte. Azonnal megvalósították a dolgozók évtizedes követelését, a nyolcórás munkanapot, az egyenlö munkáért egyenlő bért. A dolgozók életszínvonalának emelése érdekében béremelést hajtottak végre és elsők között rendezték a vasutasok fizetését is.

A sok szép terv végleges kidolgozására és megvalósitasára akkor nem volt lehetőség, mert az imperialista reakció fegyveres támadást indított a fiatal magyar proletárhatalom ellen. A dolgozók, közöttük a vasutasok az első hívó szora önként jelentkeztek, hogy fegyverrel vedjek a nép hatalmat. „A proletárhatalom megerősítése érdekében azonnal induljon meg az akció az egész vonalon a Vörös Hadsereg megszervezése és kiépítése érdekében! Fegyverbe, proletárok! A proletárállam és a proletáruralom védelmere, a szebb és jobb világrend kiépítésére! Éljen a proletariátus nemzetközi egysége és diktatúrája!" — igy ırt és mozgósított az akkori Magyar Vasutas című újság.

S a vasutasság nem késlekedett csatasorba állni. A 36 munkászászlóaljból 6 zaszlóaljat vasutasok alakítottak és két másikban szintén nagy számban vettek reszt a vasút dolgozoi. Több járműjavítóban mozdonyokat és kocsikat átalakítva páncélvonatokat építettek, hogy növeljék a Vörös Hadsereg ütőképességét.

Bátran harcoltak a vasutasok. A Vörös Újság egyik cikke, amely az északi hadjárat döntő csatájáról számolt be, így írt erről: „A támadást Landler elvtárs parancsnoksága alatt álló harmadik hadtest lelkes és nagyszerű fegyelmezettségű proletár katonai vezették. Az első vonalban az Északi Főműhely proletárjai harcoltak. Ott voltak mellettük a MÁV gépgyáriak, a Ganz és az Istvántelki Főműhely dolgozói."

Ma, amikor mi szabad hazában biztos, nyugodt körülmények között építjük a szocializmust, szeretettel és kegyelettel gondolunk a 45 év előtti harcok hőseire, a vasutasokra és a többi dolgozóra, akik ugyanazokért a célokért küzdöttek, mint amelyek bennünket vezérelnek. Emlékük, áldozataik ma is köteleznek. Arra kötelezik egész dolgozó népünket, hogy megvalósítsuk mindazt, amit nekik még nem engedett meg a történelem.

Rendkívüli-e a rendkívüli segély?

Rendkívüli segély a neve annak a segélynek, amelyet a dolgozó akkor kérhet, ha családjának valami oknál fogva gyors segítségre van szüksége.

Nálunk a Déli pályaudvaron sokan sérelmezik, hogy ez a rendkívüli segély, mondhatnánk gyorssegély, rendkívül lassan kapható. A raszoruló dolgozonak 6—8 hétig kell várakoznia, míg esetleg hozzájuthat. Egy vagy két hetet mindenki türelmesen várna, de a másfél hónap azért mégis sok ...

Jo lenne, ha a rendkívüli segélyt gyorsabban adnák az arra rászorulóknak.

Kiss István
Budapest

Az igazgatóságok munkaversenyének 1964. évi célkitűzései

A hivatalos lap 9. számában közli az igazgatóságok munkaversenyének idei célkitűzéseit. Cikkünkben az utasítást kivonatosan közöljük.

1964 évi szállítási feladataink végrehajtása szükségessé teszi, hogy a szocialista munkaversenynek az üzemeltetéssel összefüggő célkitűzései — újabb tartalékok feltárásával, tervszerűbb munkával — elsősorban a menetrendszerű közlekedés további javítására, valamint a vonó- és vontatott járművek gazdaságosabb felhasználására irányuljanak.

Ezek szemelőtt tartásával 1964. március 1-től kezdődő érvénnyel az igazgatóságok munkaversenyét olyan alapokra helyezték, amelyek az eddiginél eredményesebben szolgálhatják az összhálózat érdekeit. A célkitűzések előírasánál — három csoportra bontva — azok a mutatók érvényesülnek, amelyek a legjellemzőbbek a vasútüzem tervszerűségére, gazdaságosságára, a hatékonyabb teljesítményekre. A vonatkozó célkitűzések a következők:

1. Menetrendszerű közlekedés:

a) Személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedtetése.

b) Tehervonatok menetrendszerűségének javítása.

c) Vonatközlekedési terv betartása.

2. Vontató járművek gazdaságos felhasználása:

a) Egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm teljesítménynek

b) egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítménynek, valamint a

c) tehervonatok átlagos terhelésének növelése.

3 Vontatott járművek fokozott kihasználása:

a) Teherkocsik atlagos kihasználásának emelése.

b) Kocsitartózkodási idő csökkentése.

A pályafenntartási, építési, valamint a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálatok részére konkrét célkitűzéseket nem írnak elő. Érdekeltségük az uzemeltetés teren végzett eredményes munkáért járó jutalomösszeg felosztásánál kerül biztosításra. E szerint adott esetben a kiérdemelt *jutalom 30 százaléka a pályafenntartási-, építési, valamint a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgalat dolgozóit illeti meg.* Az utasítás közli a kizáró okokat is.

A forgalmi- és üzemi balesetek eltérőleg az eddigi szabályozástól, nem a teljesítmények, hanem az elnyerhető céljutalmak keretében jelentkeznek negatívumként. Eszerint *a forgalmi balesetek kárösszege 10 000 forintonként fél százalékkal csökkenti a jutalom összeget. Az 500 000 forinton felüli kárösszeggel járó egyszerű baleset az érdekelt igazgatóságot kizárja a jutalmazásból.*

Az üzemi baleseteknél a kiesett munkanapoknak az előző év azonos időszakához viszonyított növekedése, a teljesítmenyek után járó jutalomösszeget a százalékos emelkedés mérve szerint csökkentik.

Célkitűzések számszerűsége

1 a) Személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedtetése.

A hálózat célkitűzése 97 százalék. Igazgatóságonként: Budapest 94.5, Debrecen 97,7, Miskolc 96.7, Pécs 98.5, Szeged 98,2, Szombathely 98,5 százalék.

Az igazgatósági határállomásokon az összesen és késetten átadott vonatok viszonyszámának 5 százaléka a vonatokat kiléptető igazgatóság eredményét terheli.

1,b) Tehervonatok menetrendszerűségének javítása.

Hálózati célkitűzés 70 százalék. Igazgatóságonként: Budapest 65, Debrecen 64, Miskolc 65, Pécs 81, Szeged 77, Szombathely 81 százalék.

1/c) Vonatközlekedési terv betartása.

A vonathálózat célkitűzése — a közlekedésre kijelölt rendes tehervonatokból az előírt eleggyel és viszonylatban ténylegesen leközlekedett (b), valamint a közlekedésre kijelölt rendes tehervonatok (a) viszonyszámánál — *85 szazalékos eredmeny elérése.* Igazgatóságonként: Budapest 83, Debrecen 80.5, Miskolc 83,5, Pécs 88, Szeged 86, Szombathely 86.5 százalék.

2 a) Egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény növelése.

Célkitűzés az operatív terv teljesitese, illetve túlteljesítése. Tekintettel arra, hogy a mozdonyok esetleges átállomásítása és egyéb tényezők gyakran befolyásolják, ezért e tényező mindenkori tervei havonta kerülnek megállapításra és kiadásra.

2/b) Egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény növelése.

Célkitűzés az operatív terv teljesítése, illetve túlteljesítése. Az operatív tervek ennél a tényezőnél is havonta kerülnek kiadásra.

2 c) Tehervonatok átlagos terhelésének növelése.

Célkitűzés az állami terv teljesítése, illetve túlteljesítése. Az állami terv havi bontásban negyedévenként — a tárgynegyedévet megelőző hó 20-ig — kerül kiadásra. A hálózat március havi terve 890 tonna. Igazgatóságonként: Budapest 902, Debrecen 1045, Miskolc 1020, Pécs 750, Szeged 813, Szombathely 753 tonna.

3 a) Teherkocsik átlagos kihasználásának emelése.

A hálózat célkitűzése a raksulynorma 86.5 százalékos teljesítése. Igazgatóságonként: Budapest 85.4, Debrecen 83,6, Miskolc 92.7, Pécs 86,5, Szeged 71,2, Szombathely 90,4 százalék. Az igazgatóságok vonatkozó normájának értékelése nem azonos az állomások statikus kocsiterhelésének értékelésével. Az állomásoknak változatlanul arra kell törekedni, hogy a teherkocsik százalékos raksúlykihasználási normájat — az élüzem célkitűzésnek megfelelően — legalabb 98 százalékra teljesítsék.

3/b) Kocsitartózkodási idő csökkentése.

Hálózati szinten legalább 87 százalékra kell teljesíteni. Igazgatóságonként: Budapest 86.2, Debrecen 85.2, Miskolc 91, Pécs 85, Szeged 89, Szombathely 89.5 százalék.

Az eredmények értékelése és a céljutalmak mérve

A céljutalmak a helyezéstől függetlenül legalább 100 százalékos teljesítmény elérése esetén illetik meg az igazgatóságokat. Eszerint a jövőben nem kerul sor sorrend megallapításra. Az igazgatóságok adottságaiknak megfelelően előírt terveik, illetve célkitűzéseik teljesítéséért, túlteljesítéséért egyedileg versenyeznek.

Hangsúlyozva a vasút egészének érdekeit, a céljutalmak teljes egészében csak akkor illetik meg az igazgatóságot, ha az összesített eredménye eléri a 100 százalékot. Ellenkező esetben a teljesítményük alapján járó céljutalmaknak csak 50 százalékában részesülnek.

100.0—100.49%-os teljesítmény	esetén	80 000 Ft
100,5—100.99%-os	„	90 000 „
101.0—101.49%-os	„	100 000 „
101.5—101.99%-os	„	110 000 „
102.0—102,49%-os	„	120 000 „
102.5—102.99%-os	„	135 000 „
103% és azon felüli	„	150 000 „

A budapesti igazgatóság részére adott esetben a fenti céljutalmak háromszorosát kapják. *A jutalom legalább 90 százalékát a célkitűzések teljesítésében **legjobb eredményt** elért külszolgálati helyek dolgozóinak jutalmazására kell fordítani.*

Az az igazgatóság, amelyik féleves összesítésben — legalább 100 százalékos teljesítménnyel — a legjobb eredményt éri el, elnyeri a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége által alapított vörös vándorzászlót és ez alkalommal további 100 000 forint pénzjutalomban részesül.

Tekintettel arra, hogy a versenynek ez a formája március 1-vel indul, a vörös vándorzászló az új szabályozás szerint kivételesen négy honap összesített eredményei alapján kerül adományozásra.

Az utasítás végezetül felhívja a központi és külszolgálati vezetőket, valamint a szakszervezet illetékes szerveit, hogy biztosítsák a verseny célkitűzéseinek és eredményességének széles körű nyilvánosságát.

MOZAIK A TERMELÉSI TANÁCSKOZÁSOKRÓL

Szeged-Rókus állomás termelési tanácskozásán *Kecskés János* kereskedelmi hivatalnok 10 tagú brigádjának egyhangúlag megszavazták a szocialista brigád oklevél megadását. A brigád munkája nem teljesen hibátlan, de szorgalmuk, igyekezetük valóban példás.

Debrecen fűtőházban üzemegységenként tartották meg az első negyedévi termelési tanácskozásokat. A felszólalók sok tapasztalattal, helyenként bírálattal segítették a vezetés munkáját. Beszámoltak a szocialista munkaverseny eredményeiről is. A villamosműhelyben például *Leontesz Zoltán és Seres Sándor* szocialista brigádja dolgozott a legjobban. A Leontesz-brigád jó minőségű munkával 29 ezer forint megtakarításával végezte el *Nyírábrány* állomáson a villanyszerelési munkálatokat. *Ötvös Zoltán* mozdonyvezető szocialista brigádjának zászlót és szocialista jelvényt szavazott meg a termelési tanácskozás. A kocsijavító-műhelyben *Jóvér Géza* szocialista brigádja kapott ugyanilyen kitüntetést.

Veresegyház állomáson a termelési tanacskozás felszólalói arra panaszkodtak, hogy a budapesti igazgatóság kocsiintézősége az üres kocsik intézése során nem veszi figyelembe a vonalukra előírt tengelynyomás korlátozásokat. Ezért nehezen tudják teljesíteni a kocsikihasználási tervet. Sérelmezték a vízvezeték megjavításának elmaradását, és azt is, hogy a kultúrhelyiséget vonatkísérő laktanya céljára elvették. Az állomás szocialista brigádjai társadalmi munkát ajánlottak fel egy kisebb kultúrterem építéséhez.

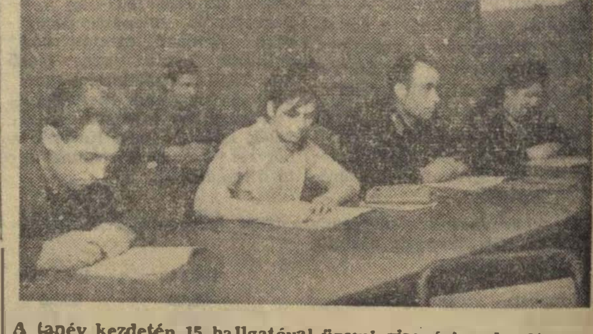
Salgótarján-külső pályaudvar termelési tanácskozásán a társszolgálati ágak vezetői is megjelentek. A kocsirendezők sérelmezték, hogy 1+1 fős szakasszal kell ellátniok a tolatást. Az ilyen munka lassú, és amellett balesetveszélyes. Kérték a közbeváltó rendszer mielőbbi bevezetését. A pályaudvar állandó tológépét elvették, s azóta rendszeresen a tartalékmozdonyokat viszik tolószolgálatra. Ez hátráltatja a pályaudvar munkáját.

Vác fűtőház termelési tanácskozásán a fűtőházfőnök bírálta azokat a mozdonyvezetőket, akik beérkezve rögtön leszállnak a gépről, és nem törődnek mozdonyuk ápolásával. A fűtőház több dolgozója szóvá tette az öltöző és a fürdő elavult állapotát, és a bérrendezés fogyatékosságait. A menetrendszerűség tartását nehezíti, hogy a *veresegyházi* és a *galgamácsai* vízdaruk nagyon lassan adják a vizet.

Felsőzsolca állomás termelési tanácskozásán elismeréssel szólt a beszámoló *Tóth Sándor* vezető váltóőr és *Andriskó Péter* váltóőr példás munkájáról. Éber szolgálatukkal megakadályozták egy baleset bekövetkezését. Egy ócskavasat szállító kocsiról ugyanis a keresztezésre esett egy súlyos U-vas. A közeledő személyvonat elől gyorsan eltávolították az akadályt. A miskolci igazgatóság vezetője is megdicsérte és 300 forinttal jutalmazta a váltóőröket.

Szeged állomáson a szocialista brigádok eredményeit is értékelték a termelési tanácskozás alkalmaval. A tavalyi munka alapjan 4 brigád első ízben szerezte meg a szocialista brigád címet, 7 brigád másodszor, 6 harmadszor és 2 már negyedszer nyerte el ezt a kitüntető címet. Az idei vállalások is folyamatban vannak. Előreláthatólag több mint 50 brigád folytatja a versenyt a szocialista brigádmozgalom keretében.

Kisterenye fűtőház dolgozói a múlt évben a *szocialista munka szolgálati helye* cím megtartásáért versenyeztek. Felájánlásaikat — amint a termelési tanácskozáson elhangzott kiértékelés megállapította — teljesítették. Szocialista brigádjaik száma 12-ről 14-re emelkedett, a vállalt 80 dolgozó helyett 104 vett részt az oktatásban. Társadalmi munkában 30 hold búzát arattak le a Vörös Október Termelőszövetkezet földjén, és még 240 munkaórát fordítottak mezőgazdasági gépjavításra. A fiókműhely dolgozói az időszakos javítási munkák során 21 496 forint megtakarítást értek el.



A tanév kezdetén 15 hallgatóval üzemi gimnázium kezdte meg működését Győr állomáson. A tanulók részére hetenként háromszor van tanítás a kis oktatóban. A felvétel kémiaórán készült a szorgalmasan jegyzetelők egy csoportjáról.
(Hemző Károly felv.)

Tavaszvárás Dunaújvároson

Február végére elolvadt a hó Dunaújváros állomáson is. Javában folyt a tavaszi nagytakarítás. A vágányok között a pályamesteri szakasz nyolc munkása takarított, kupacokba hordták össze a szemetet. Lassan haladtak a munkával, jobbára a lapátnyélre támaszkodva beszélgettek. Talán azt gondolták, van idő, amíg beköszönt az igazi tavasz. *(Megérezték tán, hogy március első dekádja még havat hoz?)*

Nem így Csaki Albert állomásfőnök, aki szokásos ellenőrző körútja során látta ezt és tudta, hogy ilyen lassú munka mellett még napokig a sínek között maradnának a baleseti veszélyt jelentő szemétkupacok. Nyomban szólt is emiatt *Kurucz Gyulának*, a pályafenntartási főnökség vezetőjének. Félóra múlva már gyorsabban kezdtek mozogni a lapátok...

Gyorsabban. Gyorsabban. A tél folyamán a gyorsaság hiányzott a legjobban a Dunaújváros állomás munkájából. Erről beszélgettünk az állomásfőnökkel és *Kucsera Istvän* üzemmérnökkel.

59 kocsi várja az olvadást

Elmondották, hogy a kocsitartózkodási tervet a múlt évben részben objektív okokból csak 81,2 százalékra teljesítette az állomás.

— *Nagy nehézségeket okozott, hogy a kocsikba befagyott vasércet nem tudták kirakni a Dunai Vasműben* — mondotta az állomásfőnök. — *Most is 59 vasérccel megrakott kocsi várja az olvadást. Már egy hete állnak.*

— Egyébként elég gyorsan rakodik a vasmű? — kérdeztük.

— *Nem mindig. Főleg akkor nem* — vette át a szót az üzemmérnök —, *ha egyszerre 80—90 kocsi ócskavas érkezik. 30 kocsinál többet nem tudnak kirakni 24 óra alatt.*

Feltűnően sokáig tartózkodnak Dunaújvárosban az idegen kocsik. Ezt már nemcsak a hideg okozza. Nincs tervszerűség az exportszállításban. A kocsiálláspénz nem használ a népgazdaságnak. Február 21-re például két jugoszláv kocsit igényelt a Dunai Vasmű, ugyanerre a napra pótigénylésben 32 kocsit kért. A következő napi pótigénylésük már 43 jugoszláv kocsiról szólt.

Az ilyen sürgős exportigények esetén megmozdul a MÁV egész kocsiintéző apparátusa. Rövid idő alatt a kért kocsitípus „áradata" indul meg az ország különböző részeiből Dunaújváros felé. Közben az exportra szánt áru mennyisége minőségi vagy egyéb okból csökken — lerendelik a kért kocsikat. A vasmű már nem fogadja e[illegible]eket, de mégis meg[illegible]rkeznek. Tehát nemcsak a hideg időjárás okozta, hogy például decemberben átlag 73 órát tartózkodtak Dunaújváros állomáson az idegen kocsik.

Nőnek az igények

Lassította a munkát az is, hogy a megnövekedett forgalomhoz szűk az állomás. A dunaújvárosi vasutasok ugyanis nemcsak a vasmű kiszolgálásáról gondoskodnak, hanem a Épületelemgyár, valamint más vállalatok növekvő szállítási igényeit is ki kell elégíteniük.

Dunaújváros állomáson „határvizsgálat" miatt 3—4 órát állnak azok a szerelvények is, amelyek irányvonatként érkeznek a vasműbe, vagy onnan indulnak. Az átvétel-átadás a kocsik műszaki állapotára is kiterjed, mintha az országhatáron túlra indulnának.

— Miért nem a vasmű területén végzik a szerelvények átadását? — kérdeztük. — Ott nagy kiterjedésű vágányhálózat áll rendelkezésre.

— *Gondoltunk már erre. Tavaszra szeretnénk itt létrehozni ilyen megállapodást a vasmű vezetőivel. Reméljük, megértik, hogy a népgazdaság érdekei követelik meg ezt a változtatást, hiszen másképpen nem tudjuk gyorsítani kiszolgálásukat. Abban is segítségüket kérjük, hogy rakodással képezzenek többcsoportos ferencvárosi irányvonatokat, mert nekünk nincs elég vágányunk a kocsigyűjtéshez. Addig győztük ezt a munkát* — mondotta az üzemmérnök —, *amíg csak Pusztaszabolcsig továbbítottuk a vonatokat. Ma már a fővárosba és azon túlra is irányvonatokat kell indítanunk.*

Dunaújváros állomás feladatai az idei terv szerint 5 százalékkal növekszenek.

Elképzelések, tervek

— Milyen kilátásaik vannak e tervfeladat teljesítésére? — kérdeztük az állomásfőnöktől.

— *Igyekszünk javítani, gyorsítani a munkát* — válaszolta Csaki Albert — *Segíti ezt a nemrég beállított harmadik tartalékmozdony. Kár, hogy csak napi hat órát dolgozik nálunk. Több gonddal szervezzük az állomás munkáját. A kereskedelmi szolgálatunk tavaly is jó eredményeket ért el, mert ott több szocialista brigád dolgozik. [illegible] állomáson meg nincsenek ilyen brigádok, de elhatároztuk, hogy a szakszervezettel közösen megszervezzük a váltókezelők és a kocsirendezők szocialista brigádjait is.*

I. J.

Megbíráljuk

...az 1229 számú vonat mozdonyszemélyzetet, mert március 2-án Budafok-Belváros megállóhelyen nem állították meg a vonatot. Az utasok így csak Budafok-Albertfalván tudtak leszállni.

A vonat vezetője azért nem tudott időben intézkedni a szerelvény megállítása felől, mert jegyvizsgálattal volt elfoglalva.

F. I.

Veresegyházi panaszok

Veresegyházi alapszervezetünk közel 150 tagjából mindössze 33 jelent meg a legutóbbi taggyűlésen. A megjelentek viszont sok problémát tettek szóvá.

Többen kifogásolták, hogy a 40 kilométeres veresegyházi vonalszakaszt két órán felüli menettartammal futják be a személyvonatok. Ezt az elavult pálya okozza. Gyakoriak a síntörések, és csak a szerencsének köszönhető, hogy emiatt még nem történt súlyos baleset. A személypénztárosok kérték a pénztári ablak kicserélését, amely már fél éve megérkezett, és a beépítésre várva a raktárban porosodik.

Az alapszervezethez tartozó fóti vasutasok elmondották, hogy állomásuk nagyforgalmú útátjárója nincs kivilágítva, fél éve nincs víz Fót állomáson, mert elromlott a szivattyú motorja.

R. S.

Mikor dolgozik jól a vasút?

A vasúti munka termelékenységének néhány kérdése

A vasúti közlekedés szerepe az áru- és személyszállítás lebonyolításában rendkívül jelentős. A szállítás önmagában is fontos tényezője az anyagi termelésnek, ezen belül ma és még hosszú ideig a vasutra döntő szerep háru[l].

A népgazdaság fejlesz[tésé]t meghatározó ötéves és távlati tervek előirányzataiból kitűnik, hogy a közeli jövőben az eddigieknél is lényegesen nagyobb feladatokat kell megoldani. *Már napjainkban is olyan növekedés van a belső-, tranzit- és személyszállításban egyaránt, ami a vasutat a népgazdaság egyik legfontosabb ágazatává teszi.* Olyan ágazatává, amelyet rendkívül komolyan kell venni, amelynek jó, vagy rossz munkája, a népgazdaság fejlődésére nagy hatással van. *Éppen ezért a vasúti munka termelékenységét fokozó műszaki és üzemszervezési intézkedések megtétele objektív szükségszerűség.* E felismerések vezettek már egy sor helyes intézkedéshez és emiatt kell e témát állandóan napirenden tartani.

A legalkalmasabb mérőszám

A vasúti munka termelékenységet legjobban a ráfordításokban mérhetjük. Ezért általánosságban azt mondhatjuk, hogy *az önköltségi mutatók fejezik ki legjobban a vasúti munka termelékenységét.* Az egy egységnyi ráfordítás és a teljesítmények aránya a legalkalmasabb mérőszám. Egészen leszűkítve a kérdést: *akkor termelékeny a vasút, akkor dolgozik igazán jól, ha a népgazdaság szállítási igényeit teljesen kielégíti a lehető legkisebb költségek mellett.* Ezért úgy kell kihasználni a rendelkezésre álló technikát, úgy kell gazdálkodni az anyag-, munkaerő- és pénzeszközökkel, a vasúti szállítás minden fázisa[ba]n a[rr]a kell erőfeszítéseinknek ir[án]yulnia, [ho]gy a vasút költségeinek minden egyes forintjára a lehető legtöbb elszállított áru jusson. A termelés túlfutását, a szállítási feladatokat a munka termelékenységének növekedésével kell megvalósítani.

A vasúti munka termelékenysége nem nőtt kielégítő, a feladatok megkövetelte mértékben. Ennek alátámasztására álljon itt néhány 1963-as adat. 1963-ban 4,3 százalékkal több árjszabási árutonnát szállítottunk, mint 1962-ben. Ezt a teljesítményt többségében nem a termelékenység növelésével értük el. A személyvonati menetrendszerűség 97,5 százalékos tervvel és 96,15 százalékos bázissal szemben 93,27 százalék volt, még jobban romlott a tehervonatok menetrendszerűsége. 1962-höz képest rosszabb lett a vonatközlekedési terv, a kocsifordulo idő teljesítése, a közvetlen és irányvonatok utazási sebessége. Jelentősen emelkedett a fajlagos széntogyasztás, az állomási és vontatási szolgálat költsége, az építési szolgálat költségszintje. *Rendkívül alacsony a vontató járművek hasznos teljesítménye akár a napi hasznos kilométert, akár az egy gépre eső 100 elkm-t vizsgáljuk. Megnőtt a gépre és a vonatra várások száma.* Az utazó személyzet munkájának termelékenysége a személyzet-fordulók bizonytalansága, vagy hiánya miatt alacsony.

Nagyobb népgazdasági igények

A termelékenységet hátráltató tényezőket nem fontossági sorrendben és nem is a teljesség igényével soroltam fel. Vannak egyéb problémák is. A helyzet megítélését azonban bizonyára elősegítik e példázódások. A termelékenységet rontó tényezőket, az azokat kiváltó okokat sem célom boncolgatni, — mint például a rendkívüli időjárás, a járművek állapota, anyaghiány stb —, inkább egy néhány olyan kérdést kívánok érinteni — ú[gy]ból nem a teljesség igényével —, amelyek homloktérbe állítása javíthatna a vasút önköltségét, elősegítené a gazdaságosabb, termelékenyebb munkát. Erre az 1964. évi tervek sikeres végrehajtásának érdekében is szükség van. Nem újdonság ugyanis a vasutas dolgozók előtt, hogy a *népgazdaságnak a vasúthoz címzett igényei ebben az évben is nőttek.* Ezeknek az igényeknek a kielégítése pedig mindenkinek a legnagyobb öntevékenységét, az erők pontos számbavételét és mozgósítását követeli meg. A feladatoknak az adott lehetőségek között legjobb, leggazdaságosabb elvégzése valamennyi vasutas dolgozónak közismerten egyéni érdeke is.

A vonóerő kihasználása

A vasúti munka termelékenységének növelését erősen befolyásolja a vontató járművekkel való helyes gazdálkodás. Jelenlegi gépparkunk t[á]vol áll a kielégítőtől, de jobb gazdálkodással sok minden elérhető. *Egyik legfontosabb teendő a jó mozdonyforduló készítése és annak betartása. betartatása.* Ez növeli a mozdonyszemélyzet termelékenységét, a mozdonyok haszonkilométer teljesítményét. Miskolc fűtőháznál például a mozdonyszemélyzet túlzott leterhelése miatt megvizsgálták a villamos gépek haszonkilométer teljesítményét. A vizsgálat alapján pontos fordákba osztották be a villamosmozdonyokat, amivel nagy megtakarítást érhetnek el. Ha tervüket betartják, nő a teljesítmény, ki tudják küszöbölni a géprevárások többségét.

Nagy jelentősége van a vasúti önköltség csökkentésében az egységes vontatási nemek bevezetésének. Egy-egy vonalon azonos vontatási fajta — *a legfontosabb vonalakon a modernebbek* — meghonosítása számtalan előnnyel jár. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy e módszer elősegíti az elegyáramlás meggyorsítását, az egységes terhelési normák betartását, de a menetrend tartása sem okoz gondot egy-egy gép meghibásodása esetén stb. Az egységes vontatási nemek alatt azonban nemcsak a villamos-, Diesel- és gőzüzemre bontást, hanem azokon belüli egységesítést is kell érteni. Ennek napjainkban a gőzvontatás vonatkozásában van különös jelentősége. Annak tehát, hogy egy-egy fővonalon azonos, vagy megközelítően azonos típusú, sebességű, és teherbírású gépek közlekedjenek.

Említettem már a gépek jobb kihasználását elősegítő jó fordulók szükségességét. *Különösen fontos ezen belül is a villamos- és Diesel-mozdonyok hasznos teljesítményének a fokozása.* E vontatási nemekkel végzett szállítások önköltsége átlagosan 30—35 százalékkal kisebb. Ennek kapcsán jelentős feladat hárul a javító szolgálatra, mégpedig az, hogy ezeknek a gépeknek az üzemben tartási arányát — javítási százalékát — optimális szinten tartsák. Az önköltség csökkentése mellett e vontatási fajták még számtalan, ma már egyre szélesebb körben ismert előnnyel rendelkeznek.

Ahhoz, hogy a korszerű vontatási eszközökben rejlő lehetőségeket jól ki tudjuk használni, jó pályákra és vontatott járművekre van szükség. *A pályák megfelelő állapotban való tartása, a lassújelek és sebességkorlátozások folyamatos megszüntetése nélkül nem lehet szó — később sem — a mozdonyok szerkesztési sebességének eléréséről.* Hasonlóan akadály a jelenlegi vasúti kocsik többségének korszerűtlensége, a csapágyak, fékberendezések nem kielégítő állapota.

Miért ácsorognak a gépek?

Hátrányosan befolyásolja a vonóerő kihasználását a sok felesleges ácsorgás, gépmenet is. Mindkét dolog a tervszerűtlen munka következménye. A gépek ácsorgásának zöme a menetrendszerűség hiányából, az előrelátó intézkedések elmaradásából, de nemegyszer a helyi sovinizmusból adódik. Mivel lehet például magyarázni, hogy a múlt év december 14-én Debrecenből Füzesabony felé induló 1364 számú vonathoz az 520064 számú mozdony *15.30-kor jelentkezett a fűtőházi kijáratnál, de csak 15-én 1.30-kor indult?* Kinek [illegible] az, hogy az „idegen" fűtőházból származó mozdony kezelése a „helyi" érdek" miatt mindig hátrább szorul? Számtalan példát lehetne felhozni, de a cél inkább az, hogy ezekre a káros jelenségekre figyelmeztessünk.

Alaposabb vizsgálódás a gépek kihasználásának egyéb problémáit is felszínre hozza. Ezeket a vizsgálatokat pedig feltétlenül meg kell tenni. *Lehet, és kell is hivatkozni a vonóerő fejlesztésének szükségességére. A modernebb vontatás lényegesen gazdaságosabb, előnyösebb, könnyíti a nehéz fizikai munkát, jobban tudjuk üzemszervezési céljaink szolgálatába állítani.* Mégis azt kell mondani, hogy 1963-ban a villamos- és Diesel-mozdonyok — különösen a W42 és M61 sorozatú nagyteljesítményű gépek — számának emelkedése nem indokolja az állandó géphiányra való hivatkozást. Az 1963. évi beszámolók adatai is azt támasztják alá, hogy a mozdonykapacitás növekedését nem használtuk ki megfelelően, és még vannak tartalékaink, főleg szervezési és műszaki, javítási százalék vonatkozásban.

Összegezve: *a vonóerő maximális vagy inkább optimális kihasználása a vasúti munka termelékenységének igen fontos része.* Ez azonban magasfokú tervszerűséget igényel. Összehangolt működésre van szükség a menetrend, a vonatközlekedési tervek, mozdonyfordulók készítésénél és betartásánál. Keresni, kutatni, tanulmányozni, és bevezetni kell azokat a módszereket, amelyek az egyre javuló, de még nem kielégítő technikai felkészültségünk mellett a lehető legjobb eredményekre vezetnek.

Dr. Soproni József

(Folytatjuk)

Nagy munka vár a pályaépítőkre

A *Budapest—Debrecen—Záhony* közötti forgalom parancsolóan követeli a vonal átbocsátó képességének növelését. Éppen ezért a vasút vezetői [illegible] legfontosabb feladatként, a második világháború[ban] *Debrecen térségében* tönkrement balvágány építését határozták el. A munkálatok már 1963-ban [illegible]ezdődtek. *Kaba* és *Hajdúszoboszló* között 12 km hosszan december végére elkészültek az építéssel. A munka dandárja azonban még hátra van. *Kaba és Kisújszállás* között 40 km hosszban hiányzik a második vágány.

— *Az idén milyen ütemben folytatják tovább a munkát? Mikorra tervezik a második vágány teljes megépítését?* — Erről beszélgettünk *Csanádi Józseffel*, a 6. szakosztály helyettes vezetőjével.

Debrecen térségében

— *Kaba és Püspökladány* között május végéig, az új menetrend életbe lépéséig kell befejezni a munkát. Az év végére pedig el kell jutni egészen *Kisújszállásig*. A munkás- és az irányító létszám szervezése folyamatban van. Mintegy 500—600 pályaépítő dolgozik majd a vonal építésén. Ezzel egyidőben *Debrecen* és *Apafa* között 8 km hosszban új második vágányt kell építeni. Ezt a munkát is a növekvő üzemi igények tették szükségessé.

A tervek egyrészét a Vasúttervező már elkészítette — folytatta. — Ami még hiányzik, azt június 1-ig kell leszállítani. A *Debrecen—Apafa* közötti vonal tervei is a Vasúttervezőben készülnek. Ennek az aránylag rövid vonalszakasznak a megépítése nem lesz könnyű feladat, mivel számos közmű keresztezi a vasutat. Ezenkívül nagyon sok földet kell megmozgatni, jelentős alapépítményi hídépítési, magasépítményi és biztosítóberendezési munkát kell elvégezni.

— *Milyen gépek segítik majd a pályaépítők munkáját?*

— Számos nagy teljesítményű gépet — ágyazatrostálókat, aláverőket, vágányfektetőket és nagy teljesítményű darukat — helyezünk üzembe.

— *A pályaépítés alatt a jobb vágányon nem szünetel a forgalom. Ilyen körülmények között biztosítottnak látszik-e a munkahelyek kiszolgálása?*

— Kétségtelen, sok anyagra lesz szükség. S csak magunkat ámítanánk ha nem mondanánk meg őszintén, hogy az anyagszállítást és -kirakást illetően sok problémával nézünk szembe. A zúzottkő-szállításhoz, sajnos jelenleg sem áll rendelkezésünkre megfelelő mennyiségű teherkocsi. A meglevő 75 önürítős, zúzottkőszállító kocsi kevés. Többre lenne szükség. Ha ezt biztosítják számunkra, és a munkahelyeken sikerül majd megoldanunk a kirakás gépesítését, nem veszélyeztetjük a határidők betartását.

Az ország más részein

A nagyszabású második vágány építése ellenére, az ország különböző vasútvonalain tovább folynak a felújítási, korszerűsítési munkálatok. A Balaton északi partján az új menetrend életbe lépéséig *Balatonfüredig* kell eljutniok a Budapesti Építési Főnökség dolgozóinak. A fővonalakon *Budapest—Miskolc, Cegléd—Szeged, Budapest—Kelebia* és *Szombathely—Nagykanizsa* között folytatják a már megkezdett vágánykorszerűsítést.

Az idén a pályaépítőknek olyan feladatokat kell megoldaniok, amelyekhez hasonlóra a közelmúltban nem volt példa. S mivel ezeket emberek végzik, róluk nem szabad megfeledkezni. A munka jó megszervezése, a technikai eszközök, a különböző pályaépítési gépek munkába állítása mellett a dolgozók szociális igényeivel is többet kell törődni, hiszen problémák már most, az előkészületek időszakában is jelentkeznek.

V. F.

Ipari tanulók önálló munkája

A kisterenyei fűtőházban 14 ipari tanuló ismerkedik a lakatosmesterséggel.

Legutóbb arra kérték a fűtőház vezetőjét, hogy bízza rájuk a 375—516 számú mozdony javítását. Lelkesen munkához láttak, amikor megkapták az engedélyt első önálló munkájukhoz.

Három nap elmúltával kérték munkájuk elbírálását. Az eredmény a lehető legjobb volt. Idős szakmunkások sem javították volna ki különbül ezt a mozdonyt.

Rákos László és Juhász László fiatal mozdonylakatosok egy 375-ös sorozatú mozdony kerékcsoportcseréjét végzik

(Kinka László felv.)

Csak menetrend szerint...

Hogyan tarthatja a személyvonat a lassújelek ellenére is a menetrendet? — erről beszélgetett Miskolc-tiszai pályaudvaron a 6437 számú vonat indulása előtt a vonat vezetője, Bajor József szocialista brigádvezető és Küllős Sándor villamosmozdony-vezető. Leszögezték, hogy a lassújelek Füzesabonyig 5—8 perc késést okozhatnak, de ha a vonatkísérők az utasok le- és felszállását megfelelően segítik, a jelzéseket késedelem nélkül adják, akkor rendesen érkezhetnek Füzesabonyba.

Elérkezett az indulás ideje. A vonatot menesztették. Bajor József brigádja a megbeszéltek szerint látta el feladatát. Az utasokat időben tájékoztatták a következő állomásokról, az utasoknak a kocsi ajtajában segítettek a le- és felszállásnál.

Mezőkövesd után már mosolyogva intett egymásnak a mozdonyvezető és a vonatvezető, jelezve, hogy minden rendben. S percnyi pontossággal érkezett a szerelvény Füzesabonyba.

Kisvárdai János
Miskolc

A FEDŐ

Monoton zajjal csurog a hólé az eresz alá helyezett mosófazékba. A szomszéd háztetőről tépett függönyként lecsüngő jégcsapokon valósággal szétfröccsen a napfény.

Julis néni elgondolkodva nézett ki az ablakon. Mit kellene tenni. Tűnődött az ablak előtt állva. Az ura a heverőn jókiidt. Elnyomta az álom. Reggel panaszkodott a gyomrára, a délre már olyan görcsök kínozták, hogy le kellett feküdnie.

Estére szolgálatba kell állnia, ha törik, ha szakad! Alig pár napja kapott jutalmat, nagyon restellné, ha mást kellene helyette berendelni. Így töprengett az asszony.

Kitárta az ablakot. A kert végében a sínekben tehervonat zakatolt. Élesen füttyentett a mozdony.

A beteg erre megmozdult, nyögni kezdett.

— Még mindig fáj, aptya? — sopánkodott élete párja. — Várj csak, majd könnyítek a bajodon! — próbálta vigasztalni az urát. Rakunk rá meleg fedőt, meglátod rendbejössz!

Került-fordult, ott volt a fedő... Márton tovább jajgatott...

— Húzd fel csak az inged! — parancsolt ellent nem tűrően, s máris rányomta a fedőt Márton csupasz hasára!

— Hijnye! Azt a fűzfánfütyülőjét!... — rikkantott Márton, s egy pillantás alatt a szoba túlsó felén termett. A tűzforró fedő pergett egy darabig a padlón, majd zománcát pattogtatva behorpadt a kínjában táncoló ember lábai alatt.

— Ezt jól megcsináltad, asszony! — szisszegte. — Hamar egy kis zsírt!... — s kenegetni kezdték a fedő rajzolta nagy kerek felületet.

Már délutánra járt. Márton az állomás felé igyekezett. Gyomorgörcseit régen feledve arra ügyelt, hogy a törülköző — mit az asszony tekert dereka köré — le ne csússzon a hasáról...

— kinka —

Mi az eljárás megbetegedés esetén?

Az alábbiak megírását az tette szükségessé, hogy — ellenőrzéseink alkalmával — gyakran találkozunk olyan, nemegyszer kirívó szabálytalanságokkal, melyeknek tisztázása a dolgozóknak sok utánjárást, bizottságok összehívását teszi szükségessé. Nem beszélve arról, hogy sok felesleges izgalom elkerülhetővé válna, ha dolgozóink ismernék: mit kell tenniük betegség esetén.

Ha a dolgozó úgy érzi, hogy egészségi állapotában olyan változás állott be, mely a szolgálatának zavartalan ellátásában akadályozza, kötelessége betegállományba vétel végett az illetékes ellenőrző orvosnál jelentkezni. Az orvos nevét, a rendelés helyét és időpontját a szolgálati főnökség VSZT ügyintézőjétől lehet megtudni.

A betegállományba-vétel járóképesség esetén, személyes jelentkezés útján történik

Amennyiben a beteg járásra képtelen, a körzeti kezelő orvosnak, üzemorvosnak, vagy szakorvosi rendelőintézeti orvosnak írásbeli javaslatára történik a betegállományba-vétel. Ezt az írást a szolgálati főnökségnek legkésőbb 48 órán belül el kell juttatni. Ugyanilyen betegállományba-vételi javaslattal jelentkezhetik járóbetegség esetén is, de — jól jegyezzük meg — az ilyen javaslat nem jogosít minden esetben betegállományba-vételre.

A szolgálatképtelenség megállapítása, kizárólag az ellenőrző orvos személyes vizsgálata alapján történhet meg.

Amennyiben az ellenőrző orvos a betegséget olyannak ítéli, hogy az nem akadályozza a szolgálat ellátását, de a dolgozó ezt magára nézve sérelmesnek tartja, és úgy érzi, hogy a szolgálatának ellátására képtelen, kérheti főorvosi felülvizsgálatra küldését. Ha a főorvosi felülvizsgálat ugyanolyan eredménnyel járna, s ezt is sérelmezné, jogában áll a dolgozónak táppénzes döntőbizottsághoz való küldetését kérni.

A táppénzes döntőbizottság végső fokon dönt a szolgálatképesség vagy -képtelenség elbírálásában.

Amennyiben mind a három vizsgálat szolgálatképességet állapít meg, a dolgozó azonnal köteles szolgálattételre jelentkezni. Ez esetben az ellenőrző orvosnál történt jelentkezéstől a szolgálatba lépésig eltelt időre sem táppénzt, sem illetmény nem folyósítható, de az eltelt időt igazoltnak kell tekinteni.

Ugyanilyen eljárásnak van helye abban az esetben is, amikor a táppénzes állományban levő dolgozót akár az ellenőrző orvos, akár a fekvőbeteget látogató ellenőrző orvos, vagy a táppénzes járóbeteget felülvizsgáló bizottság minősíti szolgálatképesnek, de a beteg úgy érzi, hogy ez reá nézve sérelmes.

A betegállományban levő dolgozó kötelessége a gyógyulását elősegítő orvosi előírásokat pontosan betartani, valamint a betéglapján feljegyzett időben ellenőrzésen megjelenni.

A jelentkezés kellő indokolás nélkül történt elmulasztása táppénzelvonást von maga után.

A MÁV-hoz évente több ezer új dolgozó kerül. 1963-ban mintegy 33 ezer 29-es és 29/a számú vizsgálatot végeztek ellenőrző orvosaink. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az esetek többségében azok a dolgozók követnek el szabálytalanságokat, akik ritkán betegeszenek meg. Természetesen ide tartoznak az újrafelvételesek is.

Dr. Róbert Miklós

Beázik a raktár

Orosházán öt brigád versenyez a szocialista címért. A legfőbb feladatuknak azt tartják, hogy 1964-ben is balesetmentesen dolgozzanak.

Panaszolják a dolgozók, hogy nincs fürdőjük. Az áruraktárban nincs kellően védve az áru. Az ereszcsatorna régen tönkrement, esős időben beázik a raktár.

Az új üveggyár kiszolgálása megnövelte az állomás munkáját. A dolgozók készek a feladatok teljesítésére, de több támogatást kérnek.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Az utolsó vonat

A simán futó csapágyas kocsi a vonat végén érte. Testével fogta fel a csattanást Kontics László székesfehérvári kocsivizsgáló, az indulásra kész szerelvény végén.

A döbbenet végigfutott mindenkin, aki ismerte és szerette őt. Kicsi lánya, szerető felesége elvesztette az apát, a férjet. Keményen dolgozott, házat épített, gondokkal küzdött, de a komorkás tekintet mögött derűs, emberszerető lélek lakott.

Mit jelent egy elvétett pillanat? Itt egy életet, és sok szomorú szívű embert, kik emlékeznek rá és keresik őt kék munkaruhájában, hosszúnyelű kalapáccsal és esténként fényszórós karbidlámpával a kezében. Ez a vonat az utolsó vonatja volt, mely elment jó ütközővel, amit üzembiztossá tett. Ereje már nem maradt arra, hogy karjait kitárva kalapácsával jelezze, hogy minden rendben van.

Mi történt?

Találgathatunk, hivatkozhatunk meteorológiai tényezőkre —, a vizsgálat mindent kiderít —, de a figyelmetlenség, esetleg más felelőtlenségének megállapítása, többé nem adhatja vissza Kontics László életét.

Mit jelent az a sokszor elcsépeltnek tűnő szó: vigyázzunk! Ha csak egy másodperccel az esemény megtörténte előtt kiáltotta volna valaki neki, talán ma is köztünk lehetne.

F. K.

Munkásvédelmi újdonságok

ÍGY LETT GAZDASÁGOSABB?

Az orvosi előszobában várakozva találkoztam *Lőrincz János* vonatvezetővel. Első látásra olyan, mint régen... Fiatalos képű, erélyes hangú. Amikor észreveszem, hogy nehezére esik a mozgás, megkérdem: *mi történt?* Aztán lassan, sok szomorúsággal mesélte el a következőket:

— *Betegállományban vagyok. Három hetet töltöttem kórházban.*

— Reuma?

— *Reuma.*

— Hol szedte össze?

El kell menni!

— *Nagy sora van annak...* — és mondja tovább. — *Január 19-én Rákosrendezőn — a hajnali órákban — jelentkeztem szolgálatra a kispesti átállítóshoz. Köpenyben, könnyebb ruhában, mert a bundát, csizmát, a munkaruhát Kispesten szoktam felvenni, ahol egész nap tolatunk. Rövidesen hívattak a vezényletbe és közölték velem, hogy az 5688-as számú lökösházi irányvonatot kell elvinnem. Én tiltakoztam, mert felkészületlenül ért a parancs. El kell menni!* — hangzott zordonul. — *Én csak tiltakoztam. Jegyzőkönyvezéssel fenyegettek. Még így sem akartam menni, féltem a hidegtől. Ezt részben megértették, és azt mondták, hogy Szolnokon majd leváltanak...*

Belenyugodtam. Elindultunk...

Fene hideg volt. Mínusz 20 fok körül járt a hőmérő. Na meg más baj is volt. A zárfék — a vonatvezetői szolgálati hely — egyik ajtaja hiányzott, a másikat meg egész úton kézzel kellett fogni, hogy ki ne nyíljon. Keservesen múlt az idő. Azt hittem, sohasem érünk Szolnokra. S amikor végre odaértünk, azt láttam, hogy 70—80 kilométeres sebességgel haladunk át az állomáson. Meg akartam húzni a vészféket. Aztán mit tehettem? Fogtam tovább az ajtót és jártam tovább a táncot.

A vonat csak szaladt és én csak fáztam.

Szolnoktól az is súlyosbította a helyzetemet, hogy a pályatest mellett lerakódott havat a légáramlat beverte az ajtóhiányos fékbódéba. Lökösházig meg sem állunk.

A hidegtől és faradságtól alig éltem. Arra is csak homályosan emlékszem, hogy levettek a fékbódéból, mert magam nem tudtam leszállni.

Röviden ennyi történt és azóta betegállományban vagyok.

Hszszsz... — és szisszent egy nagyot. — *Csak azt szeretném tudni, hogy kimászok-e ebből a nyavalyából?*

Amíg egyebekről is beszélgettünk, nekem folyton ez az elrettentő példa járt az eszemben.

... és az ember?

Miért ez a megmagyarázhatatlan, eléggé el nem ítélhető kapkodás? Hol volt ez esetben a humanitás? A tervezés? Az elegyáramlás ismerete? Az előre történő szakaszrendelés? A menetirányítás és az állomási szolgálat együttműködése? És hol volt az egyszerű törvény, igazság, hogy nem az ember van a gépért és elegyért, hanem a gép és az elegy az emberért.

És nem utolsósorban!

Üdvözölni kell azt a külföldről átvett, a gazdaságosság elvével egyező újítást, hogy a tehervonatok egy fővel közlekednek. Jó ez! Jó, át is vettük, csak éppen egy dolog marad el, az, hogy külföldön — általában — utolsó kocsiként egy szolgálati kocsi közlekedik, ahol a vonatvezető, azaz zárfékező el tudja végezni a reábízott feladatot: a figyelmet, a menetokmány- és a számadáskezelést. Az s forgott a fejemben — *Lőrincz János* vonatvezetőt nézve —, hogy vajon miként alakult ez esetben a gazdaságosság?

Fejtsék meg az érdekeltek!

„Örökre eltiltva"

Első díj a Szaktanács munkásvédelmi kisfilmfesztiválján

Március 6-án és 7-én rendezték meg a szaktanács V. munkásvédelmi kisfilmfesztiválját, amelyet az 1963-ban készült munkásvédelmi és munkásegészségügyi kisfilmeket mutattak be.

A munkásvédelmi agitációs és játékfilmek kategóriájában a *Közlekedési Filmstúdió* által készített „Örökre eltiltva" című film nyerte az I. díjat.

A legjobb rendező címet *Kovács Miklós*, a film rendezője, a legjobb színész címet *Molnár Tibor*, a film főszereplője, a legjobb operatőri címet *Pataki István*, a film operatőre kapta.

Vigyázzatok emberek!

Az év első két hónapjában 16 vasutas vesztette életét a sínek mentén. Tizenhatan haltak meg munka közben, önmaguk vagy munkatársaik hibája, figyelmetlensége miatt. Tizenhat életerős, munkaképes ember távozott közülünk örökre.

Van fájdalom, amely olyan borzasztó, hogy nehéz szavakat találni a leírására. Ha az ember elveszti szüleit, gyermekét, vagy szeretteit közül bárkit, néha úgy érzi, hogy elviselhetetlen nélkülük az élet. Vajon a tizenhat elhunyt vasutast hány hozzátartozó gyászolja? Hány apró gyermek várja napok, hetek óta haza apukáját, akinek mindig volt néhány szem cukor a táskájában? Hány feleség, idős hozzátartozó maradt magára a kenyérkeresés, a családnevelés gondjaival?

Mostanában az újságok sokat írnak a balesetekről. A vasutasok között is állandó beszédtéma ez. Sok szó esik róla az oktatásokon. Szolgálati vezetők és szakszervezeti funkcionáriusok hányszor hívják fel a figyelmet:

Vigyázzatok emberek! Ne könnyelműskődjetek! Ne játsszatok saját és dolgozó társaitok életével!

Beszélünk, írunk a balesetekről, de a helyzet nem javul, a vigyázatlanság tovább szedi áldozatait.

Január 20-án, a *Nyugati pályaudvaron*, munka közben fiatal pályamunkást gázolt halálra a *Vác* felől bejáró személyvonat. Február 14-én *Türje* és *Ukk* között a tolt menetben közlekedő tvg. két pályakocsival kisiklott. Három pályamunkás életét vesztette, többen súlyos sérülést szenvedtek. Két nappal később, *Mecsekalja* állomáson *Bodai Ernő* 51 éves málházó élete árán mentette meg egy részeg utas életét. Bodainak még volt annyi ideje, hogy a részeg embert elrántsa a robogó vonat elől, ő maga azonban már nem tudott félre ugrani, s a vonat halálra gázolta.

Tizenhatan haltak meg két hónap alatt,

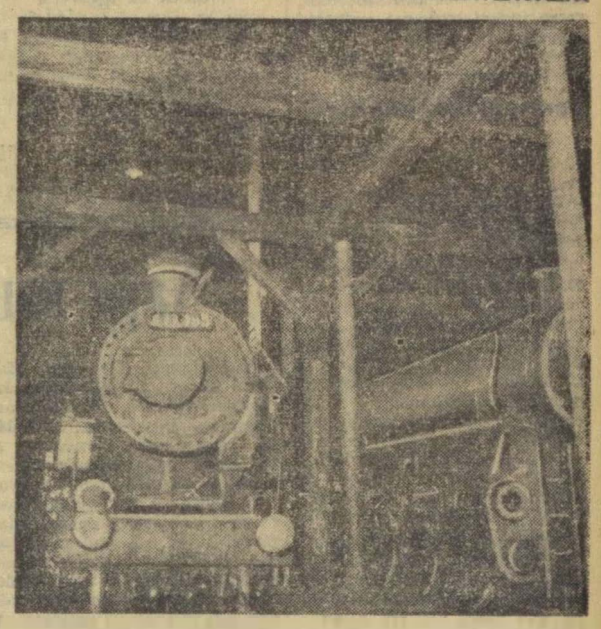
és még több azoknak a száma, akik karjukat, lábukat vesztették, akik örök életre rokkantak, nyomorékok maradnak. Milyen élet vár arra a két fiatal pályamunkáslányra, akiket március 3-án *Dorog* állomáson gázolt el a tartalékmozdony? A 18 éves *Horváth Máriának* egyik, a 17 éves *Bernáth Ilonának* mindkét lábát amputálni kellett.

Ezek után joggal felvetődik a kérdés:

megteszünk-e mindent a balesetek megelőzéséért?

Elegendő-e, ha az oktatásokon, a reggeli és az esti eligazításokon felhívjuk a figyelmet a fegyelmezett, körültekintő, a balesetmentes munkára? Nem elegendő! Ez olyan téma, amiről soha nem lehet eleget beszélni. S még valamit. A balesetek megelőzéséért folytatott állandó harc, nemcsak egy-két ember feladata. Ebben a munkában óriási felelősség hárul minden szolgálati vezetőre, a mozgalmi szervekre egyaránt, de kivétel nélkül minden dolgozóra. Ha ki-ki a maga posztján körültekintően felelősséggel végzi munkáját, elérhető, hogy ne fölfelé, hanem lefelé mutasson a halálos és csonkulásos balesetek grafikonja.

V. P.



A régi, rozzant létesítmények sok baleseti veszélyt rejtenek. Ezek közé tartozik a komáromi fűtőház is, amelyet elővigyázatosságból már évekkel ezelőtt aládúcoltak. Állítólag az idén sor kerül a födémcserére. Ráférne, mert az oszlopok kerülgetése is balesetveszéllyel jár.

(Hemző Károly felv.)

Baleseti krónika

Március 4-én 10,36 órakor *Nagytőke* állomáson a behaladó 7772 sz. vonat a kijárati oldal biztonsági határjelzőt meghaladta és 1. sz. lezárt váltót felvágta. *Következmény nem volt.*

★

Március 4-én 13,50 órakor Szuhakálló—Mucsony és Kazincbarcika állomások között, a nyílt pálya 24,26. sz. szelvényében rendkívüli módon megállították a 9674-es sz. vonatot, mert szembehaladt vele a helyi pályamester, motoros kiskocsival. Következmény nem volt.

★

Március 5-én 6.41 órakor a 4412-es sz. vonat *Rákospalota-Újpest* állomáson a szabadállású kijárati jelző mellett helytelen irányban *Vác* felé haladt ki, és a 13. sz. váltót felvágva megállt. Ok: előzetes váltófelvágás és váltóellenőrzés elmulasztása. Következmény nem volt.

Március 5-én 14.58 órakor Almásfüzitő állomáson a 4872-es sz. vonatot, előzetes értesítés nélkül a tartalékmozdonnyal elfoglalt II-es sz. vágányra járatták be. Ok: engedély nélküli vágányfoglalás és tolatás. Következmény nem volt.

★

Március 6-án, 18.08 órakor *Nagytád* állomáson tolatás közben 10 kocsi a nyílt vonal felé megfutamodott *Somogyszob* irányába. A kocsisor a 100 sz. szelvényben állt meg. Vonatveszélyeztetés, forgalmi zavar nem történt.

★

Március 6-án 20.20 órakor a *Rákosrendező* állomáshoz tartozó 182 sz. sorompóhelyen szabálytalan sorompókezelés miatt egy tehergépkocsi megrongálta a közúti sorompó egyik csapórúdját. Egyéb következmény nem volt.

★

Március 9-én 0.15 órakor *Tata* és *Almásfüzitő* állomások között a 808. sz. gyorsvonat mozdonyát és szolgálati kocsiját horzsolta a 1359. sz. tehervonatba futó Kz 230 149 psz. deszkával rakott kocsiból kiálló rakomány. Ok: *szabálytalan rakodás.* Egyéb következmény nem volt.

★

Március 10-én 20.20 órakor Hernádnémeti—Bőcs állomáson a behaladó 498. sz. vonat a kijárati oldal biztonsági határjelzőjét meghaladta és a 11 sz. váltót felvágta. Egyéb következmény nem volt.

★

Március 9-én 12.20 perckor *Kétegyháza* és *Bánkút* állomások között a 373/74. sz. szelvényben levő sorompó nélküli útátjárón a 8535 sz. vonat elütötte a *Béke tsz.* pótkocsis Zetorját. A baleset következtében a Zetor vezetője a helyszínen meghalt, a pótkocsin tartózkodó rakodómunkás könnyebb sérülést szenvedett. A vontató, valamint a mozdony megrongálódott, de az utóbbi szolgálatképes maradt. A balesetet a Zetor vezetője idézte elő.

A baráti vasutak életéből

JÓL HALAD A LENGYEL VASÚTAK VILLAMOSÍTÁSA

Öt hónap telt el azóta, hogy a *Krakkó—Medyka* vonal mentén fekvő *Debica* állomást hozzákapcsolták a lengyel államvasutak villamosított vonalhálózatához. Ezzel a leghosszabb lengyel villamosított vonal, amely *Wrocławból Kattowicén* és *Krakkón* at *Debicába* vezet, elérte a 350 km-es hosszúságot.

Jelenleg a lengyel vasutak villamosított vonalainak a hossza 1500 km. Ehhez tartozik a *varsói* terület elővárosi forgalma, a *krakkói* terület, a *gdanski, gdyniai* és *wejherowoi* partvidék, részben a *lodzi* terület is, valamint a *felső-sziléziai* iparvidék. Elektromos vontatás van még *Warsó, Lodz, Kattowice* és *Konin* között, valamint a *Kattowice—Gliwice—Wroclaw* vonalon.

Az újonnan villamosított vonalnak nagy jelentősége van. A *Szovjetunióból* ezen a vonalon érkezik a lengyel import, ugyancsak ezen a vonalon jut el a Szovjetunióból az NDK-ba az érc és egyéb áru. A vonal teljes villamosítását *Medyka* határállomásig 1964-ben fejezik be. Ugyancsak 1964-ben fejezik be a *Konin—Poznan* közötti vonal villamosítását, 1970 után pedig már villamosított vonalon lehet majd utazni a nagy kelet-nyugati tranzit-vasúton Lengyelországon át *Terespoltól Kunowicéig*.

A tervek szerint 1964-ben Kattowicétől a csehszlovák határ mentén fekvő *Zebrzydowicéig* is elkészül a vonal villamosítása. Ha a csehszlovák vasutak eljutnak *Petrowicéig* a villamosítással, *Warsó* és *Prága* lesz a két első szocialista főváros, amelyek között villamosmozdonyok továbbítják a szerelvényeket.

A *Lengyel Népköztársaság* vasútvonalainak nagyszabású villamosítási programját a következő adatok is világosan jellemzik. 1957-ben beszüntették a gőzmozdonyok gyártását. 1970-ben a személyforgalom 33, a teherforgalom 32 százalékát továbbítják gőzmozdonyokkal. *1975-ben pedig az utolsó gőzmozdonyt is ki akarják vonni a forgalomból.* 1965-ig 2200 km és 1980-ig 5700 km vonalat villamosítanak. Ez azt jelenti, hogy 1965 után évente 400 km hosszú vonal villamosítását kell elvégezni. Az elektrifikálás befejezése után az áruszállítás 75, a személyszállítás 60 százalékát látják el villamosmozdonyok.

1970-BEN 45 000 KILOMÉTER LESZ A VILLAMOSÍTOTT VONALAK HOSSZA A SZOVJETUNIÓBAN

Az elmúlt évben a szovjet vasutak 2200 km hosszú vonalat villamosítottak. A villamosított vonalak hossza ezzel meghaladja a 20 000 kilométert.

Mit jelent ez a szám? Mindenekelőtt azt, hogy *a vasutak villamosításában a Szovjetunió messze az első helyen áll a világon.* Hiszen az eddig villamosított vasútvonalak hossza jóval több, mint az *Egyesült Államok, Anglia* és *Franciaország* villamosított vasútvonalai együttvéve.

A villamosított vonalak között első helyen kell említeni az 5500 kilométer hosszú *transz-szibériai fővonalat.* Befejeződött a vasút villamosítása az összes *Moszkvába* vezető fővonalon, *Ukrajna* nagyobb fővonalain, a *sarkvidék* körzetében, az *Uralban*, a *Kaukázusban* és *Távol-Keleten.* A villamosítás eredményeként az utóbbi négy évben a Szovjetunióban több mint 100 millió tonna szenet takarítottak meg. A tervek szerint *1970 végére a szovjet vasutak villamosított vonalhálózata 45 000 kilométer hosszúra növekszik.*

HÍREK AZ NDK-BÓL

(Berlini tudósítónktól.)

A *Deutsche Reichsbahn* arra törekszik, hogy a vasúti közlekedést az igényeknek megfelelően korszerűsítse. Mind több ipari üzemmel kötnek megállapodást, mely szerint az üzemi igazolványokat a munkásvonatokon menetjegyként fogadják el. A DR eddig 105 üzemmel kötött ilyen megállapodást.

45 állomáson megszüntették a peronzárat.

Az utasok ellenőrzése a vonatban történik. Eddig az volt a gyakorlat, hogy az ellenőrző személyzet a kiinduló állomástól a végállomásig utazott, illetve menetközben egy nagyobb csomóponton történt a váltás. Még így is sok meddő idő merült fel az utazószemélyzet részéről. Éppen ezért a múlt év végén *Ehrfurtban* és *Halléban* kísérletképpen

olyan ellenőrző brigádot állítottak szolgálatba, amely a munkásvonatokat csak bizonyos szakaszokon kíséri,

vagyis a váltás két egymással ellentétes irányban haladó vonat találkozó állomásán történik. Itt a vonatok tartózkodási idejét úgy szabályozták, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre, a szerelvény átadására, illetve átvételére. Ezzel a módszerrel a meddő időt úgyszólván sikerült kiküszöbölni.

A darabáru forgalmat — a gépkocsiforgalommal koordinálva —, fokozott mértékben központosítják a csomópontokra. A DR 1964-ben további 32 csomóponti körzetet létesít és 16 részbeni körzetet teljes csomóponti körzetté alakít át.

A csomagmegőrző szolgálat területén a poggyászmegőrző automaták kerültek előtérbe. A nagyobb pályaudvarokon és a forgalmasabb állomásokon

1963 végéig 3760 darab poggyászmegőrző automatát helyeztek üzembe.

Az idén további 5000 automatát állítanak fel.

A személyforgalomban több új kocsi forgalomba állítására kerül sor. A terv szerint 1964-ben a nemzetközi személyforgalom részére 65 darab új, modern, négytengelyes kocsit kap a *Deutsche Reichsbahn.*

Berlin—Warnemünde közötti fővonalon közlekedő nemzetközi gyorsmotorvonatokon már az elmúlt években bevezették az utaskísérő szolgálatot. Miután ez a szolgálat bevált, úgy tervezik, hogy a *Berlin—Bad-Schandau* között közlekedő nemzetközi gyorsvonatokra is kiterjesztik a stewardess szolgálatot.

Karl-Heinz Gummich

A BOLGÁR VASÚT ELÓRETÖR

Az idén tovább folytatják a *Bolgár Népköztársaság* kiskapacitású, elavult vasúti hálózatának korszerűsítését. A munkálatok az elmúlt években kezdődtek. Elsőnek a 156 km hosszú *Szófia—Plovdiv* közötti vonalat villamosították.

1964-ben 90 millió levát költenek a vasutak modernizálására. Különösen nagy súlyt helyeznek a villamosításra és a dieselesítésre. A múlt évben befejezett *Sztrnovo—Russze* vonal után az idén a *Szófia—Karlovo* vonalat villamosítják. Ez lesz az ország harmadik villamosított fővonala. A tervek szerint ezt később meghosszabbítják Burgaszig.

SIETETT AZ ÓRA...

A napokban történt, hogy „sietett" *Sarkad* állomás forgalmi szolgálattevőjének órája. Ez önmagában nem lett volna baj.

Csakhogy a forgalmista siető órája alapján megállapította, hogy *Gyula—Békéscsaba* felé a személyvonat 30 percet késik. Ezt végig telefonálta a vonalon. Az utasok, akik szerették volna elérni a Békéscsaba állomásról induló *Wiener Walzer* gyorsvonatot, vonat híján más közlekedési eszköz után néztek. *Gyulán* például 15 utas visszaadta jegyét és három taxival robogott *Békéscsabára. József szanatórium* megállóhelyről 7 utas szomorúan hazament, hiszen a késes miatt úgy sem érhetnék el — gondolták — a gyorsvonatot.

Az utasokat méltán felháborította a téves tájékoztatás. A vonat ugyanis alig késett néhány percet, és idejében ért Békéscsabára.

B. Gy.

Legyenek figyelmesebbek a hangosbemondók...

Az utazóközönség pontos tájékoztatása fontos feladat. Egyes helyeken mégis félvállról kezelik ezt a kérdést. Példának álljon itt két eset:

A 415-ös számú személyvonat néhány perces késéssel érkezett *Vámosgyörkre.* A vonat megállása után a hangos bemondó közölte, hogy a csatlakozó jászsági vonat azonnal indul. Az utasok egymást lökdösve rohantak a síkos talajon, hogy elérjék a vonatot, amely jó távol állt az állomás végén.

Célszerű lenne, ha a bemondó például ezt mondaná ilyen esetben: *a vonat átszállás után azonnal indul!*

★

A másik eset *Füzesabonyban* történt. Vasárnap délután volt. Elérkezett a *Debrecen* felé induló **5513** számú személyvonat indulási ideje. A hangos bemondó közölte, hogy a vonat azonnal indul. Eltelt 10 perc, 20 perc... a vonat még mindig nem mozdult, mert a szerelvény mozdonya javában kezelt.

Ha figyelmesebb a hangos bemondó, akkor megkérdezi a szolgálattevőtől, hogy indulásra kész-e a szerelvény, és csak ezután mondja be az „azonnal"-t!

Legyenek figyelmesebbek a hangos bemondók!

(szigetvári)

Nem bürokrácia az előjegyzés

A vasúti végrehajtó szolgálat dolgozói körében gyakran hallani a megjegyzést: *„Miért kell annyi mindent előjegyezni? Miért kell mindent bürokratizálni?"*

Rosszul látják az előjegyzés jelentőségét, akik bürokráciának minősítik. Szeretnék ennek bizonyítására ismertetni egy megtörtént, és gyakran előforduló esetet.

„A" középállomás forgalmi szolgálattevője vasútüzemi telefonon felhívta „B" elágazási állomás raktárnokát és felkérte, hogy „B" állomáshoz tartozó városban székelő egyik vállalatot postai telefonon értesítse, hogy részükre „A" állomásra meghatározott időpontban egy vasúti kocsi küldemény érkezik. A raktárnok azonnal felhívta a nevezett vállalatot és közölte az illetékessel a kocsirakományú küldemény érkezési adatait. Az értesítés megtörténtéről nyomban tájékoztatta „A" állomás forgalmistáját. A raktárnok azonban a vállalatnak távbeszélőn adott értesítést nem jegyezte elő.

A raktárnok tehát teljesítette a Vasúti Árufuvarozási Szabályzatban előírt értesítési kötelezettséget, csak az erről szóló előjegyzés maradt el. Mi lett ennek a következménye?

A vállalat a szóban forgó küldemény kirakásával késlekedett, amiért az állomás kocsiálláspénzt és fekbért számított fel. A vállalat a felszámított mellékdíjakat visszakövetelte azzal, hogy a küldemény érkezéséről nem kapott értesítést, így azok felszámítása jogtalan volt.

A visszatérítési eljárás során a vállalatnak adtak igazat, mert a vasút a távbeszélőn leadott értesítés megtörténtére hiába hivatkozott. A Magyar Vasúti Árudíjszabás I. rész Általános Fuvarozási Feltételek 40. cikk 4. §-ában foglaltak szerint a vasút által vezetett előjegyzés a távbeszélőn adott értesítés bizonyítékául szolgál. Ilyen előjegyzés azonban nem állt rendelkezésre.

A vasutat kár érte, s ezért „B" állomás raktárnokát részkártérítésre kellett kötelezni, bár váltig hangoztatta, hogy ő az értesítést elvégezte és meg tudta jelölni azt is, aki átvette tőle az üzenetet. Mindez hiába volt, mert a vállalat az értesítés megtörténtét nem ismerte el, az előírt bizonyíték pedig hiányzott.

Dr. Gazdag József
Szombathely

A Hivatalos Lapból

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

9. számból: 106 067/1964. I/2. B. Vasútigazgatóságok munkaversenyének 1964. évi célkitűzései.

10. számból: 104 904/1964. I/4. C. Az utasbalesetekkel kapcsolatos bennivalók szabályozása.

103 536/1964. I/2. B. A Magyar Államvasutak havibéres dolgozóinál alkalmazott jutalmazási rendszer [illegible]

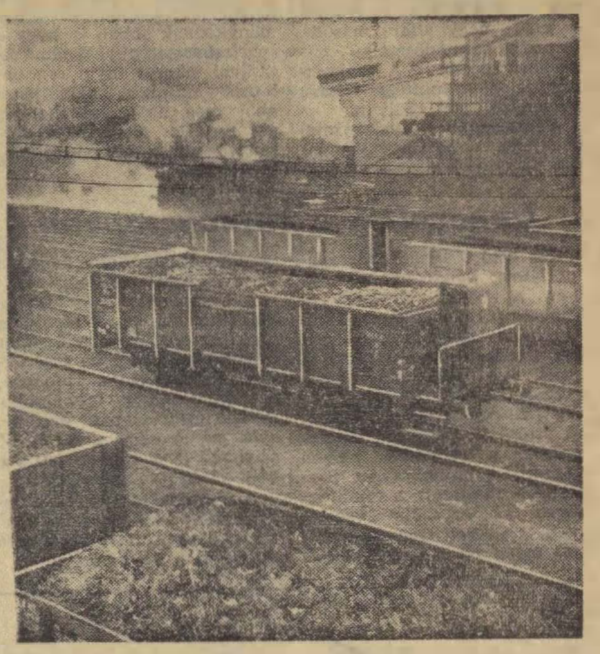
Lóugrás-rejtvény

*	AL	NK	KO	A	A'S	TE
TÖ	FO	NE	OZ	RE	ZÓ	SA'
IT	GY	ER	CSA	TA'	SZI	ÁRT
ŐT	ÉS	AL	HI	DI	BAN	HA
JÜ	RES	LA'	KA	TET	AZ	É
NEK	KO	ND	AZ	ÉSZ	MUN	A
SZE	NK	SÉG	HOL	RE	LE	EG

Ezúttal egy kis „sétalovaglásra" invitáljuk olvasóinkat: Tessék mezőnyünk csillaggal jelölt kockájából startolni és lóugrásban haladva minden szótöredékhez megkeresni a folytatást, amíg az értelmes szöveg kialakul.
Gyí, paci! — Gyí, ceruza! — Jó szórakozást!
Előlegbe csak annyit, hogy nem csupán a rejtvényt megfejteni, a megfejtést megszívlelni is kinek-kinek saját érdeke.

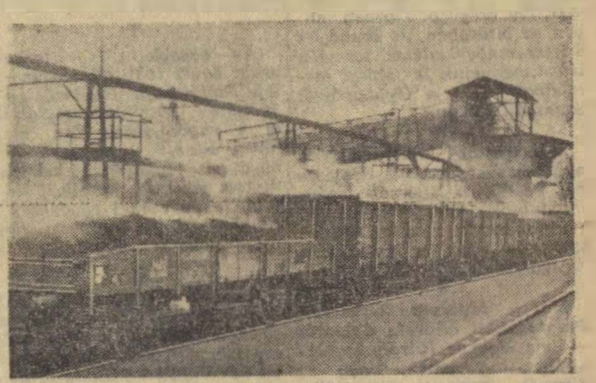
Irányvonat indul Rákos állomásra!

Dorogról havonta 60—80 irányvonatot indítanak. A szénvonatok zömét Rákos, Ferencváros és Szolnok állomásra indítják, a porszenet a lábatlani cementgyár kapja. Ezenkívül mészkövet is szállítanak Selyp állomásra. 1963-ban 824 irányvonatot indítottak a dorogi vasutasok. 1964. évi feladataik még nagyobbak, mivel a bányatröszt terve is jóval nagyobb a tavalyinál. A dorogi vasutasok nemcsak az irányvonat-képzésben, hanem a kocsikihasználásban is jó eredményeket értek el. Ottjártunkkor Rákos rendeltetéssel készült egy szénvonat.



A nagyosztályozóból egyszerre négyféle szén — por-, dió- darabos- és kocka- — ömlik a vagonokba. Ezek a kocsik már a tartalékra várnak.

★



A B brikettgyár rakodójánál a vagonokban még gőzöl a frissen készült brikett.

★

Horváth László bárcával látja el a rakott kocsikat.

★

Megkezdődik a rákosi irányvonat összeállítása. Janyik Miklós tolatásvezető jelzéseket ad a tartalékmozdonynak a kocsisor kihúzására az osztályozótól.

(Hemző Károly riportja)

Sport

Szorgalmasan készülnek a versenyidényre

Évek óta eredményes nevelőmunka folyik a Nyíregyházi VSC atlétikai szakosztályában. *1963-ban például 34 atlétát minősítettek.* Ebből három — *Fehér, Kiss és Gulyás* — első-, négy atléta másod-, 12 pedig harmadosztályú minősítést szerzett. A szakosztály jelenleg mintegy félszáz versenyzőt tart nyilván.

A szakosztály-vezetőség minden jelentősebb versenyen indít versenyzőket. Az idénynyitó mezei futóversenyen is ott voltak az NYVSC atlétái *Közülük Fehér és a serdülő Gebri az első helyen végzett.* A szorgalmas munka máris meghozta gyümölcsét. Reménykednek abban is, hogy a sportszövetség anyagi támogatásával sikerül majd rendbehozni atlétikai pályájukat, ahol még nagyobb lehetőséget tudnak fordítani a versenyzők és az utánpótlás nevelésére.

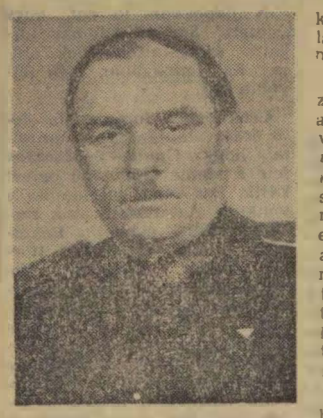
Ünnepelték a bajnokcsapatot

Két úttörő labdarúgócsapatot látott vendégül március 9-én a BVSC elnöksége, a Thököly út 41. szám alatti klubhelyiségben. Mindkét csapat eredményesen szerepelt a múlt évi labdarúgó-bajnokságban. Az úttörő I. a bajnokság IV. csoportjában az *első*, az úttörő II. pedig az V. csoportban a *harmadik* helyen végzett. A bajnokcsapat tiszteletére rendezett kis ünnepségen az egyesület vezetői mellett ott volt *Gyarmati János* mesteredző, az NB I B-s csapat edzője, *Stáhl Jenő*, a tartalékcsapat edzője.

A bajnokokat *Kiss Mihály*, a BVSC elnöke köszöntötte, majd az edzők gratuláltak az örömtől csillogó arcú úttörőknek. Az első csapat üdvözletét *Arató Gábor* tolmácsolta. A két úttörőcsapat eredményes szereplésééért a két edzőt, *Gleisza Istvánt* és *Farkas Józsefet* edzőt illeti dicséret.

A bajnoki érmek és a jutalomkönyvek kiosztása után az elnökség uzsonnán látta vendégül a két csapatot.

42 év a vasútnál



1918-ban került a kisterenyei fűtőházhoz *Jaszai Nagy József*, hogy megtanulja a lakatosszakmát. 42 évi szolgálat után, a közelmúltban innen vonult nyugállományba.

A legjobb szakemberek közé tartozott, ezért bízták meg a géplakatoscsoport vezetésével. *„Kiváló dolgozó"* és *„Kiváló vasutas"* kitüntetést is kapott. Sok jó mozdonyjavító szakembert nevelt és vasutast nevel a két fiából is: az egyik forgalmi szolgálattevő, a másik mozdonyvezető. A nyugdíjazása előtti években ő foglalkozott a fűtőház ipari tanulóival és a kisterenyei iskolások részére is tartott polltechnikai órákat a lakatosműhelyben.

Munkatársai fájó szívvel búcsúztak Jaszai Nagy Józseftől és kívánták neki jó erőt, egészséget a megérdemelt nyugdíjhoz.

Használt a bizalmi tanfolyam

Budapest Déli pályaudvar szakszervezeti bizottsága tanfolyamot szervezett a bizalmiak továbbképzésére. A foglalkozásokon hiányzás csak elvétve fordult elő.

A bizalmiakat érdekelte az előadások témaköre. Lehetővé vált számukra, hogy megismerjék a szakszervezeti munka irányát és módszereit, megszabó határozatokat, tájékozódjanak a bizalmiak jogairól, feladatairól. A tanfolyam legaktívabb hallgatói *Kalu Ilu Mihályné, Velencei János, Schreiner Jolán* és *Harnóczi József* voltak, akik mindig felkészülve jöttek az előadásokra.

A tanfolyam óta sokat javult a bizalmiak munkája, ő hasznosítják a tanultakat. Szakszervezeti bizottságunk a meg gyengén dolgozó bizalmiaknak külön is segítséget nyújt.

FOKI ISTVÁN

HIREK

— **Eredményesen dolgoztak** 1963-ban a barcsi vasutasok. A személyvonatok menetrend szerinti indításában 98,31, a tehervonatoknál pedig 86,41 százalékos eredményt értek el.

— **Ömlesztett cement szállítására alkalmas tartályvagonokat készít a Dunai Cementmű részére a székesfehérvári járműjavító.**

— **7000 lóerős villanymozdony.** A pilzeni Lenin Művekben rövidesen elkészül egy hat váltóáramu motorral működő, 7000 lóerős villanymozdony, amely 160—200 km/óra sebességgel is közlekedhet. A beépített automatika révén a mozdony önműködően gyorsul fel, illetve tartja a megadott sebességet.

— *Tizenöt szocialista brigád dolgozik a tapolcai palyafenntartási főnökség területén. A keszthelyi VI-os pályamesteri szakasz, a főnökség pedig a szocialista pályafenntartási főnökség cím megszerzését tűzte célul.*

— **Emeletes személykocsikat készítenek** expresszvonatok részére a Szovjetunió leningrádi vagongyárában. Az emeletes kocsikban 56 utas részére biztosítanak kényelmes utazást. A kocsik hossza 23,5, magassága 5 méter. Súlya 65 tonna.

— *Jól sikerült, tánccal egybekötött teaestet rendezett a Miskolc-tiszai palyaudvar nőbizottsága. A rendezvény bevételét a spanyol nép támogatására ajánlották fel.*

— **Járműszállításra alkalmas, kétszintes iker teherkocsikat készítettek Svédországban. Egy-egy kocsira 32 személygépkocsi rakható. A be- és kirakodáshoz a kocsik két végén híd alakítható ki.**

— **95 újítási javaslatot adtak be a dolgozók** 1963-ban a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalatnál. A megvalósításra elfogadott és bevezetett újítások révén mintegy 708 000 forint megtakarítás várható.

— *Ünnepelyes külsőségek között emlékeztek a hatvani vasutas munkásőr alegység megalakulásának hetedik évfordulójára. Az ünnepségen a családtagok és a szolgálati ágak vezetői is jelen voltak.*

— **108 százalékra teljesítette 1963. évi tervét Mezőtúr állomás Utaselláto üzeme. Különösen nagy gondot fordítanak a saját készítésű ételek forgalmazására.**

— **Március 14-e és 21-e között közlekedési filmek bemutatására kerül sor a Közlekedéstudományi Egyesület rendezésében a Technika Házában.**

— **A Szovjetunió, Jugoszlávia és Magyarország** vasutainak képviselői Belgrádban jegyzőkönyvet írtak alá a Magyarországon át menő szovjet és jugoszlav vasúti teherszállításról.

— *Kedves vendégek a Budakeszi MÁV Tüdőszanatóriumban. A nemzetközi nőnap alkalmából a Nyugati pályaudvar nőbizottságának tagjai ellátogattak a szanatóriumba, ahol virággal és csokoládéval kedveskedtek a beteg nőknek.*

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Szilos Ferenc Hatvan, Szentgáli István Gyöngyös, Szóvári György Barcs, Kisvárdai János, Bakó János Miskolc, Ugrjai Sándor Fesőzsolca, Szabó László, Bognár Károly Tapolca, J. Nagy József Kisterenye, Foki István, Kiss István Budapest, Pintér Lajos Vácrátót, Kiss Lajos Alsóörs, dr. Bankfalvy Gyula Tótka Károly, Cserháti József Szeged, Marosán Pál Debrecen, Illés Gyula Pécs, Járó Antal Nyíregyháza: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Balogh Sándor Berettyóújfalu. Levelét illetékeshez továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcserélném 2 szoba, összkomfortos, nagyméretű, napos, kertes MÁV-lakásomat 1 szoba, összkomfortosra vagy két 1 szoba, konyhás tanácsi rendelkezésűre. Cím: Ébernié, Bp. X., MÁV-telep 16. I. 5. (Hungária krt. 5.) Érdeklődni bármikor lehet.

Szegedi 2 szobás, modern lakásomat győriért elcserélném. Dr. Gombos Józsefné, Szeged, Lenin krt 56. II. 6.

Elcserélném forgalmi szolgálattevővel, lehetőleg a budapesti vagy a miskolci igazgatóság területére Tokaj állomás felvételi épületében levő 2 szoba, konyhás, vízvezetékes, mellékhelyiségekkel és nagy konyhakerttel rendelkező szolgálati lakásomat. Cím: Tomázy Gyula, Tokaj, Baross utca 2.

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

Levelezőink írják

„A Kitérőgyártó üv öltözője és fürdője annak ideién 300 személy részére készült. Most már 700 dolgozó szorong ebben az öltözőben. Jó lenne, ha a létszámnövekedéssel szociális létesitményeink is lépést tartanának" — írja Gyöngyösről *Szentgáli István.*

★

„Szeretettel foglalkozik a nyugdíjasok ügyeivel Halászné, Pestlőrinc állomás segédhivatalnoka. Gondos munkáját ezúton köszönik a nyugdíjasok" — írják a pestlőrinci nyugdíjas csoport tagjai.

★

Már a tavaszra készülnek Balatonakali állomás dolgozói — írja *Bognár Károly* levelezőnk. — *Tervezik, hogy az állomás tavaszi csinosítása után segítik a község be nem épített területeinek parkosítását is. Főleg levendulát ültetnek majd, mert nemcsak szép, hanem hasznos növény is.*

★

„Balatonakalin, a II. pályamesteri szakaszon van egy 4x4 méteres szobából álló munkásszállás, amely egyben oktatási terem, melegedő és műhely is. Ez nem egészséges megoldás. Vagy a műhelyt, vagy a munkásszállást kellene máshová telepíteni" — javasolja levelében *Kiss Lajos.*

★

Az egyébként is túlterhelt szobi vonal több állomásán — írja *Pintér Lajos* levelezőnk — *javításos kocsikkal foglalják el a vagányokat. Van már olyan állomás, amelynek két vágányát foglalják el odairányított javításos kocsik. Talán jobb lenne ezeket egyenesen a Landler, vagy a Dunakeszi Járműjavítóba irányítani.*

★

Kályhás poggyászkocsit kérnek a *Békéscsaba* állomásról 10,42 órakor induló 8143 számú személyvonat kísérői — olvastuk *Boldizsár Gyula* levelében. — A kályhára főként ételeik melegítéséhez van szükségük, hiszen fordulójuk 24 óráig tart.

★

Eredményesen működik: Nyíregyházán a vasutasok esperantó szakköre — írja levelében *Járó Antal.* — *A szakkör a nyíregyházi vasutas kultúrotthonban tartja nyelvtanfolyamát és más foglalkozásait.*

Baranya, Somogy és Tolna megye kulturaktivistái egyhónapos iskolán vettek részt *Balatonbogláron.* Az iskola hallgatói között sok vasutas is volt, akik társadalmi munkájukhoz sok hasznos tapasztalatot szereztek — olvastuk *Illés Gyula* Pécs állomásról írt levelében.

★

Tavaly 93 ezer forint jutalmat kaptak a dolgozók a tapolcai fűtőházban. Ezenkívül 36 dolgozó kapott kiváló dolgozó jelvényt, vagy oklevelet és összesen 25 ezer forint jutalmat — olvastuk *Dancs József* levelében.

★

Megkezdték a szegedi igazgatóság épületének tatarozását. A munkálatokat az ÉM Csongrád megyei Építőipari Vállalata végzi. A tervek szerint augusztus 31-ig kell befejezni a tatarozást — írja *Cserháti József levelezőnk* —, de az igazgatóság dolgozói azt szeretnék, ha ez egy hónappal előbb megtörténhetne, és a szabadtéri játékok idejére már megszépülne a város központjában álló épület.

Labancz Gyula:

CSILLAGVONAT

Zöld, szabad jelzés, sohase piros,
sohase sárga, sohase tilos —

zöld — kattogó dübörgő vonat
futja be az állomásokat.

elhagyja, beéri, átveszi jelét
szemaforok-telezek üzenetét

hordja, fölveszi, adja tovább
egy korba egy korbol érkezik at,

egy kocsia, egyre feljebb egyre meg
kattog, dübörög a vonatkerék,

eg jelé tör, szinte az égről mar
visszaint, de meg sohase áll,

kattog, dübörög, — szomja éhe
hajtja, míg befut a mindensegbe,

bagoly-éber pályaőrök figyelik
piros lámpas reflektor jeleit —

szétszórja, rávetíti a földre:
örök csillagként tündökölve.

A legújabb szakszervezeti kiadványok

A SZOT elnökségének határozata értelmében és szakszervezetünkkel egyetértésben a Táncsics Könyvkiadó a közeljövőben az alábbi szakszervezeti kiadványokat küldi meg a szakszervezeti bizottságoknak:

Dr. Jandek Géza: A szocialista munkaverseny bázisa

A kötet sokoldalúan elemzi és mutatja be a szocialista munkaverseny helyét és szerepét a szocialista építés időszakában, kialakulását és fejlődését. Feltárja a munkaverseny elvi és gyakorlati kérdéseit és ezeket magyarázva konkrét, gyakorlati segítséget nyújt a szakszervezeti tisztségviselőknek és a gazdasági vezetőknek. Befejezésül ismerteti a munkaverseny formáit — egyéni és kollektív versenyformákat —, az újítómozgalmat, foglalkozik a munkaversenyről szóló 1022/1961. (XI. 15.) számú MT—SZOT határozat megvalósításával is. (Ára 7.60 Ft.)

Fábri Tibor: A szocialista brigádvezető tevékenysége

A szocialista brigádok kiskönyvtára első kötete azt a célt tűzte ki, hogy megmutassa: hogyan dolgozzon, mivel törődjön, s hogyan oldja meg sokrétű feladatait a szocialista brigád vezetője. Többek között hasznos tanácsokat ad a brigádvállalások — termelési, művelődési, tanulmányi, nevelési stb. — elkészítéséhez, és ismerteti munkáját ezek teljesítése érdekében. (Ingyenes kiadvány.)

Dr. Szegő Tamás: Mit és hogyan tesz a társadalmi bíróság?

A Válaszolunk a dolgozók kérdéseire sorozatban megjelenő és elsősorban a bizalmiaknak, aktivistáknak szóló füzet népszerű módon ismerteti a társadalmi bíróságok tevékenységét. Ismerteti a létrehozásával kapcsolatos teendőket, a társadalmi bíróság elé tartozó ügyeket, eljárását, intézkedéseit, valamint tájékoztat a fellebbezési eljárásról és a végrehajtásról. (Ára 1,— Ft.)

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 2. Pályafenntartási elosztó telep. 12. Langol. 14. Kirándulás. 15. Veszteség. 16. Csapadék. 17. Takarmánynövény. 19. Vadász igéje. 20. Meseflimek hőse. 22. Ellentétes kötőszó. 23. Dallam. 25. Azsiai állam. 26. Egy szín. 28. Sakkjátékban a nyitohúzásnak egy módja. 30 Ideül kétszeres ellentéte. 32. Ez a velencei, Shakespeare-figura. 33. Német filmgyár rövidítése. 35. Zala megyei község. 36. Sertetlen. 38. Tanult az eserből. 40. Papírmérték. 41. Rés, népiesen. 43. Béke, oroszul. 44. Táncmulatság. 45. Vajon ád? 46. Az első testvérgyilkos. 48. Bamészkodik. 50. Sárgás-zöld mérgező gáz. 51. Munkaszüneti nap. 53. Tagadószó. 54. Város Svédországban. 55. Fecseg. 57. Általában eddig folyik a sakkjáték. 58. Kevert szíl. 59. Okori állam Kisázsiában. 60. Kérdés-felelet formájában írt magyarázó tankönyv. 61. Á. E. 62. Ellentétes kötőszó. 63. Igekötő. 65. Mocsár 66. Jó öreg nagyapa. 67. Tó. fjord skót neve. 69. Kosárlabda. idegen szóval. 70. Tagadószó. 72. Vasúti pályatest egyik része.

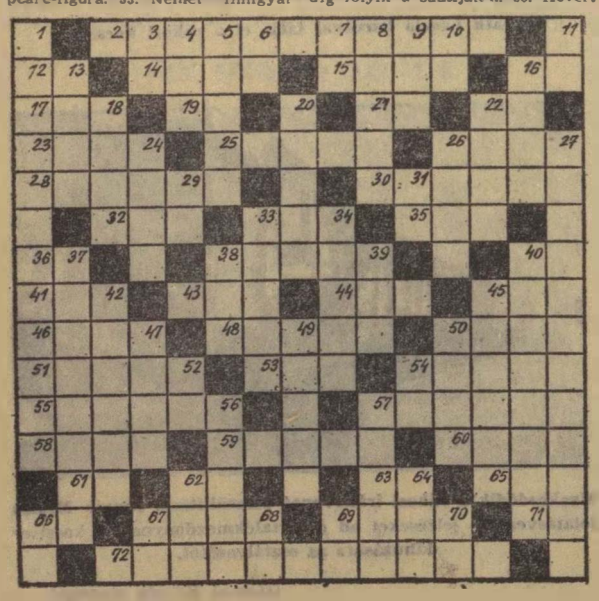
Függőleges: 1. A vízszintes 72. modern változata. 3. Szám. 4. Helyhatározó. 5. Fahéj fele. 6. Egymást előző betuk. 7. Skálahang. 8. Következményt kiváltó. 9. Cserépedény bevonata. 10. Értekjelző. 11. Háziállat. 13. Régi magyar családnév. 16. Lengyel félsziget. 18. Harang hangja. 20. Görög sziget. 22. Tanuló. 24. Gardonyi színmüve. 26. Lakásbérlő. 27. A pályamunkások munkáját könnyítik. 29. Európai nép. 31. Német személyes névmás. 33. Szovjet nemzetiség. 34. Gyűjtemény kötet. 37. Hangerősség szabályozóval ellátott villanyzongorák. 38. Országos Intéző Bizottság. 39. Nagy edény. 40. Betanítás, állatoknál. 42. Vagyona. 45. Nem ültél. 47. Susogás. 49. Pest megyei község. 50. Kiadták, páratlan betűi. 52. Olasz folyó. 54. Tegnap és holnap között. 56. Finom bőrű kesztyű. 57. Mezőgazdasági ipar. 62. Kérdőszó. 64. Helyhatározó. 66. Üzemi bizottság. 67. Iránymutató. 68. Horse Power (lóerő). 69. Étlenül vét. 70. Személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 2, 72, függőleges 1. 27.

Beküldési határidő: április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Új munkáltatási rendszer. Jobb minőségű munka.

Könyvet nyertek: Fésüs László Szentes, Bercsényi u. 2. Balogh Gézáné Kaposvár, Személypénztár., Tóth Károly Pécs, I. Endre u. 16. II. 3., Haimai Szilvia Szombathely, Lenin út 65., Nagy János Gyöngyös, Mátrai út 59.



BÜSZKESÉG

— Viselkedj rendesen, Béla. Én tulajdonképpen hivatalos személy vagyok!

EGY KICSIT KÉSŐN

— Vegyük csak elő az utasítást. Mindjárt kiderül, kinek van igaza . . .

(Pusztai Pál rajzai)

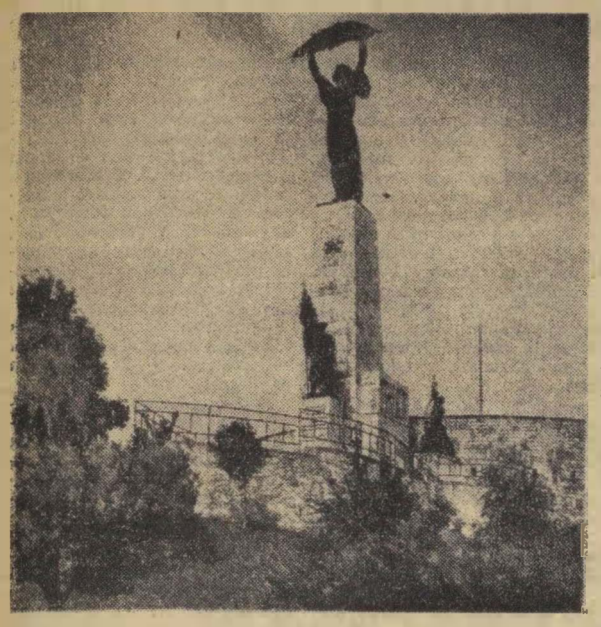
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — Ára 40 fillér — 1964. ÁPRILIS 3.

Szabad hazában szabad nép



Népünk ezernyi szenvedése után 1945 április 4-én végre felragyogott a szabadság napja hazánk egén. Ezen a napon fejezték be a hős szovjet katonák a fegyveres fasiszta hordák kiűzését Magyarország területéről. Felszabadultunk!

Azóta 19 esztendő telt el, s mi minden esztendőben április 4-én egyszerre ünnepeljük szabadságunk, függetlenségünk és szocialista társadalmunk születésnapját. A szovjet hadsereg katonái győzelmes fegyvereikkel évszázadok bilincsett verték le népünk kezéről, győzelmük megteremtette mindazt, amiről korábban népünk legjobbjai csak álmodhattak.

Igaz, a felszabadulás előtt is volt szabadság Magyarországon, de kik élhettek azzal? — A földbirtokos nemesurak, a gyárosok, a bankárok szabadsága volt az. Azt jelentette, hogy szabadon zsákmányolhatták ki a dolgozó osztályokat; a munkásokat, és a nincstelen parasztságot, de gúzsba kötötték a magyar értelmiség alkotókészségét is. Ezek az urak kastélyokban éltek, üdültek külföldön, és hazánk legszebb tájain, övék volt minden jog az úri Magyarországon.

1945 április 4 óta a nép Magyarországa lett a mi hazánkból. A proletárok és zsellérek fiai, unokái átvették jogos örökségüket, mellyel annyi éven át adósuk volt a történelem. A felszabadulás napja óta eltelt 19 esztendő ezernyi eredménye bizonyítja, hogy népünk tudott élni a szabadsággal, hogy eredményes munkát végeztünk. Eredményeinkben döntő része van annak is, hogy nemcsak a felszabadítót tisztelhetjük a Szovjetunióban, hanem a mindvégig hűséges barátot és szövetségest is, akivel azonos célokat és eszményeket vallunk magunkénak a nemzetközi politika, az ideológia és az építés valamennyi lényeges kérdésében. A Szovjetunió segítségünkre volt, hogy népünk békében élhessen és az imperialista cselszövések ne zavarhassák meg építő munkáját. Hazánk ma a szocialista országok közösségének megbecsült és egyenjogú tagja.

Hazánkat a barátság ezernyi szála fűzi össze a felszabadító Szovjetunióval. Nem elég ilyenkor az elektromos áramot szállító távvezetékre, vagy a Barátság Olajvezetékre, a gazdasági együttműködés változatos formáira gondolni. Ezek a kölcsönös előnyökön alapulnak, de a dolog természeténél fogva, lévén a mi országunk kicsiny, és nyersanyagokban szegény, különösen előnyösek számunkra. Sokkal többről van itt szó, mint józanul felmért gazdasági egymásra utaltságról. A Szovjetunióban mi a kommunizmust építő, a szocializmushoz elsőként utat törő, a világszocializmus ügyéért a legnagyobb áldozatokat hozó országot látjuk. Pártjának és kormányának cselekedeteiben megtestesülnek a lenini elvek.

Nemcsak az anyagi segítséget, de a példát is a szovjet nép adta ahhoz, hogy hazánk feltámadjon a romokból, és egy kis nép boldog otthona legyen itt a Duna—Tisza partján. A nagy évfordulók idején szokásos statisztikai adatokat sorolni. Most is könnyű dolgunk lenne, hiszen 19 év alatt annyi szép és jó történt ebben az országban. Képzeletünkben megjelennek az újjáépítés, a hároméves tervek, az ötéves tervek számadatai, eredményei, és nehézségei. Látjuk az új gyárakat, a városokat, az új lakótelepeket, ahová már „minden szögletig eljut a napfény, s tiszta levegő" — ahogy Petőfi álmodta. Megötszöröztük az ipari termelést, szocialista vágányra állítottuk a mezőgazdaságot. Népünk kulturális színvonalát, a közoktatást, és az egészségügyet olyan magas színvonalra emeltük, hogy a felszabadulás előtti helyzet valóságos szakadéknak tűnik. S mindez annak ellenére ment végbe, hogy rombadőlt országot kaptunk örökségbe, s meg kellett küzdenünk a magunk hibáival, a legkülönfélébb előjelű tévedésekkel, és elhajlásokkal, és a haladást fékező ellenséges erőkkel is. De semmiféle nehézség, még az ellenforradalmi lázadás megrázkódtatása sem tudta megtörni a szocializmust építő nép hitét, és lelkesedését, nem tudta kioltani a fáklyát, amelynek lángja 1945 tavaszán gyúlt ki e sokat szenvedett országban.

Az idén már a második ötéves terv negyedik évének célkitűzéseivel birkózunk — eredménnyel. Képeseknek bizonyultunk arra, hogy — ezt az esztendőt is beszámítva — 158 milliárd forintot ruházzunk be ötéves tervünk megvalósítása során. Ezek a milliárdok lakóházakat, iskolákat, új gyárakat, tsz-épületeket, gépeket, és általában olyan létesítményeket jelentenek, amelyek gazdagítják, szépítik az országot, s boldoggá teszik a népét.

Igaz, sok bajunk, nehézségünk van még a gazdaság egyes ágaiban, például a vasúti közlekedésben, de a vasutasság harcos hagyományaihoz híven arra törekszik, hogy megküzdjön ezekkel a nehézségekkel. A fejlődésből a vasút sem marad ki, és szép fejlesztési tervek megvalósítása előtt áll. Jól érzékeltetik ezt a villamosításban elért eredmények, a korszerű Diesel-mozdonyok, a dominó rendszerű állomásbiztosító berendezések, a felújított vasúti pályák és a modern felvételi épületek. Eredményeink között tartjuk számon a vasutasság részére éppen ez év januárjában adott fizetésjavítást, és azt is, hogy a vasutas dolgozók sem maradnak ki az egész népünket átfogó kultúrforradalomból.

Pártunk politikája hat az élet minden területén, megmutatja népünk számára a helyes utat. Április 4-ét, hazánk legnagyobb nemzeti ünnepét annak az elhatározásnak a jegyében ünnepeljük, hogy még hatásosabban megvalósítjuk ezt a politikát, a szocialista demokrácia és humanizmus politikáját, melynek legfőbb célja, hogy minden az emberért történik. S ezen a napon az ünnepi hangulatban gondoljunk majd azokra a szovjet emberekre is, akik a legdrágábbat, életüket áldozták a mi felszabadulásunkért, szebb és boldogabb jövőnkért.

Összefogással, jobb együttműködéssel teljesíthetők a szállítási feladatok

Az MSZMP Központi Bizottsága február 20—22-i kibővített ülésén határozatot hozott az építőipar munkájáról és a mezőgazdaság helyzetéről. A határozatból adódó szállítási feladatokat március 26-án aktíva értekezleten vitatták meg a vasút és a közlekedés szakemberei.

A Vasúti Főosztály kultúrtermében megtartott aktíván jelen voltak a vasút, az autóközlekedés, az Építésügyi Minisztérium, A Közlekedési Építési Tröszt és a SZÖVOSZ képviselői.

Az értekezletet *Szücs Zoltán*, a Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd Ródönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ismertette az 1964 évi szállítási feladatokat.

A gazdaságosság szellemében

— A határozatok rendkívül nagy feladatokat hárítanak az érdekelt közlekedési ágakra — mondotta bevezetőjében a miniszterhelyettes. — A szállítások maradéktalan teljesítése nélkül nem valósítható meg sem a mezőgazdaság fejlesztése, sem a tervbevett építkezések. Önmagában nem elegendő, ha a vasút és a közhasználatú autóközlekedés az előírt időben teljesíti a jelentkező szállítási feladatokat. Arra kell törekednünk, hogy a szállításokat az adott körülmények között, a lehetőségekhez képest a legszervezettebben, a gazdasági követelményeket a munka minden mozzanatában szem előtt tartva hajtsuk végre.

A vasút lemaradással kezdte az évet. Azzal kellett hozzáfogni az idei feladatokhoz, hogy gondoskodjunk az elmúlt évről elmaradt szállítások pótlásáról is. *Az idén a vasúton és közúton 256 millió tonna árut kell elfuvarozni.* Figyelembe véve az elmúlt évek szállítási tervszámait, nyilvánvaló, hogy az idén hallatlanul nagy feladatok hárulnak az érdekelt közlekedési ágakra.

A zord időjárás miatt *az év első két hónapjában tovább nőtt az adósság.* Ezt is figyelembe véve az elmúlt évinél nehezebb körülményekkel kell számolni. Az előirányzott szállítási kapacitás feszített, műszaki paraméterek alapján került kimunkálásra. Az export, import, valamint a tranzitforgalomból adódó követelmények is emelkedtek.

A jóváhagyott népgazdasági terv szerint *a vasútnak* — mint az már ismeretes — *1964-ben 107,6 millió tonna árut, 4,5 százalékkal többet az 1963. évinél, a közhasználatú autóközlekedésnek 79 millió tonnát, a múlt évinél 12,1 százalékkal többet kell elszállítani.* Ha mindehhez hozzávesszük, hogy az éves áruszállítási terv összeállítása idején még nem volt teljes mértékben ismeretes valamennyi szállítási igény, akkor a fenti számokból nem nehéz megállapítani, milyen feladatok várnak a közlekedés egészére, de különösen a vasúti és a közúti közlekedésre.

Különbséget kell tennünk

A miniszterhelyettes ezután arról beszélt, hogy a vasút az év minden szakában maradéktalanul elfuvarozza a fűtőanyagokat, az ipari alapanyagokat, a mezőgazdasági termékeket, az építőipari anyagok közül a tégla, a cserép, a mész és cementféleségeket, továbbá az export, import és tranzit árukat. A kő, kavics, föld, homok, salak, cementgyártmányok és a talajjavító anyagok elfuvarozását az operatív szállítási bizottságnak, a mindenkor jelentkező kapacitás függvényében kell majd megszerveznie.

A rendelkezésre álló adataink szerint a SZÖVOSZ 15 000 vagonnal több árut vásárol fel a múlt évinél. A gyümölcs-, zöldségtermeléssel összefüggő beruházások hiánya miatt, valamint a kereskedelem elmaradott technikai színvonala következtében ennek a tervnek a teljesítése nagy nehézségekbe ütközik.

A tárolótér hiánya miatt a fuvarozás volumenében és a közúti fuvarozási távolság növekedésében jelentkezik az a hatás, ami elsősorban a többlet fuvarkapacitás igénybevételét jelenti. Az üzemanyagszállításnál — tekintettel a szűk tartálykocsi kapacitásra — főként a tavaszi és őszi mezőgazdasági munkák idején jelentkező csúcsigényekre, megfelelő tárolótérről kell gondoskodni.

Kevés a hűtőkocsi

A mezőgazdasági termékek export fuvarozásához mindössze 728 hűtőkocsi áll rendelkezésre. Ez 1610 kocsi megrakását biztosítja egy hónapban. A jelenleg ismert külkereskedelmi igények szerint júniusban 1820, júliusban 2350, augusztusban 600, szeptemberben pedig 500 darab hűtőkocsi hiányzik a feladatok ellátásához. Ezért feltétlenül szükséges, hogy *az export rakodásokhoz időben és a viszonylat pontos megjelölésével rendeljék meg a fuvarozótól a hűtőkocsikat.* Az áru minősítését a kocsikba történő berakás előtt végezzék el. Arra is figyelemmel kell lenni, hogy a naponta berakandó, gyorsan romló exportküldemények továbbítására szolgáló TEEM vonatokkal naponta 190 kocsi továbbítását biztosítsuk. A hiányzó kocsik pótlására a vasút a baráti államoktól és a kapitalista országoktól igyekszik megfelelő mennyiségű hűtőkocsit bérbevenni.

Ródönyi elvtárs az 1964. évi feladatok számbavételénél ismételten hangsúlyozta: *legfontosabb kötelessége a vasúti közlekedésre háruló szállítási szükségletek maradéktalan kielégítése, valamennyi felkínált áru elszállítása.* Ennek érdekében tovább kell fejleszteni a műszaki gazdasági mutatókat, növelni kell a tehervonatok átlagos terhelését, a teherkocsik statikus terhelését, a vonatok utazási sebességét és mindent el kel követni, a kocsiforduló csökkentéséért. A megkívánt teljesítmények maradéktalan végrehajtásának legfőbb követelménye a szállítási munka tervszerűsége, amely alapvetően kihat mindazoknak a célkitűzéseknek a teljesítésére, amelyek a vasúti forgalom gyors és gazda-

(Folytatás a 3. oldalon.)

VENDÉGEK AFRIKÁBÓL

A közelmúltban kenyai szakszervezeti delegáció tartózkodott hazánkban. A delegáció tagjai szakszervezetünk központjába is ellátogattak, és baráti beszélgetést folytattak szakszervezetünk vezetőivel. A megbeszélésen részt vett: I.O. Mangó, a kenyai szakszervezeti szövetség (KFL) végrehajtó bizottságának tagja, a vasutasszakszervezet elnöke, A. W. Karumba, a KFL alelnöke, magyar részről Szabó Antal főtitkár, dr. Soproni József titkár és Szabó József a főkönyvelőség vezetője.

(Hemző Károly felv.)

A magyar hídépítés fejlődése

Március 28-án az *Országos Műszaki Könyvtár és Dokumentációs Központ* székházában megnyílt *A magyar hídépítés fejlődése* című kiállítás, amelyet a *Művelődési Minisztérium Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoportja, az Országos Műszaki Könyvtár és Dokumentációs Központtal* és az érdekelt szervekkel közösen rendezett.

A tablókból, makettekből, értékes dokumentációkból álló kiállítást *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. A közúti és vasúti hidak, felüljárók mellett bemutatásra kerül az új *Erzsébet-híd* nagy modelljén kívül több újonnan épített híd modellje is.

Csehszlovák és magyar vasutasok találkozója

Bánréve állomás kultúrhelyiségében baráti találkozóra gyűltek össze a helyi és a szomszédos *Lenartovce* csehszlovák határállomás dolgozói.

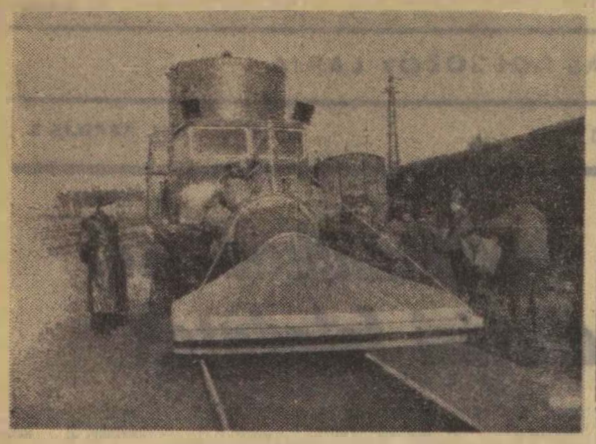
A megbeszélés során értékelték a két állomás páros versenyét. A versenyt három százalékkal jobb eredménnyel Lenartovce dolgozói nyerték, és átvették a vándorzászlót a bánréveiektől. Megbeszélték a további feladatokat is. A találkozó a csehszlovák—magyar barátság jegyében ért véget.

Haraszin Károly
Bánréve

Új váltótisztító berendezés

A váltók, kitérők tisztítása havazás, hófúvás esetén jobbára a pályamunkások feladata. Van ugyan néhány hótakarító gépünk, de a váltók, kitérők tisztítása ma még kézi erővel történik.

Néhány évvel ezelőtt kísérletképpen *Ferencváros állomáson* egy elektromos energiával működő váltómelegítő berendezést helyeztek üzembe. A berendezés — amely azóta is üzembiztosan működik — nagy energiafogyasztása és magas költsége miatt nagy számban nem alkalmazható. Kísérletek folynak *a Nyugati pályaudvaron* egy jóval kisebb üzemeltetési költséget igénylő, gázlánggal üzemeltetett váltómelegítő berendezés megfelelő típusának kialakítására.



Az új váltótisztító berendezés

Az elmúlt hetekben két darab, az eddig alkalmazott váltó- és kitérőtisztító berendezéseknél korszerűbb berendezés látott napvilágot. Az új gépeket az építési és pályafenntartási szakosztály és a Pestvidéki Gépgyár műszaki kollektívája konstruálta. A nagy teljesítményű gépek rövid idő alatt képesek megtisztítani egy-egy állomás váltóit, keresztezéseit a hótól, a jégtől.

A berendezést egy vagon homlokgerendájára erősítették. Ugyancsak a kocsin helyezték el az üzemanyagtartályt, valamint a kezelőfülkét a megfelelő műszerekkel, berendezéssel. A gépet egy ember irányítja, kis teljesítményű Diesel-mozdony mozgatja, illetve vontathatja egyik állomásról a másikra. A gép kezelője és a mozdony személyzete között rádiótelefon-összeköttetés van.

Az új berendezés munka közbeni haladási sebessége 2—4 km/óra. A felhasznált üzemanyag égésterméket hasznosítja a kitérők hótól és jégtől való megtisztítására. Az égésterméket 300—350 fok hőmérséklettel távoznak a berendezésből. Az erre a célra kiképzett terelőcsatorna segítségével a váltókon, kitérőkön levő havat nagy erővel kifújja, szükség esetén a jeget megolvasztja, a keletkező vizet elpárologtatja. A távozó égéstermékek nyomása és hőmérséklete szabályozható.

Az első műszaki és üzempróbára Ferencvárosban került sor. Az eredmény kielégítette a szakembereket. Az új típusú gép főként rendezőpályaudvarok nagy számú és gyakran használt kitérőinek, líráinak megtisztítására nagyszerűen alkalmas.

Ésszerűbb anyagvonatokat!

Alsóörs állomáson láttam, hogy *Csopak* felől betolt egy hosszú anyagvonat. A kocsik nagy része Ky és Kzm sorozatú volt. Ezek oldalai magasak, ajtajuk csak egy van, s emiatt kézi erővel nagyon nehéz és hosszadalmas a kirakásuk. Az anyagvonat nem sokáig állhat a vonalon, ezért jobb lenne, ha alacsonyabb oldalú és több ajtós kocsikba raknák az ilyen szállítmányokat.

Bognár Károly
Tapolca

Hatvanezer forint újítási díj

A szegedi igazgatóság területén dolgozó szolgálati helyekről tavaly 706 újítási javaslatot nyújtottak be, 12,3 százalékkal kevesebbet, mint 1962-ben. Növekedett viszont a megvalósításra elfogadott javaslatok száma. Összesen 242 újítást tartottak alkalmasnak a bevezetésre, míg tavalyelőtt csak 215 javaslat volt ilyen. Az újítások révén 300 ezer forint megtakarítást értek el, az újítók 60 ezer forint újítási díjban részesültek.

Sziládi Sándor
Szeged

„Mentesítjük a túlterhelt rendezőket"

SZENTLŐRINCI LÁTOGATÁS

A pécsi fővonal fontos elágazási pontja *Szentlőrinc* állomás: itt találkozik a fővonallal a *barcsi* és a *sellyei* vonal. Szentlőrinc kis község. Nincs se bányája, se ipari üzeme, az állomás mégis sok irányvonatot indít.

— *Igazgatóságunk feladataiból annyi rendezési munkát vállalunk, amennyit csak tudunk* — mondotta látogatásunkkor *Csapó József* állomásfőnök. — *Ezzel mentesítjük az amúgy is túlterhelt rendezőpályaudvarokat, elsősorban Dombóvárt. Tavaly mintegy 100 000 kocsit rendeztünk.*

— Hány irányvonatot indítanak havonta?

— *Szükség szerint. Januárban például 76, februárban 36 rendezéssel képzett irányvonatot indítottunk Dombóvárra, Ferencvárosba és Dunaújvárosra. Március első dekádjában 27-et menesztettünk* — válaszolta az állomásfőnök.

Hajnalig nincs megállás

Szentlőrincen a nagy forgalom délután kezdődik. 16 órától hajnalig nincs megállás. *Nagyharsányból, Szigetvár* felől és *Pécsről* egymás után érkeznek a tehervonatok. Hozzák az elegyet, a munkát a szentlőrinci kocsirendezőknek. Legtöbb tennivalót a nagyharsányi kővonatok rendezése jelent, mert ezeket a rakodás helyén nem tudják rendezni.

Látogatásunkkor is fürgén dolgozott a „zetor". *(Így becézik a szentlőrinciek az M. 31-es tolatómozdonyukat.)* A Szigetvárról érkezett, élőállattal és konzervvel rakott kocsikból, valamint a tolatós tehervonatokkal hozott „sürgős" vagonokból éppen megkezdték az 1951-es számú ferencvárosi gyorstehervonat összeállítását.

— *Sok munkát ad nekünk ez a gyorsteher* — hallottuk Tóth Jenő tolatásvezetőtől, akivel a rendezés alatt álló kocsisor mellett találkoztunk. — *A leadási állomások pontos sorrendjében kell összeállítani a kocsikat, hogy útközben csak a legrövidebb ideig kelljen állnia a szerelvénynek.*

Gyorsan haladtak a munkával. Ütőképes törzsgárda alakult ki Szentlőrincen. Főként ennek köszönhető, hogy a tavalyi tervet — ha nem is sokkal —, de az élüzemszint fölött teljesítették.

„Jól érzem itt magam"

Az állomáson nincs létszámhiány. Azok is visszajönnek, akik egy-két éve elmentek. S aki idejön, előbb-utóbb gyökeret ereszt a vasútnál. *Pauli Géza* fiatal váltókezelő az egyik erdőgazdaságnál próbált szerencsét, amikor egy évvel ezelőtt megvált a vasúttól. Most visszajött, mert a váltókezelő tornyot, ahol szolgált és munkatársait, akikkel jóban-rosszban együtt volt, nem tudta elfelejteni. Találkoztunk a kocsirendező zászlót lobogtató 26 éves *Ulmer Józseffel* is, aki mielőtt a vasúthoz jött, havonta váltogatta munkahelyeit. Munkakönyvét már tucatnyi bejegyzés tarkítja. Most úgy látszik, megállapodott.

— *Érdekel ez a munka és jól érzem magam a brigádban* — mondta. — Megunta a vándorlást.

Felkerestük az állomás raktárát is. Közúti járművel nehéz megközelíteni. Tengelyig érő sárban evickélnek a fogatok és a teherautók. Szükséges, hogy mielőbb rendbehozzák.

Tankó József, a szakszervezeti bizottság titkára átmenesztő raktárnok. Kérte, tolmácsoljuk néhány szociális problémájukat. Az áruraktárban például nincs vízvezeték, bár a raktár faláig már elvezették a vízcsövet. WC nincs a raktárban. Régóta kérik az állomás dolgozói, hogy létesítsenek részükre egy kis fürdőt két zuhannyal. A kocsirendezőknek és a raktári munkásoknak, különösen nyáron nagy szükségük lenne erre.

Szentlőrinc állomás dolgozói becsülettel helytállnak a munkában, méltán megérdemlik a segítséget.

(Lőrincz)

A legfőbb cél a nevelés

Társadalmi bírósági tárgyaláson Pécsett

A vonatkísérők zsúfolásig megtöltötték március 21-én délelőtt *Pécs állomás* oktatótermét, amely ez alkalommal *„tárgyalóteremmé"* alakult át. A társadalmi bíróság — *dr. Nyíri Sándor* oktatótiszt, *Markó Lajos* vonatvezető, *Bagoly Dezső* jegyvizsgáló — elfoglalta helyét a dobogón levő asztal mellett.

„Nem az első eset nálam"

— *A társadalmi bíróság tárgyalását megnyitom* — mondotta az elnöklő *dr. Nyíri Sándor*, majd arról szólt, hogy a társadalmi bíróság ezúttal első ízben ült össze Pécs állomáson, hogy megtárgyalja *Sümegi György* ellenőr, vonatvezető ügyét. A tényállás röviden így hangzott: *Sümegi György február 8-án ittasan jött szolgálatba a 6406-os vonathoz. Nem az első eset, hogy szolgálatban szeszesitalt fogyasztott.*

Elsőnek a vádlott kapott szót.

— *Nagyon meg voltam fázva* — mondotta Sümegi. — *Szolgálatba lépés előtt ezért mentem be az állomáson levő bisztróba. Csak egy pohár forralt bort ittam. Belátom, helytelen volt. Nem az első eset nálam... Önként jelentkeztem elvonókúrára. Azt szeretném, hogy ezzel a Sümegi-ügy végleg lekerüljön a napirendről. Más mondanivalóm nincs.*

Ezután a tanúk meghallgatása következett.

— *Alig állt a lábán, amikor szolgálatra jelentkezett* — vallotta *Andics Nándor* segédvezénylő. — *Többet ivott, nem egy pohárral. Ha józan, nincs vele baj, de ha pénzt érez a zsebében, nem tudja elkerülni az italt.*

— *Ittassága miatt nekem is foglalkoznom kellett vele, amikor a raktárban dolgozott* — mondotta *Sólyomvári János* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — *Egyszer hazaküldtem emiatt, utána úgy, ahogy tartotta magát... Bár akkor is berúgott, amikor az ittasság miatti fegyelmi büntetését töltötte.*

— *Ki kíván szólni az ügyhöz?* — kérdezte az elnök a hallgatósághoz fordulva.

— *Sokat utaztam együtt vele. Soha nem volt ittas* — mondotta *Rattinger Ilona* szakszervezeti bizalmi. — *Megígérte, nekem is, hogy többé nem fordul vele elő ilyen eset. Kérem a tisztelt társadalmi bíróságot, hozzon nevelő hatású határozatot. Szomorú, hogy ilyen eset előfordul a vasútnál. Magunkat is vádolom azért, hogy idáig jutott Sümegi György. Senkinek sem jutott eszébe eddig, hogy foglalkozzon vele.*

Mihály József és *Mezei Kálmán* vonatkísérők is védelmükbe vették *Sümegi Györgyöt*. A felelősök — szerintük —, akik nem törődtek vele. Az elnök erre felmutatta Sümegi szolgálati táblázatát. Négyszer kapott már büntetést ittasság miatt.

— *Hibáztatható a vezetés?* — kérdezte az elnök. — Láthatják, sokat foglalkoztak vele. Nem küldték el, hittek fogadkozásainak.

1600 forint italra

Ezután felolvasta Sümegi feleségének az állomás szakszervezeti bizottságához küldött levelét, melyben a háromgyermekes anya kéri, hogy — mivel férje nem adja rendesen haza keresetét — fizetésének a törvényben előírt részét az ő kezéhez fizessék ki. Az utóbbi három hónapban 1600 forintot vont el a családjától, s abból is sokat italra költött, amit előbb hazaadott. Szombaton vásárolni ment, de semmit sem vitt haza, mert a pénzt elitta.

Ilyen tények hallatára megváltozott a terem hangulata. Szót kért *Virágh György* is.

— *Hat éve én is elvonókúrán voltam* — mondotta. — *Úgy mentem oda, mintha az utolsó szalmaszálba kapaszkodnék. Használt nekem, mert azóta nem iszom. Azt ajánlom Sümegi Györgynek, hogy csak akkor menjen oda, ha őszintén akarja a gyógyulást. Az orvosok anélkül nem tudnak rajta segíteni.*

Több felszólaló olyan ítéletet kért, amely elősegíti, hogy a vádlott ismét józan életű dolgozó legyen. Rámutattak, hogy a nagy felelősséggel járó vasutasmunka nem tűri az italozást. Hasson oda a bíróság, hogy megakadályozza Sümegi további italozását, de közvetlen munkatársai is vigyázzanak rá. *„Nem engedhetjük, hogy a közösség elveszítsen egy értékes embert, márpedig Sümegi is ilyen, ha józan"* — mondották.

Amikor a társadalmi bíróság elvonult, hogy meghozza határozatát, élénk beszélgetés alakult ki a teremben. *„Ha még egyszer inni akar, kiütjük kezéből a poharat!"* — mondták többen is. Ám ezek a megjegyzések nemcsak Sümeginek szóltak, hanem annak a néhány *„érdekeltnek"* is, akivel még előadódik *Pécs állomáson*, hogy szolgálat közben megfeledkezik magáról, és a pohár fenekére néz...

Az ítélet

A társadalmi bíróság komoly figyelmeztetésben részesítette *Sümegi Györgyöt*. Megvonta tőle a várható üzemi jutalék 50 százalékát, egy évre kizárta mindenféle jutalmazásból, fizetésének 50 százalékát ezentúl felesége kezéhez kell kifizetni. Javasolták alacsonyabb munkakörbe való helyezését és kéréssel fordulnak az illetékes tanácsi szervhez, hogy kötelezzék elvonókúrán való részvételre.

Még egy utolsó lehetőséget adott ezzel a társadalmi bíróság Sümegi Györgynek a javulásra. 1939 óta vasutas, már nem fiatal ember, súlyosan érintené az elbocsátás.

Reméljük, él a lehetőséggel...

Lőrincz János

Hol vannak az ígért lakások?

Több mint 10 éve működik a berentei szénosztályozó és a kiszolgáló pályaudvar. Az alapító okmányban a beruházást végző nehézipar 100 lakás építését vállalta a vasutasok részére. Időközben a tanács hatáskörébe kerültek az ipari beruházásokkal kapcsolatos lakásépítések is.

Felépült *Berente* mellett a Sajó-völgy szocialista városa, *Kazincbarcika* is, de a vasutasoknak tett ígéret beváltásáról mindenki hallgat. Igaz, 1964-re a *Kazincbarcikán* épülő lakásokból 15 lakást ígértek a vasutasoknak, s úgy látszik, ezzel elintézetnek tekintik az ügyet.

Ilyen körülmények között nem lehet csodálkozni, hogy a vasút *Berentén* munkaerőhiánnyal küzd, hiszen a dolgozók inkább ott helyezkednek el, ahol idővel lakáshoz is jutnak.

Hábel György
Miskolc

Elbujtatott könyvtár

Furcsán hangzik, de a Déli pályaudvaron levő szakszervezeti góckönyvtárat valósággal elbujtatták. A pályaudvar átrendezése után egy eldugott és távoleső padlásszobában kapott helyet. A helyiség nem fűthető és nem alkalmas a könyvcserék ellátására sem.

Mezősi Miklós
Budafok-Háros

173 nap társadalmi munka

Pécs állomás szocialista brigádjainak 327 tagja 173 napi társadalmi munkát vállalt 1964-re. A brigádtagok közül 20 általános, 8 középiskolába, 1 egyetemre iratkozik be. Szakvizsga megszerzését 18 dolgozó vállalta. Számos szocialista brigádtag kapcsolódik be az olvasómozgalomba. A vállalásokban jó példát mutatnak a szakszervezet aktivistái.

Zomi Lajos
Pécs

Ötszáz vasutas készül a Thália Színházba

A Thália Színház nagy sikerrel játssza Saul Levittnek, a kiváló amerikai írónak Parancsra tettem című drámáját. A darab cselekménye 1865-ben, az Egyesült Államok washingtoni bírósági épületében játszódik. A detektívregények izgalmával vetekedő, de azoknál íróilag sokkal színvonalasabb dráma mindkét része a bírósági tárgyalást követi.

A szakszervezet budapesti bizottsága mellett működő kulturális bizottság ehhez a kittűnő darabhoz mozgósította a nagyobb budapesti szolgálati helyek dolgozóit. Április 11-én este, mintegy 500 budapesti vasutas és hozzátartozója tekinti meg az előadást.

Nagyobb türelemmel, megértéssel bánjunk a cigánydolgozókkal

A vasútnál mintegy 1500 cigány dolgozót tartanak nyilván. Ebből *Miskolc környékén* 280, *Záhony térségében* pedig 200 dolgozik. A többi megoszlik az ország különböző helyein.

Legtöbben a pályafenntartásnál és mint rakodó munkások, a kereskedelmi szolgálatnál dolgoznak. A nagyobb szaktudást igénylő szolgálati ágaknál — a megfelelő iskolai végzettség és szakképzettség hiányában —, már jóval kevesebb cigány dolgozóval találkozunk.

Több éves tapasztalat, hogy a vasúti szolgálatra jelentkező cigányok között meglehetősen nagy a fluktuáció. Sokan vannak köztük olyanok, akik néhány heti vagy hónapi munka után hátat fordítanak a vasútnak. Ugyanakkor érdekes az is, hogy az eltávozottak közül többen visszatérnek és gyökeret vernek a vasútnál.

Türelemmel

Természetesen sok függ a megértő, türelmes nevelőmunkától. Igen szép példáját mutatták a cigány származású dolgozókkal való foglalkozásnak *Debrecen állomáson* és a *pécsi fűtőháznál*. Debrecenben a mozgalmi szervek és a szakvonali vezetők segítségével az arra rátermettek közül többen szereztek szakvizsgát és utána jegyvizsgálói, segédraktárnoki és átmenesztői beosztást nyertek. A pécsi fűtőháznál pedig a segédkezelői és a fűtői vizsga megszerzésében nyújtottak segítséget a mozgalmi szervek. Ilyen és ehhez hasonló példákkal találkozni máshol is. Az *ómiskolci pályafenntartási főnökségnél* például 4 szocialista brigádtagként dolgozik.

A megkülönböztetett bánásmóddal nincs különösebb probléma. A legnagyobb akadály az analfabétizmus és a minimális iskolai végzettség. Szakszervezeti bizottságaink sokat tesznek az analfabétizmus felszámolásáért. Erőfeszítéseik azonban nem minden esetben járnak eredménnyel.

A *budapesti építési főnökségnél* a szakszervezeti bizottság javaslatára, az analfabéta cigány dolgozók mellé egy-egy patronálót állítottak, akik vállalták, hogy megtanítják őket a betűvetés, az írás-olvasás tudományára. Az *ercsi pályamesteri szakaszon* a vezetőség javaslatára szakszervezeti taggyűlésen úgy határoztak, hogy megveszik a könyveket, füzeteket és írószereket az analfabéta cigány dolgozók részére. Az elhatározást tett követte. A dolgozók segítségével egy évig tanultak, de ezt követően kiléptek a vasúttól.

Szakszervezeti bizottságaink más szolgálati helyeken is évek óta foglalkoznak beiskolázásukkal. Eredményt azonban csak ott tudnak felmutatni, ahol már megszerették a munkát, beleilleszkedtek a közösségbe.

A rendszeres politikai nevelőmunka hatására egyre több az olyan cigány dolgozó, akik színvesen vállalnak társadalmi munkát. A *Miskolc-tiszai pályaudvaron* és a *budapesti épületfenntartási főnökségen* szakszervezeti bizalmi funkcióban is találni közülük. Még több azoknak a száma, akik készségesen vállalnak szerepet kulturális rendezvényeken főként zenekarokban.

A környezet hatása

Szakszervezeti szerveink hatékonyan foglalkoznak a cigány dolgozók egészségügyi szemléletének alakításával is. Jelentősebb eredményt elsősorban azoknál érnek el, akik munkásszállásokon laknak. A környezet és az ismeretterjesztő előadások hatására aránylag rövid idő alatt megszokják a munkásszálás rendjét.

Összegezve megállapíthatjuk, hogy a vasútnál a felvilágosító munka eredményeként születtek eredmények a cigány dolgozók nevelését illetően. Legfőbb eredmény, hogy a nomád életmód helyett egyre többen illeszkednek be a vasút munkájába. Türelmes, nevelőmunkával az általános műveltség színvonalának emelésében is előre lehet lépni. Ezt a munkát nem szabad kampányfeladatként tekinteni. Ha a cigány dolgozókkal minden szolgálati helyen emberségesen bánnak, ha többet törődnek nevelésükkel, taníttatásukkal, fokozottabb mértékben elősegíthetjük beilleszkedésüket társadalmunkba.

Ahol nem áll meg a gyorsvonat

Domboldalon, bevágásban fekszik *Herend* állomás. Fent, a bevágás szélén hósövény sorakozik, hogy megvédje az állomást az esetleges hófúvástól. Az idén szelídebb volt a bakonyi éghajlat.

Paulicsi Jenő állomásfőnök is ezzel kezdte a beszélgetést, meg azzal, hogy Herend a kis állomások közé tartozik a *Székesfehérvár—Szombathely* közötti fővonalon

Legalább elegendő vizet

— Régebben nálunk is megállt a gyorsvonat, de mostmár csak áthalad. Személyforgalmunk csak a hét végén számottevő, amikor a porcelángyári munkások hazautaznak. Nyáron nagyobb a forgalom, mert jön a sok kiránduló, aki kíváncsi a porcelángyári múzeumra.

Bár az igazság az, hogy sem Herend állomás, sem a község nincs felkészülve az idegenforgalomra. Az állomás épülete szűk. A múlt nyáron vizet is nehezen kaptak itt a látogatók, mert nagyon sokszor elromlott az állomás egyetlen szivattyús kútja. Hogy szomjukat oltsák, a málházó hordta a vizet a pályamesteri lakás udvarában levő kútról. Időszerű volna, s nem is kerülne sokba a vízvezeték megépítése. A szombathelyi igazgatóság illetékesei ezt már tavaly kilátásba helyezték. Megjegyezzük: a vonatkísérők részére kijelölt vízvételezési hely. Herend állomás.

Ha kis állomás is, nem jelentéktelen Herend. Teherforgalma a hasonló állomásokéhoz képest jelentős. Az itt működő szénbányából naponta egy irányvonat viszi a szenet Inotára, az erőmű részére. A környéken működő öt termelőszövetkezet, az erdőgazdaság és a porcelángyár is nagy forgalmat bonyolít le. Új lakóházakkal bővül a porcelángyári lakótelep és új épületeket emelnek a gyárban is. Ezért mostanában rengeteg építőanyagot kell kirakni az állomáson. Látogatásunk alkalmával például autódaruval rakták ki a beérkezett vasbetongerendákat az egyik vasúti kocsiból.

— *Tavalyi tervünket jól teljesítettük* — mondotta az állomásfőnök. — *1,3 százalékkal jobb eredményt értünk el kocsitartózkodásban a tervezettnél, bár novemberben és decemberben a szénbánya üzemzavarai miatt sok kiesésünk volt. A bányának ugyanis nincs széntárolója, egyenesen vagonra termelik a szenet. Ha kevés kocsit adunk, ők állnak le, ha gyengén jön a szén, ácsorogtatják kocsijainkat. A kocsikihasználásban 3,7 százalékos túlteljesítésünk volt. Ezt főként a bánya segítségével és azzal értük el, hogy az erdőgazdaságnak jól kihasználható „I"-kocsikat adtunk, fa berakásához.*

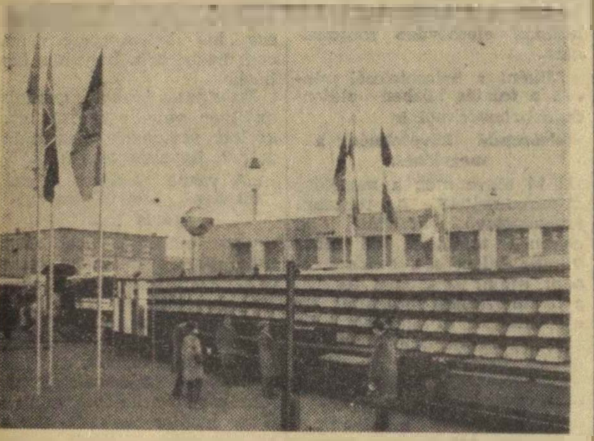
Kikerülte a fejlődés szele

Herend állomáson még nincs szocialista brigád. Gondoltak már rá, de megszervezéséhez még nem volt elég erejük. A három tur azonban részt vesz a munkaversenyben, de nagyob igényeik nincsenek. — Persze, a lehetőségekben sem duskálnak az itt dolgozók. A múlt évben balesetmentes munka folyt az állomáson. *Csáfordi Béla* forgalmista brigádja érte el a legjobb eredményeket. A dolgozók fegyelmezettségére nem lehet panasz. A tavaly szeptemberben végrehajtott állomásvizsgálat alkalmával nem hiába értek el „jó" eredményt.

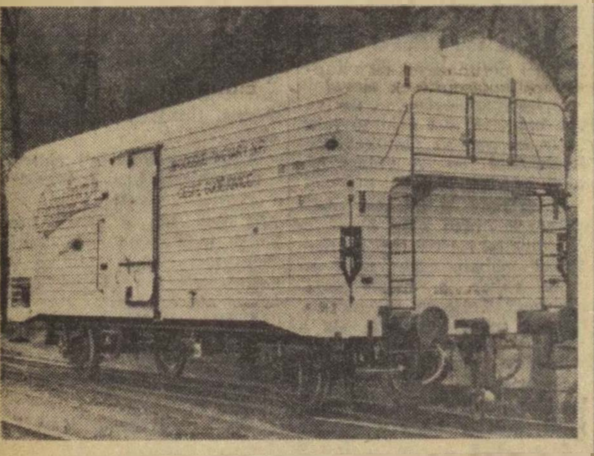
Az igénytelenség nem is a szolgálat ellátására vonatkozik, hanem arra, hogy az itt dolgozó vasutasok nem támasztanak különösebb igényeket saját fejlődésük, művelősük iránt. Csak az egy *Verő József* váltóőr most a kivétel, aki gimnáziumba jár. A többiek megálltak, s úgy látszik, nem veszik észre, hogy a fejlődésben nincs megállás. Ha nem igyekeznek, elrobog mellettük, mint az állomáson áthaladó gyorsvonat. A forgalmisták például csak segédtiszti tanfolyamot végeztek. Hasznukra válna a tanulás, ők is járhatnának gimnáziumba. A közeli *Veszprémben* erre lenne is lehetőségük. Kultúrterem, könyvtár nincs az állomáson. Letéti könyvtár részére azért elférne még egy kis szekrény, ha másutt nem, az állomásfőnök iodájában.

L—cz

KÉT KÉP A LIPCSEI VÁSÁRRÓL



Négytengelyes pőrekocsik készültek az NDK Niesky vagongyárában. Két ilyen összekapcsolt kocsin 30 m hosszú vágánymezőket lehet szállítani. A kocsik maximális sebessége 80 km/óra



Ezt a hűtőkocsit az NDK dessaui vagongyára készítette a csehszlovák vasutak részére. Mindkét járművet bemutatták a tavaszi lipcsei vásáron

Összefogással, jobb együttműködéssel teljesíthetők a szállítási feladatok

(Folytatás az 1. oldalról.)

ságos lebonyolításával függnek össze.

Alap a menetrend legyen

A vasúti közlekedés tervszerűségének alapvető eleme a menetrendszerű közlekedés következetes megvalósítása, a tehervonatok forgalmában is. Éppen ezért az a célkitűzés, hogy a *tehervonatok 70 százaléka menetrend szerint közlekedjen*. A súlypont a fővonali tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetésén van. Mint ismeretes, a tehervonatok menetrendszerű közlekedésének egyik feltétele a vonatközlekedési terv fejlesztése. Az elkövetkezendő időben a szállítási feladatokhoz alkalmazkodó *olyan vonatközlekedési terveket kell kidolgozni, amelyek a naponta általában közlekedő tehervonatokból az állandóan közlekedő tehervonatok rendszerét teremtik meg.*

Már ebben az évben fokozatosan el kell érni, hogy minél több legyen a törzsvonatok és minél kevesebb a szükségleti vonatok száma. A helyesen kialakított vonatközlekedési terv lehetővé teszi a vontatási kapacitás jobb kihasználását, az elegy jobb csatlakozását és nem utolsó sorban a fel- és elfuvarozás tervszerűbbé tételét.

A vasúti üzem tervszerinti munkájához *elsőrendű követelmény a szállítástervezés reálisabbá tétele*, a viszonylati tervezés területén is. A viszonylati tervezés színvonalának növelése a vasút és a fuvaroztatók munkájának szervezetté tételét, ugyanakkor az indokolatlan és nem gazdaságos szállítások kellő időben való feltárását is elősegítheti. *A vasút csak akkor tudja vonó- és vontatott járműveinek kapacitását hatékonyan felhasználni, ha a szállítási szükségleteket előre ismeri és ezek egyenletes kielégítését a fuvaroztató felekkel közösen megszervezi.*

A miniszterhelyettes befejezésül arról beszélt, hogy a megnövekedett áruszállítási feladatok ellátásához szükséges többlet teherkocsiknak csupán egy része biztosított a vasút beruházási terveiben. Éppen ezért a múlt évben sokszor előfordult teherkocsihiánnyal az idén is számolni kell. A kocsihiány részbeni leküzdése érdekében mind a vasútnak, mind a szállíttató feleknek nagy gondot kel fordítani a kocsiforduló idő csökkentésére. *A teljes kocsiforduló idő több mint felét kitevő, a fel- és leadási állomásokra eső részét kell elsősorban rövidíteni a rakodások gépesítésével, az iparvágányok grafikus kiszolgálásának javításával.*

A tájékoztató után szót kértek a szállíttató felek képviselői. *Simor János* építésügyi miniszterhelyettes a többi között elmondotta, hogy a kavics és téglaszállítások programozásánál számítógépeket alkalmaznak. *Szabó Antal*, a vasutas szakszervezet főtitkára a munkakörülmények állandó javítására, a jó előfeltételek biztosítására hívta fel a gazdasági vezetők figyelmét. Hangsúlyozta, hogy a mintegy 250 000 közlekedési dolgozó csakis úgy tud maradéktalanul eleget tenni a feladatoknak, ha a vezetők nem feledkeznek meg róluk, ha állandóan javítják szociális helyzetüket. *Lendér Jenő* a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóságának vezetője és *Molnár János*, a KPM Építőipari Tröszt vezérigazgatója az együttműködés további javításáról és az egyenletes termelést gátló tényezőkről szólott.

Az aktívaértekezlet a késő délutáni órákban fejezte be munkáját.

(visl)

Mikor dolgozik jól a vasút?

A munkaerő gazdálkodás

A vasúti munka termelékenységének, gazdaságosságának rendkívül fontos mutatója a munkaerővel való gazdálkodás. Fontos a népgazdaság egésze szempontjából, mert a közvetlen gazdasági tényezőkön túl, ma már a népgazdaság egyéb szektorai is munkaerőhiányban szenvednek (még a mezőgazdaság is), és a vasút létszámigényeit egyre nehezebben, de mindenesetre hiányosan tudják kielégíteni. Fontos a vasút szempontjából, mert *a munkaerővel való jó gazdálkodás növeli a vasút eredményességét, javítja a vasutasok anyagi és szociális helyzetét.*

A vasutasok igen nagy rétegét jelentik az ország dolgozóinak, nem közömbös tehát, hogy e nagy létszámmal hogyan gazdálkodunk. *A vasúti létszám 1—2 százalékos növelése vagy csökkentése ezrekben fejezhető ki.* Ezért a vasút létszámszükségletének felmérése, megtervezése, elosztása, felhasználása és megtartása körültekintő, alapos munkát igényel. Ha ehhez hozzávesszük a vasút technikai fogyatékosságait, melynek leküzdésére ma is legtöbbször a létszám emelése látszik egyetlen eszköznek, akkor nyilvánvalóvá válik a létszámkérdéssel való foglalkozás nagy horderéje.

„Ahol legjobban szorít a cipő"

A vasút munkaerőgazdálkodása sokrétű, jelentős elvi és gyakorlati feladatokat tartalmaz. E cikk keretei nem alkalmasak — de nem is ez a cél — a feladatok valamennyi vonatkozásait — a tervezést, az elosztást, az irányítást — felölelni. Azokat a területeket érintem csupán, ahol „*legjobban szorít a cipő*". Ez pedig a vontatási és forgalmi utazók problémája, munkájuk jobb megszervezése.

Többen hajlamosak azt állítani, hogy a körülményekhez viszonyítva minden rendben van: az emberek szeretnek keresni és ezért utazni. Mások úgy vélekednek, hogy a létszámhiány miatt nem lehet a munkát jobban szervezni, a szolgálati órákat csökkenteni. Aki ezt tartja, az nem él az emberek között. A miskolci villamosmozdony-személyzet például január 13-i levelében kétségbeesett hangon tiltakozik a magas óraszamok ellen. Levelük a népgazdaság és az egyén számára egyaránt hasznos elképzeléseket is tartalmaz.

Az utazószemélyzet a vasutas dolgozóknak közel 20 százalékát teszi ki. Jelentős a béralap-szükségletük is. Munkájuk közvetlenül kihat az üzemi teljesítményekre. Teljesítményük alakulása a létszám és a szolgálati órák alakulásában azonnal jelentkezik. Munkájuk jó megszervezése tehát közvetlenül hat a vasúti munka termelékenységére.

Sok a távolléti óra

A vontatási és forgalmi utazók munkájának megszervezése a jó személyzetfordulók készítésén és azok betartásáan alapszik. Ezért fontos, hogy minden telepállomáson előre határozzák meg a fordulókat és aszerint vezényeljenek. Megfelelő, a vasútüzem és a dolgozók érdekeit egyaránt figyelembe vevő fordák készítésével — és betartásával! — csökkenthetők a készenléti órák, az önköltségi utazgatások száma, a távolléti és a szolgálati órák nemegyszer indokolatlanul nagy különbsége.

Hogyan áll jelenleg a helyzet? A távolléti óraszám a jelenlegi létszám alapulvételével is indokolatlanul magas. Ha a telephelyi átlagoktól eltekintünk és az egyénileg teljesített órák számát vizsgáljuk, még rosszabb a kép a helybenlakók, tehát a „*könnyen vezényelhetők*" hátrányára. *Kiskunhalas* állomáson például havi 200 és 410 óra között változik a távollét 15 szúrópróbaszerűen kiemelt dolgozónál. Ebből 170 és 340 óra között van a szolgálati, 162 és 307 óra között pedig a tengelyen töltött idő. Nagyok ezek az eltérések. Ha még hozzávesszük; az ilyen vezénylés egyenes következménye, hogy a magas óraszámokkal együtt jár a sok meddő idő, akkor teljesebb a kép. T. Gy. jegyvizsgáló 1964 februárjában 414 órát volt távol. Ebből szolgálati óra 338, tengelyen töltött 227.

„Tisztelettel: rezsiben"

Ez nem kuriózum. Ellenkezőleg. Tömegével találunk minden telephelyen olyan dolgozókat, akiknél a távolléti és a tengelyen töltött idő között 100—150 óra különbség is van. Nem sokkal jobb a helyzet a fűtőházaknál sem. A nagy különbségek vizsgálata során egy sor újabb rendellenességgel találkozhatunk.

Álljanak itt a példák. *Miskolcról Rákosra* rendszeresen, naponta utaznak brigádok a villamosmozdonyok személyzetének vonali váltására. Emiatt a szolgálat átvétele előtt és után januárban 2249, illetve 1968 önköltségi óra és 129 689 önköltségi kilométer, februárban 1946, illetve 1969 óra és 126 730 kilométer merült fel.

A *Szeged rendező—Makó* között közlekedő 8474/8498. sz. vonatot — „*személyzet hiányában*" kisegítésként — szentesi személyzet továbbítja. A személyzet *Szentes—Szeged* és *Makó—Szentes* között önköltségben utazik. A szolgálatuk ideje alatt megtett 60 kilométerre 150 kilométer rezsi utazás esik.

A magas távollét törvénytelenségek sorához vezet. Az egyfolytában tengelyen tölthető időkre, a pihenőnapokra vonatkozó törvényes rendelkezéseket megsértik. Az 1957. évi 54. sz. Hivatalos Lapban megjelent rendelet előírja, hogy a pihenőnapokat havonta előre kell tervezni. Mégis sok helyen utólag írják be, elfeledve, hogy a dolgozó otthon várt vezénylésre, míg a pihenőnapon erre nem kötelezhető. A tengelyen tölthető maximális óraszám túllépése egyre nagyobb méreteket ölt. Ez nem szolgálja a vasút biztonságát, és a dolgozók egészségét alaposan igénybeveszi. Nem jelentéktelen mértékben ennek következménye az utazószolgálatnál tapasztalható rendkívül magas beteglétszám. (Ez sem segíti a helyes és jó vezénylést.)

A vezénylésnél tapasztalható nehézségeket reálisan kell mérlegelni, nem szabad egyik oldalról sem túlzásba esni. Látni kell azokat a hiányosságokat — menetrendszerűség-, vonatközlekedési terv hibái, műszaki okok stb. —, amelyek nehézségeket okoznak e fontos területen. De az összes hibát nem lehet ezek okaiként fetisizálni. Van elég olyan hiba, ami a vezénylés tervszerűtlenségeit tükrözi. Hányszor „*fohászkodnak az egekhez*" az utazószolgálatot ellátók, amikor egy-egy kiértesítés után órákat várnak készenlétben, vagy éppen hazaküldik őket néhány óra múlva. Tapasztalható olyan jelenség is, hogy a vontatási vagy forgalmi nem utazók pótlására utazót állítanak helyettesként.

Van kiút

Egy néhány gondolatot, megjegyzést kell fűzni a vasút munkaerőgazdálkodása szempontjából oly fontos területhez, a jelenlegi helyzet adta feladatokhoz. A tennivalók általában ismertek, ezért csak röviden említem az általam legfontosabbnak vélteket:

1 Mindenek elé és fölé kell helyezni a menetrend betartását. Erről sok szó esik, de az eredmény kevés. Pedig az eredményeknek ez a gyökere. Mindenféle tervezés, a vonatközlekedési tervek, mozdonyfordulók, személyzetfordulók elkészítése, betartása enélkül csak óhaj marad. Ez minden valamire való vasút alapköve, erre építhetünk minden egyebet.

2 A vonatközlekedési terveket pontosan, az igényeknek megfelelően kell elkészíteni, és azt be is tartani. Az nem jelenti a tervek betartását, ha későbbi indulás miatt átszámozzák a vonatot. A menetrend, a vonatközlekedési terv alapján pontosan kell összeállítani a mozdonyfordulókat.

3 A vezénylés munkáját megfelelő színvonalra kell emelni, számolva a közlekedő vonatokkal, a dolgozók pihenőidejével, szabadságával stb. Akkor jó a vezénylés, ha a dolgozóknak legalább 80 százaléka egy hónapra előre ismeri fordáját. Ilyen fordakészítés mellett csökken az indokolatlan túlszolgálat, a rezsiutazások száma, a felesleges vezénylések miatti bosszankodás.

Természetesen az ilyen forda készítése szakértelmet, elmélyülést és egy kis többletmunkát jelent. A többletmunka azonban csak látszólagos, mert később bőven megtérül. Ha valaki a „*szükségletre*" vezényel, akkor számolnia kell a káros következményekkel.

4 A fenti célkitűzéseket elősegítő ösztönzési rendszereket kellene kidolgozni, a meglevőket pedig következetesen alkalmazni. Helyes lenne például magasabb pontszámmal értékelni a menetrend betartását az igazgatósági versenyben.

Fokozottabban kellene alkalmazni egy sor új, vagy ismert, de kevéssé alkalmazott eljárást, technológiát, amelyek a szolgálati órák csökkentésére hozott határozatok végrehajtását segítenék. Ilyen például a személyzet menetközbeni váltása, a rövidebb fordulók alkalmazása, a közvetlen és lépcsőzetes irányvonatok növelése stb. Ezeket is az anyagilag ösztönözendő célkitűzések közé lehetne sorolni.

5 Meg kell szüntetni az utazószemélyzet munka- és pihenőidejére vonatkozó rendelkezések semmibevételét. Az e téren jelentkező törvénytelenségekért ma még csak elvétve vonnak felelősségre vezénylőket, de mindenkor elmarad a szolgálati főnökök felelősségrevonása, annak ellenére, hogy a rendelkezések az egyetemleges felelősség elvét követik.

Lehet segíteni

A dolgozókkal meg kell értetni, hogy a fegyelmezetlenség csak nehezíti az utazószemélyzet helyzetét. A vasút létszámhelyzete távolról sem jó, de jó akarattal párosult szakértő szervezéssel sokat elérhetünk.

Nagyon fontos ezeket a kérdéseket napirenden tartani. A cikk elején említettem, hogy a létszámhiány ma minden szakmában jelentkezik. A vasútnak azonban van minden szépsége mellett a többi szakmához képest egy soha ki nem küszöbölhető hátránya. Ez a munka jellegéből adódik, abból, hogy az időjárásnak kitéve, a szabadban, a családtól távol, éjjel, nappal hétköznap és vasárnap is dolgozni kell. Ez máshol nincs, vagy nem ilyen mértékű. Ezt a hátrányt csak a minél rövidebb munkaidővel, jobb szociális- és munkakörülményekkel lehet ellensúlyozni. A vasutas dolgozónak is jogos az igénye a pihenésre, a szórakozásra.

Most még időben van e kérdés megoldásán való munkálkodás. Most kell elkészíteni azokat a terveket, elképzeléseket, amelyek e nem eléggé kihangsúlyozhatóan fontos kérdés megoldását előrelendítik.

A vasút munkájának két területét emeltem ki: az utazószemélyzet és a vonóerő gazdaságos felhasználását. Úgy vélem, hogy e területek elsőrendűen fontosak, olyanok, melyekben cseppben a tenger, az egész vasút jelenlegi munkája benne van. Ha ezekben előre léptünk, akkor növekszik a vasúti munka termelékenysége, jobban dolgozik a vasút.

Dr. Sopronl József

A felszabadulás évfordulójára

Jobb munkával készülnek hazánk felszabadulásának 19. évfordulójára a tapolcai fűtőház dolgozói.

A fajlagos szénfogyasztás 2 százalékos csökkentését vállalták. Fokozott gonddal ügyelnek a gépek pontos kijáratására. Elhatározásuk, hogy a fűtőház hibájából egy mozdony sem késhet. A gépjavítást úgy szervezik meg, hogy április 4-én egyetlen mozdony se álljon javításban.

A fűtőház fiataljai is részt vesznek a vállalás teljesítésében. Tizen kezdték meg a felkészülést a „Szakma ifjú mestere" mozgalom keretében.

Dancs József
Tapolca

Nemtörődömség okozta balesetek

A vasút nyolc járműjavítója közül tavaly mindössze kettőben csökkent a balesetek, illetőleg az emiatt kiesett munkanapok száma.

Az egyik a Landler járműjavító, ahol

1963-ban 34 balesettel történt kevesebb, mint 1962-ben.

Ez 13 százalékos csökkenés. A dolgozók a bázis időszakhoz viszonyítva 91 munkanappal kevesebbet töltöttek betegállományban.

Ez a néhány adat azt bizonyítja, hogy a Landler járműjavítóban eredményesen küzdöttek a balesetek ellen. De korántsem jelenti, mintha minden a legnagyobb rendben volna. Erre következtethetünk a januárban és februárban történt balesetekből. Januárban 18 esetben kellett baleseti jegyzőkönyvet felvenni.

A balesetek okai: gondatlanság, vigyázatlanság, a védőfelszerelések mellőzése, a szabálytalan munkavégzés és helytelen anyagtárolás.

Nézzünk meg közelebbről néhány balesetet.

A kocsijavító osztályon dolgozó *Zsuppán Gyula* fékszerkezet szerelése közben sérült meg. A fékfüggvasat szabálytalanul, a vállával emelte meg, hogy a csapszeget beilleszthesse a helyére. A csapszeget az ujjával próbálta a nyílásba illeszteni. Közben a függvas lecsúszott a válláról és az ujja megsérült.

A kocsiosztályon szenvedett balesetet *Vojtkó Sándor* is. Westing-szelepkart fúrt, de satuba szorítás helyett a szelepkart a kezében fogta. Egy óvatlan pillanatban a fúró megakadt az anyagban és Vojtkó keze megsérült. A többi baleset nagyrészét is a munkásvédelmi előírások be nem tartása okozta.

Kevesebb lenne az ilyen baleset, ha a vállalat munkásvédelmi felelősei és az illetékes műszaki vezetők nem hunynának szemet a szabálytalanságok láttán. A közelmúltban tartott baleseti konferencián elhatározták:

a jövőben szigorúan felelősségre vonják a munkásvédelmi szabályok megszegőit.

Nagy szükség van erre, hiszen eddig több műhelyben nem volt rendszeres az ellenőrzés. Nem is csoda, hogy a védőszemüvegek mellőzése miatt sok a szemsérülés.

A balesetek számának további csökkentése csak úgy érhető el, ha a dolgozók és vezetők egyetlen percre sem feledkeznek meg a balesetvédelmi utasítások betartásáról és betartatásáról.

Sz. L.

Miért nem kap szappant a tartalékos?

Békéscsabán a tartalékosok nem kapnak szappant. Azt mondják, nem jár nekik. A dolgozók tisztítószer ellátására vonatkozó rendelkezés valóban nem tesz említést a tartalékosokról. Ez hiba. A tartalékos gyakran egész nap pénzkezeléssel vagy más olyan munkával foglalkozik, amely után tisztálkodnia kell.

A tartalékosok joggal kérdezik, miért feledkeztek meg róluk a tisztítószer elosztásánál?

B. Gy.

Öltözőszekrények a szabad ég alatt

Nemegyszer szóvá tettük már innen-onnan az öltözőhelyiségek túlzsúfoltságát. Azt, hogy hideg helyiségeken kell átmenniük a dolgozóknak, míg a fürdőből az öltözőbe jutnak. Ugy véljük, mindezen túltesz a debreceni rakodási főnökségen fennálló helyzet: itt *az öltözőszekrények egy részének csak a szabad ég alatt jutott hely.*

Az amúgy is sivár képet mutató épületben *egy* — saját erőből épített — *helyiséget lámpakamrának foglaltak le.* A főnöki iroda szálláshelynek rendezték be, de senki nem használja. Ezek is tetézik a 120 dolgozó mostoha szociális körülményeit.

Hosszas huzavona után a négy zuhanyozó már meleg vizet ad, de akinek szekrénye csak az eresz alatt kapott helyet, vajmi keveset használja azt. Az ország egyik legmodernebb felvételi épülete szomszédságában siralmas állapot uralkodik, amin mielőbb segíteni kell.

Hídépítők eredményei

Tavaly a zord időjárás miatt nagy hátránnyal kezdte az évet a Hídépítési Főnökség. A jól szervezett verseny eredményeként a felemelt tervét év végére mégis 100,4 százalékra teljesítette.

A jó eredményben nagy részük van a szocialista brigádoknak. A 20. számú építésvezetőségnél *Ujhegyi Miklós* és *Sweitzer Jakab* brigádjai végezték a legjobb munkát. A 7. számú építésvezetőségnél *Czirok Sándor*, a központi lakatosműhelyben *Boross Mária*, a hídészrészlegnél *Hangya László*, az anyagcsoportnál *Jáhni János* brigádja volt a legjobb.

Jelentősen csökkent a balesetek száma is. Nyolc építésvezetőség egész évben balesetmentesen dolgozott.

Müller János

Fordaszerelvények az építési munkák segítésére

Az építőipar és a főként az útépítők munkahelyein a tavaszi induló anyagkészlet nagyon kevés. A pécsi igazgatóság ezért intézkedéseket tett, hogy az építési anyagok egy részét „S”-sorozatú kocsikból álló fordaszerelvényekkel továbbítsák rendeltetési helyükre.

Elsősorban *Uzsabányára* és *Nagyharsányba* közlekednek ezek a szerelvények. A kő, kavics és kohósalak ki- és berakásának szervezéséért, a rakott és üres szerelvények gyors továbbításáért az igazgatóság forgalmi osztályának egy-egy dolgozója felelős.

Várnai László
Pécs

KÖSZÖNTJÜK... KÖSZÖNJÜK...

Április 4-ét, hazánk felszabadításának dicső ünnepét, mi vasutas balesetesek is szeretettel köszöntjük!

De nem volna méltó ünneplésünk, ha nem emlékeznénk meg arról a nagyszerű intézményről, amit mi balesetesek kaptunk — a baleseti utókezelő osztályt, melynek célja a balesetes vasutasokat visszasegíteni az élet vérkeringésébe, elfeledtetni velünk életünk sötét napjait.

Köszönjük a vasutasszakszervezetnek, a MÁV-kórház orvosi gondoskodásának, a lelkiismeretes gyógytornatanárnőknek, a gondos ápolást biztosító nővéreknek, az intézmény minden dolgozójának, mindazoknak, akik nyugalmunkat, gyógyulásunkat elősegítik.

Nem is tudjuk méltóképpen megköszönni a szeretettel gyógyító, mindenre kiterjedő gondoskodást, melyet osztályvezető orvosunk, időt, erőt nem kímélve tanúsít, hogy nyomorékságunkból az emberi méltóságba visszahelyezzen.

Arra kérjük az illetékeseket, hogy továbbra is segítsék ezt a páratlan kezdeményezést, a nyomorékká lett vasutasok felkarolására létre hozott intézményt.

MÁV baleseti utókezelő osztály 34 betege
Bp. XIV. Jávor utca 8.

SZÓVÁ TESSZÜK...

Kőbánya-teherpályaudvar dolgozói a legutóbbi termelési tanácskozáson ismét sok jogos panaszt tettek szóvá. A 4-es számú őrhelyen például sem víz, sem WC nincs. Hasonló hiányosságokra panaszkodtak a kocsirendezők és a kereskedelmi szolgálat dolgozói is. A feladási raktárnál már fél éve használhatatlanság miatt lezárták az illemhelyet.

Jó lenne, ha a budapesti igazgatóság illetékesei mielőbb orvosolnák a panaszokat.

Turcsik István
Budapest

Rövid a peron

Az utóbbi időben hosszabb személyvonatok közlekednek *Zalaegerszeg—Rédics* között. Sok az utas, szükséges a több kocsi. De arra is szükség lenne, hogy meghosszabbítsák a megállóhelyek peronjait. *Sárhidán* például egy áteresz fölött állnak meg a személykocsik. *Tüskeszentpéter* megállóhelyen hasonló okból nemrég baleset is történt. *Sárhidán* és *Bocföldén* sem elég hosszú a peron.

Markos József
Zalaegerszeg

MIT LÁTTUNK A KÖZLEKEDÉSI FILMHÉTEN

Az Örökre eltiltva című díjnyertes játékfilmben Molnár Tibor a Vígszínház művésze, mint mozdonyvezető nagyszerűen alakítja a film főszerepét. A felvétel azt a pillanatot ábrázolja, amikor a szemorvos egy baleset után közli a mozdonyvezetővel, hogy többé nem vezethet mozdonyt
(Lengyel Károly felv.)

A Közlekedéstudományi Egyesület március 14-e és 21-e között közlekedési filmhetet rendezett a Technika Házában. A filmhét alatt 50 magyar és külföldi vasúti, útépítési, autóközlekedési, postai, hajózási és szállítmányozási, balesetelhárítási és idegenforgalmi propaganda kisfilm került vetítésre.

A filmhét ünnepélyes megnyitóval kezdődött. *Kádas Kálmán*, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem dékánja, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke megnyitójában rámutatott a filmhét jelentőségére. Hangsúlyozta, hogy a közlekedés területén a film egyrészt a műszaki fejlődés segítője, másrészt a baleset-elhárítási propaganda egyik legmeggyőzőbb eszköze. A tapasztalatok azt igazolják, hogy mind az oktató, mind a játékfilmek nagy népszerűségnek örvendenek a közlekedési dolgozók körében. *1963-ban 870 000 néző előtt vetítettek szakmai oktatófilmeket.* A MOKÉP és a televízió 12 közlekedési kisfilmet tűzött műsorára.

A rövid megnyitó után az építési és pályafenntartási szolgálat hazai gyártmányú, korszerű munkagépeinek bemutatásával megkezdődött a filmvetítés.

A filmhét második napján forgalmi és kereskedelmi, az utolsó napon pedig vasúti vontatási szakfilmek vetítésére került sor.

A balesetelhárítási filmek közül nagyszerűen szolgálja a célt a SZOT munkásvédelmi filmfesztiválján a játékfilmek első díjával kitüntetett *Örökre eltiltva* című film. Ezt a filmet külön is figyelmükbe ajánljuk a vontatási dolgozóknak.

A színes filmek közül tetszett a *Magyar Rapszódia 1963.*, *Magyarország a volán mellől* és a *Mosoly vonata* című magyar filmalkotás. A marseille-i filmfesztivál nagydíjával kitüntetett Magyar Rapszódia 1963. című filmet hét ország vásárolta meg mozi- vagy televízióvetítésre.

Munkásvédelmi őrjárat

Miért sok a baleset tolatás közben

Ismét gyakoriak a tolatószemélyzet súlyos kimenetelű balesetei. Ezeket a főként halálos és csonkulásos baleseteket a mozdonylépcsőn való utazás, a mozgó járművek körüli figyelmetlen mozgás okozza.

Két éve sincs, hogy nyomatékosan felhívtuk e helyen a forgalmi- és vontatási dolgozók figyelmét a mozdonylépcsőn való utazás veszélyeire, a tolatással kapcsolatos biztonsági szabály betartására.

Felhívásunk akkor meghallgatásra talált és átmeneti időre csökkent az ilyen természetű balesetek száma. A legfrissebb statisztikai adatok azonban ismét magukra vonják a figyelmet, hiszen fennáll a korábbi súlyos helyzet megismétlődésének veszélye. Az idén

alig három hónap alatt öt halálos és néhány súlyos baleset fordult elő a forgalmi óvórendszabály 122. és 126. pontjaiban foglaltak figyelmen kívül hagyása miatt.

A gépkísérők, kocsirendezők, vonatkísérők tolatás közben a mozdony lépcsőjén, a gép elején vagy hátulján, vagy a feljáró lépcsőn állva utaznak. Igy járnak be a géppel a raktári vágányokhoz, ahol a rakodók széle lesodorja, vagy összetöri a védtelen embereket.

Ha csak egyetlen ember halna meg ilyen mulasztás következtében, már ennek is olyan hatást kellene kiváltania, hogy minden vasutas rádöbbenjen a szabályok betartásának életbevágó fontosságára.

Miként a baleseteknél mindig, a tolatás közben előforduló baleseteknél is

elsőrendű követelmény a megelőzés.

De ki tegye meg a megelőző intézkedéseket? A forgalmi szolgálattevő utasítást ad ugyan a tolatásra, de nincs mindig jelen, sőt, rendszerint nem tudja figyelemmel kísérni a tolatócsapatok munkáját. De ott vannak a tolatásvezetők, akik kötelesek ügyelni a szabályok betartására. Az újabb balesetek elkerülése végett szükséges, hogy a

tolatásvezetők mindenütt fokozott felelősséget érezzenek beosztottjaik és önmaguk testi épségéért.

A kocsirendezők nyilván azért lépnek fel a mozdony lépcsőjére, mert így gyorsabban eljutnak a kívánt helyre, könnyítik munkájukat, hiszen egy-egy műszakban 30—40 kilométert is kell gyalogolnia egy kocsirendezőnek. De vajon megéri-e ezt a könnyítést, hogy közben az életüket kockáztatják? — A válasz önként adódik: Nem!

S ha már a tolatást végző dolgozók nem elég óvatosak és körültekintőek, miért nem figyel jobban, miért nem vigyáz rájuk a mozdonyszemélyzet? Teljesen érthetetlen, hogy a mozdonyvezető, aki a lépcsőn utazó kocsirendező jelzéseire szabályozza gépe mozgását és a gép útjára állandóan figyelnie kell, nem veszi észre, hogy a széntér korlátja, a villanyoszlop vagy a rakodó széle és a mozdony teste között csak keskeny rés marad, ha a gép odaér a dolgozó bajba kerülhet.

Legtöbbször csak egy szó hiányzik, egy figyelmeztető kiáltás, egy karmozdulat a féken.

Életet menthetnének ezek a hiányzó mozdulatok.

Gépmenetben közlekedő mozdonyainkon még mindig gyakran előfordul, hogy a lépcsőn ülve vagy állva utazik néhány vasutas. A gép 40—50 kilométeres sebességgel halad, és némelyik ember a lépcsőn ülve bóbiskol, mert elfáradt a nehéz szolgálatban... Igy korábban érnek haza, de elég egy kis balszerencse, s már nem hazaérnek, hanem a kórházba.

Érdemes többet gondolni az ilyen veszélyekre? A gyakorlott vasutasok megszokták már a figyelmeztetést:

„A vasút veszélyes üzem, minden mozdulatra vigyázni kell!”

S az emberek legtöbbször nem ezzel számolnak, hanem arra számítanak, hogy akkor sem lesz baj, ha nem tartják be, amit az utasítás előír. Az ilyen felfogás legtöbbször megbosszúlja magát.

A mozgó járművek elé történt váratlan belépés miatt is több halálos baleset történt már az idén. Három esetben fordult elő, hogy éppen a munkát irányító tolatásvezető lépett a másik vágányon közlekedő vonat elé, vagy a másik vágány űrszelvényébe. Azt már mondtuk, hogy a tolatásvezető jobban vigyázzon az embereire, de ki vigyázzon a tolatásvezetőre — neki magának kell vigyáznia, figyelmesebben járnia a vágányok között.

A „megszokottság” ebben a munkakörben életveszélyes!

Aki úgy lép a sínek közé, hogy már nem néz körül, megszokta, nem féli a veszélyt, az bizony, hamar a kerekek alá kerülhet.

A fokozott figyelem, a gondosság — ez nem frázis — a tolatás közbeni balesetek elkerülésének legmegbízhatóbb módszere.

Hegedűs Károly

250 BETEG OTTHONA

A busz nehezen kapaszkodik fel a budai hegyekre. 30 perces út után feltűnik a vasutasok fenyőkkel övezett tüdőszanatóriuma. A fogadóba lépve nem szanatóriumban, hanem egy előkelő szálloda halljában érezzük magunkat.

Vendéglátóim délszaki növényekkel díszített irodában ültetnek le. Fehér köpenyt kapok és máris indulunk a szanatórium megtekintésére.

A társadalom és a tudomány erejével

Délután 3 óra. A betegek alszanak. Mindenki számára kötelező a pihenés. Az egyenletes hőmérséklet, a csend bensőségessé teszi az egész épületet. A konyhából kiáradó illatok pedig egyenesen csábítják az embert. Kísérőim büszkén mutatják a modern konyhafelszereléseket, köztük a mosogatógépet, amely percek alatt több száz edényt elmos, s közben fertőtlenít is.

A szanatóriumban jelenleg 250 beteg tartózkodik. Ez a szám állandóan változik.

A röntgenszobában, a régebbi típusúak mellett hatalmas, modern röntgengép tűnik szembe. Ez az új berendezés a sugárzás szempontjából kevésbé ártalmas a betegekre és a kezelő személyzetre.

— Hogyan sikerült megakadályozni az orvostudománynak, hogy hazánkban a tbc korántsem olyan rettegett betegség, mint volt néhány évtizeddel ezelőtt? — tettem fel a kérdést kísérőimnek.

— *A megváltozott életszínvonal és társadalmi viszonyok következtében nagymértékben csökkent a megbetegedések száma. Emellett az új, hatásos antituberkulotikumok és az új műtéti eljárások segítségével sikerült elérni, hogy a tbc-s betegek nagy része ma már gyógyítható* — kaptam a választ. — *Másik részénél pedig a betegség lényeges javulása érhető el. Különösen nagy eredmény, hogy a fiatalkorú tbc-s betegek száma rohamosan csökkent, s a gyermek tbc-szanatóriumok osztályai közül egyre több kerül felszámolásra.*

A második emeletről leérve *Szokob Ferencné* egy kis meglepetést tartogatott. Arcomra steril maszk került, s engedélyt kaptam egy műtét megtekintésére.

Harc egy életért

— *Ez ma a legnehezebb operáció* — mondta halkan a sebészorvos. — Kicsit megilletődve léptem a műtőasztalhoz. Különösen meglepődtem, amikor megpillantottam a feltárt mellkast, s benne az élet motorját, a szívet. A drámai feszültségben mozdulni sem mertem.

A kezek gyorsan mozogtak. Ilyenkor minden perc drága. Műtét közben a penicillin-, streptomycinport szinte öntik a felvágott testrészekbe. A sebészorvos szeme alatt sötét karikákat rajzolnak a fáradtság jelei. Ahogy elérkezik az utolsó öltéshez, keze egy pillanatra megáll, feltekint és végtelen nyugodtsággal szól:

— *Ébresszék!*

Szőke hajú fiatal orvosnő — öt éve került ki az egyetemről — lép a beteghez, s gyengén ütögetni kezdi arcát. Az óra 5-öt mutat. Még valamennyien ott állunk a műtőasztal mellett. A beteg kinyitja a szemét. Az orvos kifelé indul és megjegyzi:

— *Úgy látom, a beteg jól van, ami vért vesztett, majd pótoljuk.*

A szanatóriumban meglehetősen sok fiatal orvost látni. A fiatalok az idősebb, tapasztaltabb orvosokkal harcolnak azért, hogy a felnövő nemzedék már ne is tudja meg, hogy mit jelentett valaha a tbc.

A műtőből újból visszatérünk az irodába. Összegezzük a tapasztalatokat, s elköszönünk. Kint már besötétedett. A langyos szél tavaszi levegőt áraszt a budai hegyek felől.

Bereznai Márta

Gyorsabban, jobban, gazdaságosabban

Aktívaértekezleten vitatták meg a vasúti építőipar helyzetét

Március 20-an a Vasúti Főosztály kultúrtermében aktívaértekezleten vitatták meg a vasúti építőipar helyzetét. Az aktívaértekezleten — amelyet az MSZMP Központi Bizottsága február 20-i építőipari határozata alapján hívtak egybe — jelen voltak az építési és pályafenntartási, valamint a távközlő és biztosítóberendezési szakosztály felügyelete alá tartozó vállalatok, főnökségek és szolgálati helyek gazdasági, műszaki és mozgalmi vezetői.

Az értekezletet *Szűcs Zoltán*, a Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára nyitotta meg. A két szakosztály előtt álló feladatokról *Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes tartott beszámolót.

— Az építőipar egyéb ágazatától eltérően a vasúti építési szakszolgálatnak a vasúti üzem fenntartása közben rendkívül nehéz körülmények között kell elvégeznie feladatait — hangsúlyozta bevezetőjében. — A korábbi években megkezdett felépítményi munkák befejezése után a vasút növekvő teljesítménye és a menetrendszerűség fontosságának elismerése fokozatosan előtérbe állította a tervszerűséget. *A sok szétszórt munkahely helyett az erők összpontosítása után hatékonyabbá vált a felépítménycsere.* Ezzel a vágányzárak számát és időtartamát egyaránt sikerült csökkenteni.

Koncentráltabb építést

A szakszolgálat nagyon helyesen, fokozatosan áttér a szervezettebb, koncentráltabb, egyes fő vonalak teljesítőképességének növelését jobban szolgáló teljes felépítménycserék rendszerére.

Az előadó ezután az építési technológia fejlesztésének főbb irányvonalairól beszélt. *Az építési és pályafenntartási szakszolgálat legfontosabb feladatai között említette a minőség nagyfokú javítását, a vasúti üzem munkájának mind kisebb zavarását, az igénybevett vágányzárak és sebességkorlátozások mértékének csökkentését, az önköltség és a termelékenység javítását*, a magasépítési munkaknál pedig az ÉM. által megszabott építési technológia állandó korszerű szinten tartását.

A pályafenntartási munkák gépesítéséről szólva elmondotta, hogy a szakszolgálat területén 1958 után indult meg nagyobb lendülettel a fejlődés. A gépesítés és a technológia jelenlegi állapotát az jellemzi, hogy a nehéz fizikai erőkifejtést igénylő aláverés, ágyazatrostálás, kőkirakás, a vágányfektetés és még számos kisebb munkafolyamat gépesítése jól halad. *Soron következő feladat a nehéz munkafolyamatok fokozottabb gépesítése*, újabb géptípusok beállítása, nagy sebességű sínmezőszállító szerelvény és gépesített fektetőberendezés kialakítása, vibrátoros elven működő lánctalpas ágyazattömörítőgép mintapéldányának elkészítése.

A műszaki tervezésről szólva az előadó rámutatott, hogy a népgazdasági beruházási terv késői jóváhagyása miatt nagy nehézségek mutatkoznak a tervek teljesítésében. *Az éves népgazdasági terv később kerül jóváhagyásra, ugyanakkor a megrendeléseket már hónapokkal előbb fel kell adni.* Népgazdasági szinten az alvállalkozó kapacitáshiány kérdése sincs tisztázva.

A továbbiakban részletesen szólt a dolgozók szociális helyzetéről, amely még nagyon sok kívánnivalót hagy maga mögött, majd a párthatározat tükrében a következőképpen összegezte a legfontosabb feladatokat: — *Hatékonyabbá kell tenni az építés kivitelezésének szervezését. Maximálisan koncentrálni kell az építési munkákat, főként a vasútüzemet zavaró felépítménycserét és hídmunkákat. Tovább kell szilárdítani a munkafegyelmet. Az eddiginél szigorúbban kell elbírálni a minőségi hiányokat, a selejtes munkát.* Ahol indokolt és arra lehetőség van, a munkát több műszakban kell végezni. Mindenkor érvényesíteni kell azt a felfogást, hogy a vasúti építési szolgálat ne öncélú, hanem az üzem segítője legyen.

Ezután a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat építési tevékenységével foglalkozott az előadó. Hangsúlyozta, hogy a vasútépítés feladatkörén belül a mai vonatsebességek és terhelések mellett igen fontos feladat a nagy biztonságot nyújtó biztosítóberendezések és a vasútüzem irányítását elősegítő korszerű hírközlő berendezések építése. A jelenlegi 508 fővonali és 341 mellékvonali állomás közül 346 fővonali állomás biztosított, míg 162 állomáson csak jelzőberendezés található. A térközbiztosító berendezések közel 9000 km-t kitevő hálózatából 850 km a mechanikus *Siemens-Halske* blokk, míg a korszerű, önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt vonalak hossza 229 km.

Tízéves terv

A szakszolgálat a biztosítóberendezések fejlesztésére 10 éves tervet dolgozott ki. Ennek alapján 1962-ben vette kezdetét a nagyobb arányú fejlesztés. 1963 végéig 7 állomáson helyeztek üzembe korszerű biztosítóberendezést. Az idén 9, 1965 végéig további 15—18 állomás kap korszerű váltó- és vágányfoglaltságos berendezést.

A hírközlő berendezések szintje is jelentősen javul. A csomópontok és Budapest között megfelelő csatornaszámú berendezések telepítése és a rendelkező vonalszakaszok szelektoros hálózatának kiépítése szerepel a tervben. Ugyancsak fontos helyet foglal el a gépkapcsolású távgépíró hálózat kialakítása.

Az előadó a továbbiakban a szakszolgálat gépesítésével, a tudományos kutatómunka eredményeinek felhasználásával, a termelés koncentráltságával, az építkezések gondosabb előkészítésével, az anyagi ösztönzőkkel és a dolgozók szociális helyzetével foglalkozott. A többi között megemlítette, hogy a vasúton belül egyik legkevésbé gépesített terület a biztosító- és hírközlőberendezések szerelése. A munkálatok jelentős részét még ma is kézi erővel végzik. Pedig a gépesítés lehetősége itt is megvan. Nagyszerűen lehetne a gépeket alkalmazni a kábelárokásásnál, a jelzők kiállításánál és az anyagolás külsőtéri munkáinál.

Harmati Sándor vitaindító tájékoztatója után előbb *Papp Károly*, az építési- és pályafenntartási, majd *Urbán Sándor*, a távközlő- és biztosítóberendezési szakosztály vezetője tartott kiegészítő előadást. Az előadásokat élénk vita követte.

(vf)

Az üzemi jutalék rendszere és képzésének feltételei a vasúti közlekedésben

Minél teljesebb az összhang az egyéni és társadalmi érdek között, annál zavartalanabb és eredményesebb a gazdálkodás. Az egyéni és társadalmi érdek között azonban van egy nélkülözhetetlen összekötő láncszem: *a vállalati érdek.* Ezért a dolgozókat is érdekeltté kell tenni anyagilag a vállalat gazdaságosságának fokozásában.

A vállalati érdekre való anyagi ösztönzés kétirányú. Egyrészt ösztönzik a vállalatot, hogy a népgazdasági érdekeket minél eredményesebben szolgálja, ez a vállalat fejlődését segíti, mert műszaki fejlesztésre, a vállalat bővítésére, továbbá szociális és kulturális ellátásának javítására és intézményeinek bővítésére ezúton kap fedezetet. Az ösztönzés másik iránya az egyéni és a vállalati érdek összekapcsolása: a dolgozók nemcsak egyéni teljesítményük szerint, hanem a vállalat eredményétől függően is részesednek anyagilag.

A vállalati érdekeltség formái

A vállalati érdekeltségnek két formája ismeretes:

a) a dolgozók összességének közvetlen érdeke a vállalatok gazdaságos működésében, melynek formái:

— jutalmazási alap rendszer (ipari vállalatoknál nyereségrészesedési rendszer)

— igazgatói alap rendszer

b) a vállalatnak, mint önálló gazdasági egységnek pénzügyi érdekeltsége a vállalat gazdasági eredményeiben melynek formái:

— vállalatfejlesztési alap rendszer

— műszaki fejlesztési alap rendszer.

E cikk keretében csak az üzemi jutalékrendszerről lesz szó. A vasúti közlekedés jutalmazási alap rendszere is a népgazdasági érdekekkel szoros összhangban [illegible] figyelembe vételével került kialakításra.

Az üzemi jutalék képzésének jelenlegi feltételei és a visszatartás mértéke.

Jutalmazási célra visszatartható az alapjövedelmezőség elérése esetén 6 napi munkabérnek megfelelő összeg. Azonban a műszaki-gazdasági, valamint a devizamutatók javulása után is csak abban az esetben képezhető jutalmazási alap, ha a mutatók javulásából *(a bázisidőszak tényleges teljesítéséhez viszonyítva)* kiszámított megtakarítás alapjövedelmezőségen felüli többletereményként realizálódott.

Abban az esetben, ha az előző évvel szemben a többleteredmény kevesebb, mint a műszaki-gazdasági és devizamutatók javulása által elért megtakarítás összege, akkor jutalmazás céljára *csak a realizált többleteredmény 30 százalékának megfelelő összeg tartható vissza.*

Jutalmazási alap képzése

Jutalmazási alap képezhető a műszaki-gazdasági és a devizamutatók javulásából *(a bázisidőszak tényleges teljesítéséhez viszonyítva)* származó megtakarítás, továbbá az ezen felül jelentkező egyéb forrásokból *(szállítási felfutás, költségcsökkentés stb.)* keletkező eredményjavulás [illegible] után a következők szerint:

1. Az egy dolgozó kocsira eső árutonna-kilométer és az egy dolgozó mozdonyra eső elegytonna-kilométer növeléséből származó megtakarítás 30 százaléka.

E mutató javulását különösen befolyásolja a kocsiforduló idő, a teherkocsik statikus terhelése, a vonatok átlagos sebessége és átlagos terhelése stb.

2. A bázis időszaki devizaegyenleg javulásának 40 százaléka.

A devizaszerzés legfontosabb módja: az átmenő (tranzit) forgalom lebonyolítása, illetve MÁV járművekkel külföldön idegen megbízó részére fuvarozás teljesítése és az üzemeltetésükkel kapcsolatos devizaköltségek minimálisra való csökkentése. Devizamegtakarítás érhető el azáltal is, hogy az export-import forgalmat elsősorban saját járműparkunkkal bonyolítjuk le, vagy a vasúti külföldi kocsik belföldi tartózkodási idejének csökken-tésével.

Igen fontos népgazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy a vasúti közlekedés minél több devizát szerezzen, devizakiadásait csökkentse és devizamegtakarítást érjen el.

3. A bázisidőszakot meghaladó kocsiálláspénz bevételi többletének 25 százaléka.

A vasúti közlekedés egyik fontos üzemgazdasági célkitűzése a kocsiforduló idő csökkentése, mely relatíve kapacitásemelkedést jelent. (Új kocsik beszerzése nélkül nagyobb szállítási feladat végezhető el.)

A felső határ

Annak érdekében, hogy a vasúti kocsik gyors ki- és berakásában a fuvaroztatók közvetlenül — anyagilag is — érdekeltek legyenek, vezették be a kocsiálláspénz rendszerét. Ennek lényege, hogy ha a fuvaroztató fél az előre megállapított határidőn belül nem adja vissza a vasútnak a teherkocsit, büntetés címén kocsiálláspénzt köteles fizetni, amit a vasút a fuvardíjjal együtt szed be.

Jutalmazási alap címén valamennyi mutató után együttesen igénybe vehető összeg felső határa az egy évben kifizetett bérösszeg 8 százaléka, amely kereken 25 napi munkabérnek megfelelő összegű jutalmazásra ad lehetőséget. A ténylegesen elért és felhasználható jutalmazási alapot az üzemi jutalékszabályzat alapján osztják fel az egyes dolgozók között. 1959 évtől — az üzemi jutalékkonstrukció bevezetésétől — évenként a következőképpen alakult (napokban kifejezve) a kifizetett üzemi jutalék mértéke:

1959 évben	*13,1*
1960 évben	*16,7*
1961 évben	*10,8*
1962 évben	*12,5 napi bérnek megfelelő összeg.*

Egyéni érdek is

Minden vasutas dolgozónak egyéni érdeke is fűződik ahhoz, hogy személyes jó munkájával segítse elő, hogy a MÁV minél nagyobb többletereményt érjen el. A vasúti közlekedés területén egyik legfontosabb feladat a rendelkezésre álló kapacitás minél intenzivebb, gazdaságosabb kihasználása, mert így azonos idő alatt nagyobb szállítási feladat végezhető el, ami a népgazdaság számára is jelentős megtakarítást eredményez.

A szállítási eszközök, berendezések kapacitásának jobb, gazdaságosabb kihasználása elsősorban a vasutas dolgozók munkájától függ, *(helyes kooperáció, forgalomszervezés-irányítás, gyors ki- és berakás, szerelvényösszeállítás, továbbítás stb.)* de nagymértékben elősegíthetik ezt a szállítható felek is az áruszállítás területén.

A vasúti közlekedés területén is igen fontos követelmény a termelékenység állandó emelése, amely az üzemi jutalékképzésnek feltételeiként megállapított mutatók javulásával van összefüggésben. Miután népgazdasági érdek a vasúti közlekedési eszközök és berendezések kapacitásának fokozottabb mértékű kihasználása, ezért az üzemi jutalék képzése elsősorban a különböző műszaki-gazdasági mutatók javulásából származó forintban kimutatható megtakarításhoz fűződik.

Ezért szakszervezeti szerveink és a gazdasági vezetők minden szinten tegyenek hatékony intézkedéseket a szállítási feladatok gazdaságos teljesítésére, használják fel a jutalmazási alap rendszerében rejlő ösztönzési lehetőségeket is.

Az üzemi jutalékrendszer öt éves tapasztalata azt bizonyítja, hogy az anyagi érdekeltségnek ez a módja a népgazdaság, a MÁV és a vasutas dolgozók szempontjából előnyös. Azóta lényegesen javult a közlekedési eszközök, berendezések kihasználása, nagymértékben csökkent a szállítási költség, a vasutas dolgozók is jelentős összegű üzemi jutalékban részesültek.

Zubor István

A Kutatóintézet 1964. évi terve

Beszélgetés Szentgyörgyi Károly igazgatóval

Felkerestük *Szentgyörgyi Károly* elvtársat, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet igazgatóját, hogy tájékoztatást kérjünk az intézet 1964. évi tudományos kutatási tervéről. Kérdésünkre a következőkben válaszolt:

— Kutatási tervünk kidolgozásakor alapvető jelleggel vettük figyelembe a második ötéves terv időszakára megállapított *Országos Távlati Tudományos Kutatási Tervnek* a közlekedési ágazatok korszerű koordinációjára és a közlekedés üzemenek korszerűsítésére vonatkozó kutatási célkitűzéseit (28. és 29. sz. fő feladat). Ezek keretében legfőbb teendő a vasúti közlekedésnek azokat a legfontosabb gazdasági és műszaki kutatási célkitűzéseit összesíteni, amelyek az egyes főfeladati koordináló bizottságok ajánlásainak megfelelően már több éve az intézet munkájának gerincét képezik.

41 téma

Szerepet kaptak tervünkben nemzetközi jellegű kutatási feladatok is. Ezek elsősorban a *Szocialista Vasutak Együttműködési Szervezetében* (OSZZSD), illetve *a Nemzetközi Vasútegylet* (UIC) keretében folyó nemzetközi tudományos tevékenységben való több éves részvételünkből adódtak.

Az intézet 1964. évi kutatási terve 41 témát ölel fel, amelyekből a 28. és 29. fő feladat keretében 34 témát művelünk. A fennmaradó [illegible] a vasúti közlekedés nem *Országos Távlati Tudományos Kutatási Terv* feladatot képező kutatási területéről adódik. A tervben szereplő témákból 10 nemzetközi jellegű. A kutatás szintjét tekintve egy téma alapkutatásnak, 25 fejlesztési és 15 alkalmazott kutatásnak minősül.

A kitűzött kutatási feladatok közül a következőket említhetjük meg: A műszaki tudományos kutatások keretében *foglalkozunk a vasúti alapépítményi szerkezetek kialakításával, méretezésével, valamint az építményi technológia fejlesztésével, továbbá a zúzottkő ágyazat tömörítő eszközei hatékonyságának izotópos vizsgálatával.*

Tovább folytatjuk a hézag nélküli vágányok hőfeszültségeinek összehasonlító vizsgálatát, különös tekintettel a dinamikus igénybevételre. A vasbetonaljak korszerűsítése céljából az alj legmegfelelőbb méretezésének meghatározását szolgáló statikus és dinamikus méréseket hajtunk végre.

Igen jelentősek azok a kutatások, amelyeket a különféle vontatási feladatokra legalkalmasabb Diesel-vantatójármű típusok fő jellemzőinek meghatározására, továbbá a gőzmozdonyok energiafogyasztását csökkentő korszerűsítések kidolgozására folytatunk. *Vizsgáljuk a vontatott járművek kerékpárjára ható erőket, valamint a vasúti teherkocsik fejlesztésének legcélszerűbb irányait.* Kutatásokat folynak a vasúti járműjavítóipar jelenlegi helyzetének felmérésére és jövőbeni fejlesztési lehetőségeinek és szükségességének megállapítására. A roncsolásmentes anyagvizsgálat területén már korábban kialakított ultrahangos járműalkatrész vizsgálati módszerek és technológiai eljárások eredménykiértékelésének automatizálását vettük programba.

A biztonság érdekében

A vasúti távközlő- és biztosítóberendezések fejlesztését célozzák az elektronikus és mágneses kapcsolási elemek vasútüzemi alkalmazási lehetőségeinek, a vasútüzemi távválasztás módszereinek és technikai tökéletesítésének vizsgálatával foglalkozó kutatások, valamint a vasúti jelzőberendezések izotópos működtetésére s végül a külső energiaforrás nélküli világítótestekre, gyártási metodikájukra vonatkozó kísérletek.

A vasúti forgalom korszerűsítését kívánjuk előmozdítani az állomási munkák szervezés és az elegytovábbítás rendje terén elért eredmények, valamint a kapcsolatos elméleti kérdések továbbfejlesztésével.

A korszerű vonójárművek követelményeinek megfelelő mentrend kialakításához szükséges vontatási számítások korszerűsítése terén jelentős feladatot vállaltunk, amennyiben foglalkozunk a gépi menetidőszámítás módszerének és programjának kidolgozásával.

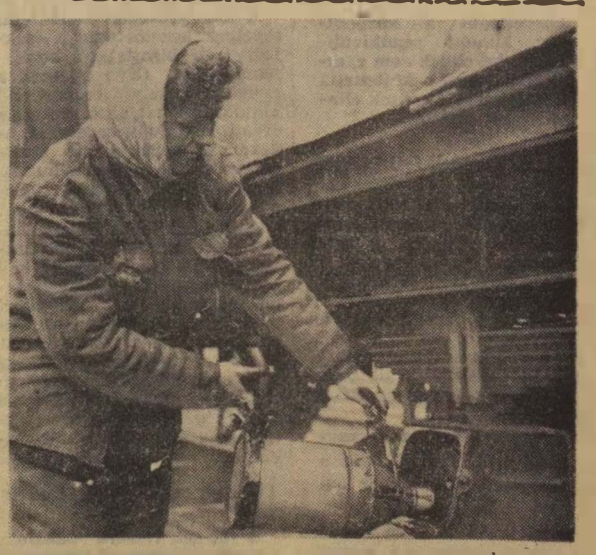
A külföldi tapasztalatokat is hasznosítják

Alapkutatási jelleggel kritikailag elemezzük a közlekedési ágazatok összehasonlító hatékonyságára vonatkozó eddigi bel- és külföldi vizsgálati módszereket az ágazati kutatási feladatok kitűzésének céljából. Továbbfejlesztjük a hazai vasúti önköltségszámítást, amelynél különös figyelmet szentelünk a hatékonysági vizsgálatok, a költségtervezés és a díjszabásszerkesztés igényeire.

Az egyéb kutatások körében folytatjuk a magyarországi vasutasok munkásmozgalmi adatainak feltárását és feldolgozását. Ugyancsak folytatólagos feladatunk a nyolcnyelvű OSZZSD vasúti szakszótár magyar nyelvű anyagának összeállítása.

A *Vasúti Tudományos Kutatóintézet* főbb vonásaiban felvázolt 1964. évi kutatási tervének feladatai számottevő hozzájárulást jelentenek a vasútüzem korszerűsítésére irányuló tervszerű munkához — fejezte be nyilatkozatát *Szentgyörgyi Károly* igazgató.

H. D.



A dorogi fűtőházban 10 tagú női brigád végzi a teherkocsik csapvizsgáját. A brigád a leghidegebb téli napokon is jó munkát végzett. A képen Bajkó Józsefné friss olajat önt a csapágytokba

Sport

Mesterek és amatőrök találkozója

A budapesti szolgálati helyeken befejezéshez közelednek az üzemi sakkbajnokságok. Ötödik hónapja folynak a küzdelmek. Az elmúlt napokban a házi bajnoki idény központi rendezvényeként került sor a sakkmesterek és vasutas amatőrök baráti találkozójára a budapesti igazgatóság kultúrtermében.

A találkozóra a budapesti bizottság meghívta *Dely Péter* nemzetközi mestert és *Heikki Heikkilä* Magyarországon élő, finn származású magyar sakkmestert. A megjelenteknek Dely Péter nemzetközi mester, a nemzetközi sakkélet fejlődéséről, eredményeiről tartott előadást. Mint vasutas műszaki intéző, s mint a vasutas színeiben játszó, élvonalbeli sportoló, méltatta a sakksport vasúton belüli múltját, fejlődésének távlati lehetőségeit.

Az előadás után Dely Péter és Heikki Heikkilä 20, illetve 15 táblás szimultánt játszott a vasutas sakkozókkal. Dely Péter már hetek óta a szokottnál erősebb „edzéseket" tart, készül a szarajevói nagy versenyre. Dely ezen a nemzetközi versenyen indul a nemzetközi nagymesteri címért.

A budapesti igazgatóságon lezajlott szimultánon Dely Péter 16 győzelmet, három döntetlent ért el. Heikki Heikkilä 14 győzelemmel végzett.

A vasutas sakksport rajongói ezúttal is dicséretes munkát végeztek. A könyvjutalomban részesült győztesek pedig méltó utódként szerepeltek a legjobbak házi versenyén.

V. M.

Az amatőrök nagy érdeklődéssel figyelik Dely nemzetközi mester lépéseit

RAKTÁRBAN POROSODÓ PÉNZTÁRABLAK

Veresegyházon huzatos a személypénztár. A panaszok megszüntetése céljából hat hónap alatt elkészíttettek egy beszélő-rácsos, forgótányéros pénztárablakot. Az ablak öt hónapja megérkezett az állomásra. Azóta a raktárban porosodik, varja azt a napot, amikor végre beépítik a helyére.

Ezt várják a személypénztár dolgozói is.

Sass József
Veresegyhaz

Műszaki konferencia Kiskunhalason

Tanulságos műszaki konferencia volt *Kiskunhalason. Simonek Gyula* állomásfőnök a társszolgálati ágak képviselőinek jelenlétében számolt be a személy- és áruszállítás problémáiról. Rámutatott arra, nincs sok értelme, ha hiba esetén az állomás és a fűtőház dolgozói igyekeznek egymásra hárítani a felelősséget. Hasznosabb, ha közös erővel küzdenek a hibák okainak megszüntetéséért.

A szakszervezeti bizottság titkára, *Dobra Lajos*, javaslatot terjesztett a műszaki konferencia elé: *kössenek komplexbrigád-szerződést a társszolgálati ágak dolgozói*. Ez az új versenyforma előmozdíthatja az együttműködés javulását, a kölcsönös segítségnyújtást.

Cserháti József
Szeged

Többet a megszokottnál...

Debrecen állomás pénztári szolgálatának dolgozói elhatározták, hogy többet tesznek a megszokottnál: a szocialista munkahely cím elnyerését tűzték célul. Nemcsak a gazdasági munkát akarják javítani — szocialista erkölcsi normák szerint kívánnak élni.

Szakmai tudásukat különböző szakvizsgák megszerzésével növelik. Többen oroszul és németül tanulnak. Figyelemre méltó része a vállalásnak, hogy a munkahely 19 dolgozója örökbe fogad egy árva gyermeket, akivel rendszeresen törődnek majd, hogy pótolják a szülői ház szeretetét. Bankbetétet gyűjtenek a gyermek részére, amit akkor kap majd kézhez, ha nagykorú lesz.

Molnár Miklósné
Debrecen

118 javaslat

Az *Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség* dolgozói műszaki konferenciákon és termelési tanácskozásokon beszélték meg, milyen feladatokat kell elvégezniök, ha beköszönt a tavasz.

Részt vett a tanácskozáson a főnökség dolgozóinak 90 százaléka, akik 118 javaslattal segítik a vezetők munkáját. A termelési tanácskozások megszervezését jól segítették a műhelybizottságok és a bizalmiak.

Antal József
Miskolc

Hatvani véradók

A hatvani villamos vonalfelügyelőség véradói kapcsolatot tartanak fenn a helyi kórházzal, s ha szükséges önkéntes véradással segítik elő a sérültek gyógyulását. Ez a vöröskereszles szervezet 1953-ban alakult s azóta az üzemegészségügy javítását is jól segíti. Dicséretre méltóak a szolgálati hely tisztasági mozgalmában és a szociális ügyek intézésében elért eredményeik.

N. J.
Hatvan

ÉLETET MENTETT

A kötelességteljesítés hősi példáját adta március 13-án Füzesabonyban Vigh Ferenc gépkísérő. Egy ittas állapotban levő utas fel akart ugrani a mozgásban levő vonatra. Az ugrást elvétette. A közelben tartózkodó Vigh Ferenc élete kockáztatásával szinte a kerekek alól rántotta ki a magatehetetlen embert, akiről kiderült, hogy hat gyermek apja.

Gyula Zoltán
Füzesabony

Pavel Popovics brigád

Pavel Popovics szerjet urpilóta nevét vette fel Széles István vonatvezető hatvani vonatkísérő szocialista brigádja. Ez a brigád is sok ezer kilométert utazott már, csak lassabban, mint ne'adójuk az űrhajóval. Elhatározták, hogy a személyvonatok menetrendszerűségében 97 százalékos eredményt érnek el és a brigád minden tagja havonta két pihenőnapján tehervonatnál is vállal szolgálatot.

Szücs Ferenc
Hatvan

Kultúrélet a Déli pályaudvaron

Eredményes munkát végez a Déli pályaudvar kultúrnevelési bizottsága. Megszervezték a pályaudvar területén a dolgozók kihelyezett általános iskoláját. Az esti gimnáziumba és technikumba 20 dolgozó jar a pályaudvarról.

A kultúrnevelési bizottság szervezte meg a szakszervezeti politikai iskolát is ahol diafilmvetítéssel kísérik az előadásokat. Harminc pályaudvari dolgozó vesz részt a műszaki munkásakadémián. Havonta rendszeresen rendeznek természettudományos ismeretterjesztő előadásokat is.

Szép hagyomány a nyugdíjba menő dolgozók búcsúztatása, amit éppen úgy a kultúrnevelési bizottság rendez, mint a farsangi táncestelet.

Foki István
Budapest

HIREK

Nem jön a háló, jön a háló! Jön a háló, nem jön a háló!

A vonatelemzés fontos dolog a vasúton, személy- és áruforgalomban egyaránt.

Személyforgalomban azért, mert egyes kötött formájú vonatok esetlegesen hiányzó kocsijainak pótlásáról kell gondoskodni.

Nézzünk két példát a rosszul leadott elemzések közül, melyek következményei jól mutatják az elemzések fontosságát.

Napjainkban tárgyalják az Utasellátó jogos panaszát. A tényállás: Sturovó MÁV képviselete 1964. január hó 14-én a 201. számú nemzetközi gyorsvonatról elemzést adott. A valóságtól eltérőleg azt közölte, hogy a Berlin—Bukarest között rendszeresen közlekedő hálókocsi hiányzik a vonatból. A Nyugati pályaudvar megkereste az Utasellátót és kérte a kocsi pótlását. Az meg is történt. Személyzettel, felszereléssel utra készen állott a kocsi. De amikor beerkezett a vonat, benne volt a hálókocsi. Tehát az ember, a felszerelés és a vele járó munka feleslegessé vált.

Ennek fordítottjával találkoztunk — ugyancsak a Nyugati pályaudvaron március 19-én, amikor Biharkeresztes határállomás (gyakran ad hibás elemzést) az 587/b sz. távirattal arról adott értesítést, hogy az 509 sz. vonatban a MÁV 384 sz. Bukarest—Berlin rendeltetésű WL kocsi érkezik. Aztán beerkezett a vonat, s nem volt benne hálókocsi.

Halló! Jó lesz ez így?

—lyf—

— 50 vasutas festő tevékenykedik a szombathelyi vasutasok Ady Endre Művelődési Otthonának képzőművészeti szakkörében. Munkájukat Burányi Nándor festőművész irányítja.

— Új hírközlő berendezéseket helyeztek üzembe Székesfehérvár állomáson. A régi morzetávíró berendezések helyett két irányban már új típusú szelektoros távbeszélő készüléken tovább ítják a táviratokat.

— *A város vasútállomásának tetején rendezték be az autóbusz-pályaudvart az angliai Lutonban.*

— Két év óta tart fenn baráti kapcsolatot a székesfehérvári járműjavító gyartási üzemének a szocialista brigád címet négyszer elnyert Szántóbrigádja a székesfehérvári nyomda szocialista címért küzdő ifjúsági brigádjával. Az ifjúsági brigád a közelmúltban ellátogatott a járműjavítóba.

— *Közös jugoszláv—bolgár határállomás. A jugoszláv és a bolgár államvasutak vezérigazgatósága között megállapodás jött létre a két ország határmenti vasúti forgalmának szabályozásáról. A megállapodás közös határállomás létesítését irányozza elő Dimitrovgrádban.*

— *A védőgázos hegesztésnél új típusú hegesztőpisztolyt használnak a székesfehérvári járműjavító hegesztői. Az újítást külföldi szakirodalom alapján vezették be.*

— 45 brigádban 572 dolgozó, az üzem összdolgozóinak mintegy 30 százaléka versenyzett a múlt évben a szocialista brigád címért a Dunakeszi Járműjavítóban.

— *Szellemi vetélkedővel fejeződött be a közlekedési szabadegyetem Debrecen állomáson. Az akadémián 9 előadás hangzott el.*

— Vasútépítő munkára készülnek a szegedi fiatalok. A nyári hónapokban mintegy 300 szegedi egyetemista és középiskolás fiatal vesz majd részt a Balaton északi partján folyó pályakorszerűsítésben.

— *Közlemény. A Budapest Keleti pályaudvar és Jósvafő —Aggtelek állomás között közlekedő 9802 és 9801-es sz. gyorsvonatok április 4-től május 30-ig mindennap közlekednek. Ugyancsak közvetlen jósvafő—aggteleki kocsit továbbít a Borsod-expressz.*

— Az utasok gondatlansága miatt meggyulladt egy pármás kocsi függönye a Déli pályaudvar tároló vágányán. A tüzet Spinger József kocsitisztító vette észre néhány perccel azután, hogy a szerelvényt kitolták a tárolóra. A kocsi kigyúlását sikerült megakadályozni.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Varnai László, Zomi Lajos Pécs, Haraszin Károly Bánréve, Cserháti József, Sziládi Sándor, Totka Károly Szeged, Kiss Lajos Alsóörs, Volosinovszky János, Molnár Miklósné, Marosán Pál Debrecen, Turcsik István, Fóki István, Müller János Budapest, Bognár Károly, Dániel József Tapolca, Mezősi Miklós Budafok-Háros, Szász József Veresegyház, Markos József Zalaegerszeg, Szücs Ferenc, Novák József Hatvan, Hábel György, Antal József Miskolc, Gyula Zoltán Füzesabony, Perlaki Gyula Sopron, Horváth Alfréd Csobád, Pintér Lajos Vácrátót: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Gál Jenő Kiskunfélegyháza, Süllés János Budapest, Ezeresi Zsigmond Debrecen: **Leveleiket illetékeshez továbbítottuk.**

Bácskai Tamás Kiskunhalas: Legutóbb G. Kovácsi Tamás néven írt. **Kérjük adja meg pontos nevét és címét, hogy válaszolhassunk levelére.**

Koncz János Budapest: **Verse közlésére nincs módunk.**

A Hivatalos Lapból

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

12. számból: 105 698/1964. I/2. Az ügyeleti szolgálat elszámolása.
107 377/1964. I/3. A. Az iratselejtezések végrehajtásáról.

Pályázat a Szaktanács felsőfokú munkavédelmi tanfolyamara.

HÍRDETÉS

— A Balaton mellett, Vonyarcvashegyen 140 négyszögöles telek eladó. Cím: Radnóti Lajos, Bp., Pestimre, Thököly út 62.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u. 6
Telefon: városi: 424—184,
üzemi: 39—79
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Még egyszer a rendkívüli segélyekről

Lapunkban már több ízben felhívtuk a tényleges dolgozók és a nyugdíjasok figyelmét, hogy a különböző indokok alapján kérhető és adható rendkívüli segélyek iránti kérelmeket hol, hogyan kell benyújtani.

Ennek ellenére még mindig sok rendkívüliségély-kérelem érkezik a központ társadalombiztosítási osztályához, holott annak elintézése nem tartozik az osztály jogkörébe. Az ilyen kérelmeket mindig vissza kell küldeni a kérelmet benyújtóhoz, ami az elintézés idejét meghosszabbítja.

Ismételten hangsúlyozzuk, hogy a szakszervezeti bizottságok, a nyugdíjas helyi csoportok, a szolgálati vagy nyilvántartó főnökségek megkerülésével

közvetlenül a központhoz küldött rendkívüli-segély-kérelmek nem gyorsítják, hanem késleltetik a kérelmező ügyének elintézését.

Vállalati rendkívüli segély

A vállalati rendkívüli segélyek kérésének jogosultságát a szolgálati főnökség, a rászorultságot a szakszervezeti bizottság bírálja el és mindazoknál a szolgálati főnökségeknél, ahol a vállalati rendkívüli-segély-keretet maga a főnökség kezeli, a szakszervezeti bizottság segélyezési albizottsága dönt a segélyek odaítéléséről és összegéről.

A segélykérelmet a szakszervezeti bizalmi útján a szolgálati főnökséghez kell benyújtani,

onnan kerül a szakszervezeti bizottság segélyezési albizottságához.

Vannak olyan kisebb szolgálati főnökségek, amelyeknek rendkívüliségély-keretét az igazgatóság kezeli. Rendkívüli segély iránti kérelmet ilyen helyeken is a bizalmi útján a szolgálati főnökséghez kell benyújtani. A különbség itt annyi, hogy a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság javaslata alapján a területi jellegű megyei bizottság mellett működő segélyezési bizottság dönt a szolgálati főnökségek által beküldött kérelmek elbírálása alapján a segély odaítéléséről és mértéről.

A vasutas nyugdíjasok rendkívüli segélyt nem igényelhetnek, erre csak a tényleges dolgozók jogosultak.

Szakszervezeti rendkívüli segély

A szakszervezeti rendkívüli segélyek keretösszege a szakszervezeti bizottságok kezelésében van. (Nyugdíjasoké a nyugdíjas helyi csoportnál.) Mindazok tehát, akik szakszervezeti rendkívüli segélyt szándékoznak kérni, írásos kérelmüket adják át a bizalminak. A bizalmi a javaslatot véleményezi.

A bizalmi javaslatával ellátott kérelmet ahhoz a szakszervezeti bizottsághoz kell beadni (nyugdíjasoknak a helyi csoporthoz), amelyiknél nyilvántartásban vannak, illetve ahová a tagdíjat fizetik. Ebben az esetben is a szakszervezeti bizottság segélyezési albizottsága, helyi csoport vezetősége dönt a segély megítéléséről és az összeg nagyságáról.

Tbc-sek rendkívüli segélye

A tbc-sek részére adható rendkívüli anyagi támogatás az egyetlen készpénzsegély fajta, amit a központ társadalombiztosítási osztálya bírál el és állapítja meg az összeg nagyságát. Ilyen segélyt csak a tbc-s tényleges dolgozók és a saját jogon nyugdíjat élvező tbc-s nyugdíjasok kérhetnek. Tbc-s családtagokra és eltartottakra a segély még nincs kiterjesztve.

Tbc-sek rendkívüli anyagi támogatás iránti kérelmet általában évente egyszer adhatnak be, feltéve, ha a tüdőgondozó vagy tüdőszanatórium igazgatója ezt javasolja.

A tbc-s rendkívüli anyagi támogatás iránti kérelmet a központ társadalombiztosítási osztályához kell címezni, de a szolgálati (nyilvántartó) főnökséghez kell benyújtani. Ez azért szükséges, mert a szolgálati (nyilvántartó) főnökség megvizsgálja, hogy mindazok az okmányok csatolva vannak-e a kérelemhez, amelynek alapján a segély odaítélése megtörténhet.

A kérelemhez csatolni kell:

a) tüdőgondozó vagy szanatórium igazgatójának javaslatát,

b) a szakszervezeti bizalmi környezettanulmányát,

c) a szakszervezeti bizottság javaslatát,

d) a szakvonali záradékot.

Ha a felsorolt mellékletek megvannak, a szolgálati (nyilvántartó) főnökség küldi fel a kérelmet a központhoz, ahol annak elbírálása megtörténik.

Ha hiányosan felszerelve, vagy a szolgálati (nyilvántartó) főnökséget megkerülve érkezik a kérelem a központhoz, az a kérelem késedelmesebb elbírálását vonja maga után.

Felkérjük a szakszervezeti bizottságokat, nyugdíjas helyi csoportokat, hogy rendszeresen tájékoztassák a dolgozókat és a nyugdíjasokat a fentiekről, mert ezzel meggyorsítjuk a kérelmek elbírálását.

Társadalombiztosítási osztály

Törzsvendég

— Oda ne tessék ülni! Az a Sanyi bácsi helye. Tizenkilenc éve utazik ezen a munkásvonaton

Emlékezés

— Tizenkilenc évvel ezelőtt így utaztunk, és nagyon boldogok voltunk.

(Pusztai Pál rajzai)

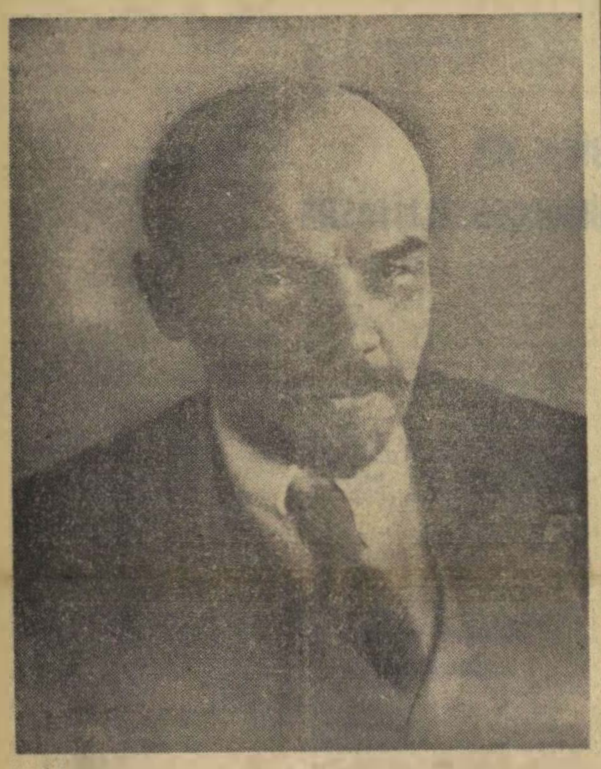
MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — Ára 40 fillér — 1964. ÁPRILIS 18.

Gondolatok Lenin születésnapjára

A Volga menti Szimbirszk (ma Uljanovszk) városában 94 évvel ezelőtt, 1870. április 22-én született Vlagyimir Iljics Lenin, az Orosz Kommunista Párt és a szovjet állam megalkotója, a világ dolgozóinak nagy vezére és tanítója. Ma már nincs a földkerekség legtávolabbi pontján sem olyan hely, ahol ne ismernék Lenin nevét és tanításait. Lenin eszméi valósulnak meg a szocialista országokban, tanításai elkésítik, vezérlik a világ dolgozóit a békéért és a szocializmusért, a jobb jövőért vivott harcban.



Lenin zászlaja alatt aratott győzelmet 1917-ben a szovjet nép a tőkések és a földesurak fölött. Ma ugyanez a zászló vezeti az azóta világrendszerré vált szocializmus országait. A Szovjetunió Kommunista Pártja és a többi testvérpártok — köztük a mi pártunk — számára ma is iránytűt jelentenek a lenini tanítások.

A tudományos szocializmus halhatatlan nagyjainak Marxnak, Engelsnek és Leninnek tanításai szerves egységet alkotnak: a marxizmus—leninizmust. Mi a lényegük a lenini tanításoknak?

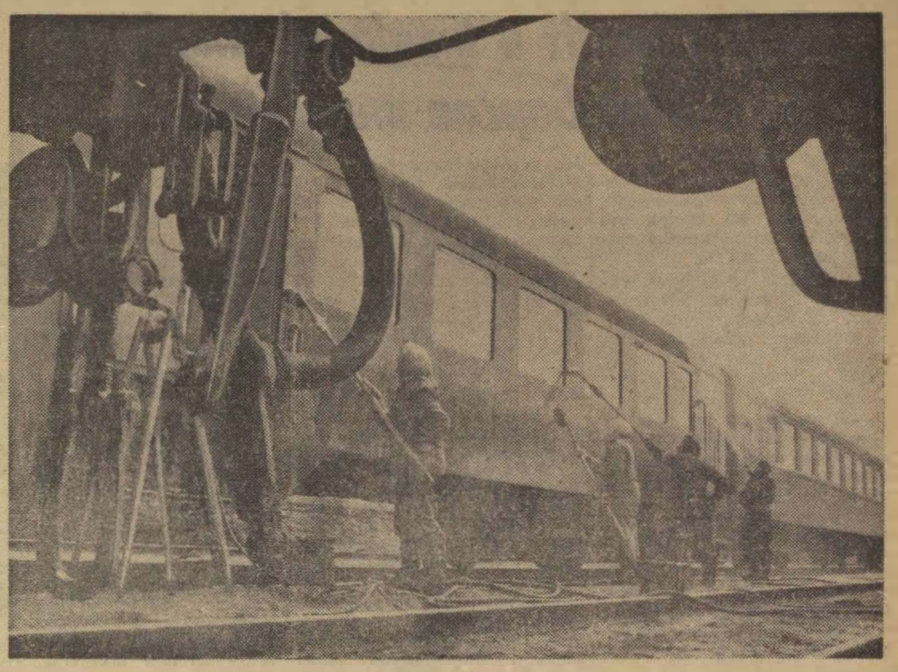
Elsősorban az, hogy Lenin a forradalmi cselekvés vezérfonalát adta a proletariátus kezébe. Mélyreható történelmi elemzéssel megmutatta a haldokló korszakába érkezett kapitalizmus megdöntésének, az új társadalom felépítésének útját. A marxizmus nagyszerű eszméit megvédte minden opportunista ferdítéstől, anarchista túlzástól. Megalkotta a munkásosztály forradalmi pártját, amely egyedül alkalmas arra, hogy megszervezze a néptömegeket a kapitalizmus megdöntésére, az új, szocialista társadalmi rend kialakítására. Forradalmi munkásságában megvalósította az elmélet és a gyakorlat dialektikus egységét. Nemcsak elméleti síkon bizonyította be, hogy lehetséges a szocializmus győzelme először egy országban, de a szovjet hatalom megteremtésével a gyakorlatban is bebizonyította azt. Felkeltette ezzel az egyes országok proletárjamak kezdeményező készséget a saját nemzeti burzsoáziájuk elleni harcra. Minden vonatkozásban tovább fejlesztette a marxizmus tanítását a proletárdiktatúra, valamint a párt vezető és irányító szerepének kérdéseiről.

Új típusú vezető volt Lenin. Mérhetetlenül nagy tudós, de mint ember, egyszerű és szerény, akit ezernyi szál fűzött a tömegekhez. A párt és a szovjetek vezetői mindig arra tanítottak, hogy állandó szoros kapcsolatuk legyen az élettel, a gyakorlattal. Óva intett attól, hogy a vezetésben elburjánozzanak az adminisztratív módszerek. Nyomatékkal hívta fel a figyelmet a személyi kultusz veszélyeire is. A XIII. pártkongresszushoz írt levelében — melyet politikai végrendeletként tartanak számon —, nem véletlenül javasolta: célszerű lenne, ha a kongresszus mérlegelné Sztálin áthelyezését más posztra és helyére olyan embert kellene állítani, aki türelmesebb, lojálisabb, udvariasabb, figyelmesebb és kevésbé szeszélyes.

Az SZKP XX. kongresszusa ismét a megillető helyre, a párt politikájának középpontjába állította a lenini tanításokat. Rendkívül fontos vonása ezeknek az elveknek, hogy megvan a lehetősége a népek békés egymás mellett élésének, s ez a békés egymás mellett élés a szocializmus erőinek növekedését hozza. Az utóbbi évtized, melyet az imperializmus gyarmati rendszerének további bomlása jellemez, fényesen bizonyítja e tanítás helyességét. Lenin vetette el azt a magot, amelyből kisarjadt napjaink egész világot átfogó békemozgalma. A szovjet kormány, a szovjet nép Hruscsov elvtárs vezetésével, a világ valamennyi békeszerető népének rokonszenvétől és támogatásától kísérve, óriási erőfeszítéseket tett a béke megőrzésére, a leszerelésre. Hogy ezek az erőfeszítések nem hiábavalóak, azt bizonyítja, hogy békében élhetünk, és Moszkvában az imperialista hatalmak képviselői is aláírták az atomcsend-szerződést. Bízunk abban, hogy ezt a lépést újabbak követik, és sikerül megfékezni a népek nagy tehertételét, a fegyverkezési versenyt.

Lenin emlékét idézve fogadjuk meg, hogy még szorosabban sorakozunk pártunk mögé, és hazánkban is győzelemre visszük a dolgozók ügyét, Lenin ügyét, a szocialista társadalom felépítését.

EZ MÁR TAVASZ



A naptár szerint már egy hónapja tavasz van. Az időjárás azonban meglehetősen hűvös. A Déli pályaudvar kocsitisztítói még jól felöltözve végzik a kocsik külső mosását. Mindenesetre ez a munka is azt igazolja, hogy itt a tavasz. Reméljük lassan az idő is jobbra fordul.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

Az 1963. évi teljesítmények alapján a Minisztertanács és a SZOT Elnöksége az alábbi szolgálati helyeknek ítélte oda a vörös vándorzászlót és az ezzel járó pénzjutalmat:

1) *Komáromi csomópont,*
2) *MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség,*
3) *Celldömölki csomópont,*
4) *MÁV Dunakeszi Járműjavító ÜV.*

A kitüntetésekhez gratulálunk!

A vasút új élüzemei

Az 1963. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet és az ezzel járó pénzjutalmat:

Szombathely, Pécs, Győr, Kecskemét, Dorog, Kisterenye vasúti csomópont, Gyöngyös állomás, Kiskunhalasi-, Budapest—Angyalföldi-, Mátészalkai Pályafenntartási Főnökség, Szombathelyi Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség Utasellátó ÜV, Miskolci Járműjavító ÜV., Gépjavító ÜV, Autofuvarozási Főnökség.

Az élüzem címet elnyert szolgálati helyek dolgozóinak további eredményes munkát kívánunk.

Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek

Az 1963. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek részesültek vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban:

Budapesti Igazgatóság

Budapest Ferencváros, Hatvan, Kőbánya-felső, Tatabánya-alsó, Budapest Duna-part állomás, Budapest Keleti, Budapest Déli pályaudvar, Budapest Keleti Fűtőház, Villamos Felsővezeték Építésvezetőség Kőbánya. Budapest Keleti Villamosfenntartási Főnökség, Landler Jenő Villamos Vonalfelügyelőség.

Debreceni Igazgatóság

Debrecen, Mátészalka, Kisújszállás, Karcag állomás. Mátészalka Fűtőház, Debrecen Szertárfőnökség.

Miskolci Igazgatóság

Eger, Szerencs, Sátoraljaújhely, Vámosgyörk állomás, Szerencs, Sárospatak, Jászapáti fűtőház, Miskolci Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

Pécsi Igazgatóság

Dombóvár, Nagykanizsa, Sárbogárd, Balatonszentgyörgy, Barcs állomás, Kaposvári Pályafenntartási Főnökség.

Szegedi Igazgatóság

Mezőhegyes, Szentes, Kiskunfélegyháza állomás, Vésztő fűtőház, Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség.

Szombathelyi Igazgatóság

Pápa, Várpalota, Veszprém, Sopron déli állomás, Tapolca, Pápa fűtőház, Zalaegerszegi, Tapolcai Pályafenntartási Főnökség.

Egyéb szolgálati helyek

Épületelemgyártó Főnökség, Házkezelő Főnökség, Északi Osztószertár Főnökség, Jegynyomda Főnökség, Északi Járműjavító ÜV.

További eredményes munkát kívánunk!

Az üzemi jutalék átlaga: 10,2 nap

A vasút 1963. évi teljesítményei alapján kifizetésre kerülő üzemi jutalék átlaga igazgatóságonként a következőképpen alakult:

1.	Szombathely	12,07 nap
2.	Pécs	11,57 nap
3.	Szeged	11,07 nap
4.	Debrecen	10,57 nap
5.	Miskolc	10,07 nap
6.	Budapest	9,57 nap
	Központi szolgálat	11,07

Angol vasutasszakszervezeti küldöttség hazánkban

Április 13-án, szakszervezetünk elnökségének meghívására, angol vasutasszakszervezeti küldöttség érkezett hazánkba. Hatnapos látogatásuk alatt szakszervezetünk munkáját tanulmányozzák. Liverpool és North Wales vasutas területi tanácsának küldöttségét *R. Barlow* elnök vezeti. Tagjai: *A. Owen* alelnök, *J. H. Sayle* titkár, *A. Lipton* forgalmi végrehajtóbizottsági tag és *S. Woods* műhelybizottsági tag.

FELHÍVÁS!

A Magyar Szocialista Munkáspart VIII. kongresszusának a szocializmus teljes felépítésére vonatkozó határozata alapjan Népköztársasagunk Elnöki Tanácsa az 1963. év 34. sz. törvényereju rendeletében nagyjelentőségű intézkedéseket foganatositott a munkavedelmi tevékenység továbbfejlesztése érdekében.

Az új rendelkezések atfogóan, magasabb szinten és egyértelműen határozzak meg az állami és a szakszervezeti szervek feladatait, mind az irányítás, mind a végrehajtás szempontjából. A rendelet biztositékot nyújt a munkavédelem társadalmi üggyé történő kialakulasához, megteremtve ezzel az állandó továbbhaladás feltételeit. A dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javításához nagyobb jogkört biztosit, de egyben nagyobb felelősséget ró a gazdasági vezetőkre a munka közvetlen irányitóira és a mozgalmi szervekre egyaránt.

A jogok kiterjesztése elsősorban a balesetek megelőzését szolgálja. Vonatkozik minden olyan területre, ahol a dolgozók munkakörülményeinek biztonságos megteremtése nélkülözhetetlen. Az új törvény feltétlen betartása fokozza a munkabiztonságot, ezen keresztül a vasút termelési és szállitási feladatainak maradéktalan ellátását. Lehetőséget ad a szocialista társadalomra jellemző munkakörülmények megvalósitására.

Felhivunk minden szakmai vezető, irányító és végrehajtó szolgálatot teljesitő vasutas dolgozót, a mozgalmi szervek tisztségviselőit, hogy a törvényt alaposan tanulmányozzák, előirásait tegyék magukévá, azokat tartsák be és tartassák be.

Szabó Antal,
a Vasutasok Szakszervezetének
főtitkára

Rödönyi Károly
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója

Kiváló újítók kitüntetése

Április 4-e alkalmából osztották ki a vasút legkiválóbb újítóinak kitüntetéseit. 3 újító arany, 9 ezüst, 20 pedig bronz fokozatát kapta meg a Kiváló újító kitüntetésnek.

Arany fokozat:

Holló Mátyás főintéző KPM I/1., Rámási Tibor felügyelő KPM I/8., Mayer József főintéző Bp. Ig. II. o.

Ezüst fokozat:

Kassai Dénes főfelügyelő KPM I/1., Szücs Gyula főellenőr Északi Jj. ÜV., Varga József mérnök főintéző, Kiss László főintéző Miskolci Ig. II. o., Szigetvári József Füzesabony fth., Soltész János főintéző, Vass Sándor főintéző Miskolci Ig. Tervosztály, Obermayer Tibor mérnök főintéző KPM I/1., Kormányos László főintéző Hidépítési Főn.

Bronz fokozat:

Horváth József főintéző Bp. Ig. V. K. Sz V., Buza József Székesfehérvári Jj. ÜV., Kulcsár József intéző Debrecen Ép. Főn., Ferenci Mihály főtanácsos Miskolci Ig. II. o., Bodnár József felügyelő, Molnár László főintéző Miskolci Ig. III. o., Újhelyi Jenő főintéző Miskolci Ig. VI. o., Farkas László főintéző, Tóth Zoltán főintéző Ómiskolci Pft., Tóth György mérnök, intéző, Sebestyén Árpád főintéző Hidépítési Főn., Holló György tiszt Magasépítési Főn., Szabó András mérnök, intéző Nyugati Műszak. Lőwi Béla főellenőr Keleti Műszak, Csapó János ellenőr, Fehér Gyula ellenőr Szolnok fth., Koppány Ferenc Hámán Kató Szertár, Szlivás Géza mérnök, főtiszt Bp. Ig. V. o., Vaskó István főintéző Északi Jj. ÜV., Mészáros Károly főintéző KPM I/1.

Az üzemi vállalatok nyereségrészesedése

Az 1963. évi teljesítmények alapján a MÁV üzemi vállalatok nyereségrészesedése a következőképpen alakult:

Északi Járműjavító	22,6 nap
Landler Jenő Járműjavító	12,8 nap
Dunakeszi Járműjavító	21,3 nap
Szolnoki Járműjavító	6,9 nap
Debreceni Járműjavító	6,6 nap
Miskolci Járműjavító	20,7 nap
Szombathelyi Járműjavító	21,3 nap
Székesfehérvári Járműjavító	19,5 nap
MÁV Gépjavító ÜV	17,8 nap
Kitérőgyártó	14,7 nap
Utasellátó	11,2 nap

Sokat javult a bizalmiak munkája Győr-Sopron megyében

Ezúttal nem a bizalmiakat kerestük, hanem a *Győr-Sopron megyei bizottság* titkárát, *Hevessy Jánost* kértük, beszéljen a bizalmi munka megyei tapasztalatairól.

Kérdéseink nem érték váratlanul *Hevessy* elvtársat, mert a megyei bizottság rendszeresen foglalkozik ezzel a kérdéssel, rövidesen írásos anyag is kerül erről a bizottság ele.

— *Tapasztalataink szerint a múlt évben sokat javult a bizalmiak munkája* — kezdte *Hevessy* elvtárs. — *A bizalmi munkát természetesen nem lehet élesen elválasztani alapszervezeteink egyéb tevékenységétől, főként a vezetőségek munkájától. Ahol jól dolgozik a vezetőség, ott a bizalmiak irányítása, beszámoltatása is rendszeres, a tagság megelégedésére végzik munkájukat.*

Gyenge vezetés — gyenge munka

Mondott is erről néhány példát. *Csorna állomáson* gyengen dolgoznak a bizalmiak. Oka: a vezetőség is gyenge. A titkár nem tudja megszervezni a kollektív munkát. Nehezíti helyzetüket, hogy a tagság egy része MÁV, másik része GySEV dolgozó. Ebből az „öszvér"-helyzetből sok bonyodalom származik. A bizalmiak között Csornán is sok a képzett aktivista, munkájuk mégsem eredményes, mert javaslataikkal nem foglalkozik kellően a vezetőség. *Nagyszentjánoson* a villamos vonalfelügyelőség alapszervezeténél a titkárcserék gátolták a bizalmiak munkájának jobb megszervezését, segítését.

— *A legtöbb helyen sikerült elérnünk, hogy a szolgálati vezetők jutalmazás, vagy más fontos kérdések eldöntése előtt a bizalmiak véleményét is meghallgassák,* — folytatta. *Tapasztalatcserét is szerveztünk — különös tekintettel a bizalmi munka módszereire — Győr állomás és a hegyeshalmi fűtőház alapszervezete között. A GySEV igazgatóság alapszervezete is átvette a győriek jó módszereit.*

„Inkább kapálok..."

Győrben sem volt könnyű a bizalmiak munkájának megjavítása, tekintélyük növelése. Amikor például arról volt szó, hogy a bizalmiak tegyenek javaslatot jutalmazásra, előléptetésre, némelyik ezt mondta: *„Inkább kapálok, de nem hagyom szidni magam!"* Mégis sikerült megértetni ezekkel az „érzékeny" emberekkel is hogy nemcsak a saját véleményüket kérik, hanem a kollektíva véleményét kell tolmácsolniuk.

A legtöbb szocialista brigádot *Győr* állomáson a bizalmiak vezetik. Nem tekintik ezt végleges állapotnak. Csak addig vállalták, amíg a brigádok megerősödnek. Akkor átadják majd ezt a feladatkört egy arra alkalmas brigádtagnak. A különböző szervezési feladatokból is jól kiveszik a részüket. A munkásakadémia és a két szakszervezeti politikai iskola szervezésében is helytálltak. Most a tavaszi takarításra, az állomás csinosítására mozgósítanak.

Emberséges hangon

Kétségtelen, hogy a javuló termelési eredmények elérésében is nagy része van Győrött a bizalmiak agitációs munkájának. Élüzem szinten teljesítették a tavalyi tervet és azóta tovább javult a menetrendszerűség. Dicséret illeti az állomás legjobb bizalmiait, köztük *Gács Istvánt, Pálmai Bélát* és *Csányi Istvánt*, valamint *Tandori Lászlónét*, aki személyesen látogatja meg csoportjának megbetegedett tagjait.

— Hogyan lehetne tovább javítani, még eredményesebbé tenni a bizalmiak munkáját?

— *Feltétlenül úgy, hogy többet segítünk nekik* — válaszolta a megyei bizottság titkára. — *Nemcsak az alapszervezetek vezetőségeinek segítségét kérik a bizalmiak, hanem a szakvonali vezetőkét is. A dolgozókkal való törődés ugyanis nemcsak a szakszervezet dolga, hanem azoké is, akik a munkát irányítják. Többet segíthetnének lakás, tüzelő, gázpalack és egyéb problémák megoldásában. Különösen az jelentene sokat, ha emberségesebbé válna mindenütt a szakvonali vezetők hangja. Bizalmijaink sokat panaszkodnak egyesek lélektelen bánásmódja miatt. A goromba hang, a lélektelen bánásmód gyakran lerombolja azokat az eredményeket, melyeket a bizalmiak elértek a dolgozók körében.*

Megszívlelendők ezek még akkor is, ha a megyei bizottság titkára nem említett névszerint egyetlen ilyen vezetőt sem. Egyetlen vezető se gondolja, hogy a határozat utasítás, a jó vezetés helyettesíthető a durva bánásmóddal

L. J.

„Otthon sem éreznénk magunkat jobban"

A kaposvári nevelőintézet háromszázhatvan tanulója mindegyikének élete külön fejezetet érdemelne. *Pallos László* igazgatóval folytatott beszélgetés során családi tragédiák, gondokkal átszőtt sorsok igazolták az intézet létjogosultságát: A nevelőknek, pedagógusoknak legtöbbször a szülői szeretetet, az otthon melegét is pótolniuk kell.

— *A ránk bízott gyerekek életének alakulását az intézet elhagyása után is nyomon követjük* — kapcsolódott a beszélgetésbe Révay Gabriella igazgatóhelyettes —. *Gyakran kapunk leveleket volt növendékeinktől. Örülünk, amikor arról írnak, hogy sikeresen vizsgáztak a technikumban, gimnáziumban. Pogány Judit, egykori tanulónk egyetem előtt áll. Bátyja orvostanhallgató. Gáti Edit is arról értesített, hogy felvették az egyetemre. Öröm tudni, hogy több éves munkánknak, faradozásunknak nem maradt el az eredménye. Erre egy kicsit büszkék is vagyunk.*

S hogy van mire alapozni büszkeségünket, ezt a statisztikák bizonyítják. Az elmúlt esztendőben végzett valamennyi diákjuk tovább tanult. Bár az intézet tanulmányi átlaga csupán 3.5 (*sokat rontanak ezen az alsó tagozaton tanulók*), a VII. és a VIII. osztályban egyetlen diák sem áll bukásra.

A hatodikosok kézimunka köre horgolás közben
(Forrai János felv.)

— *Igen eredményes és ösztönző a tanulmányi verseny, valamint a rend, a fegyelem és a tisztaság megtartásáért indított mozgalom* — mondotta Pallos László. — *Az értékelés, az osztályzás naponta történik. A növendékek hetenként elbírálják, hogy kit illet meg a legjobbaknak járó jutalom. Így vándorol a jó tanulást jelképező vonat, a rend betartásáért járó mackó, valamint a fegyelem „jelvénye", az autó.*

A tanulás mellett gazdag intézeti programot valósítanak meg a növendékek. Igen népszerű a háztartási-, valamint a szabás-varrás szakkör. A kislányok keze munkája mindenütt látható az intézet folyosóján, halókorletében, tantermekben. Ízlésés terítők, tarsolyok polcszegélyek, könyv- és napló borítók jeleskednek a tanulók munkájából. A konyhai személyzet is szívesen fogadja a segítséget, amikor a szakkör tagjai a vacsora elkészítésénél szorgoskodnak. A felelősök még takarítanak is.

Dicséretes, hogy az intézet tagjai a tizenkét pontos ütőtörő törvényből minden hónapban napirendre tuznek egyet. Márciusban például az *„Ütőtörő mindig igazat mond és igazságosan cselekszik"* szellemében végezték munkájukat.

Évente két alkalommal, a pedagógusnapon és május 1-en maguk a növendékek látják el az intézetben a szolgálatot. Feladatukat kifogástalanul teljesítik

Meglehetősen színes az intézetben a kulturális és sportprogram. Színházlátogatás, mozi, hangverseny, kirándulás, sportjáték szerepel az esemény naptárban.

A tíz év óta rendszeresen vezetett Intézeti Krónika még sok mindenről tudna „beszélni". Felejthetetlen élményről, nagyszerű sikerekről, melyek egyre inkább öregbítik a nevelőintézet hírnevét.

Forrai János

A törvényesség védelmében

Az államvasuti havibéres dolgozók munkabérének megállapítására vonatkozó 133 000/1963. I/2. B. sz. rendelet 4 § 4/a. pontja. a Bér- és munkaügyi szabályzatok a munkafegyelem megszilárdítása érdekében lehetővé teszik, hogy a szolgálati vétséget vagy mulasztást elkövető dolgozók munkaköri bérét — indokolt esetben —, fegyelmi eljárás lefolytatása nélkül is csökkenteni lehessen. A bércsökkentés ilyen formán történő megvonásának azonban jelentős előfeltétele, hogy a dolgozót előzetesen írásban figyelmeztessék az elkövetett mulasztásra, továbbá, hogy ismételt mulasztás esete álljon fenn Természetesen a bércsökkentéshez és annak mértékéhez a helyi szakszervezeti bizottság egyetértése is szükséges.

Az egyértelmű meghatározás ellenére megtörténik hogy egyes szolgálati vezetők, igazgatósági előadók nem eszerint járnak el.

A debreceni igazgatóság III. osztálya a közelmúltban kiadott rendelkezéseivel például kötelezte Debrecen állomás vezetőjét, hogy az általuk megnevezett dolgozók munkaköri bérét 50, illetve 30 forinttal csökkentse. Sőt az egyik dolgozó munkaköri bérét egy napon 50, majd 30 forinttal, tehát összesen 80 forinttal rendelték el csökkenteni.

A Gy. 104.—6085/1964. III. 4. számú kiadvány például szúkszavúan a következőket tartalmazza: *„Igazolását nem fogadom el. A késői indításért hibás dolgozójának havi munkaköri bérét egy ízben 50 forinttal csökkentse. A végrehajtást jelentse E. III. 4."*

Csak egyetlen példát idéztünk, de a többi is ilyen rövid, rideg és szűkszavú. Ezek a kiadmányok és az intézkedések azt bizonyítják, hogy a debreceni igazgatóság III osztályának egyes előadói nem jól ismerik a rendeletet, sőt mi több, hatáskörükkel sincsenek tisztában. Ha tisztában lennének nem adtak volna ki olyan rendelkezést, amely a vasúton meghonosodo pénzbírságolásra emlékeztető önkényes, törvénysértő intézkedésekre emlekeztet.

B. J.

Nyugdíjasokat búcsúztattak

Szeged állomás 30 nyugdíjba menő dolgozóját búcsúztatták április 2-án a „Petőfi Sándor" Művelődési Otthonban.

Nagy István állomásfőnök meleg szavakkal köszöntötte a tapasztalt vasutasokat, akik nagy segítséget nyújtottak az utánpótlás nevelésében. A nyugdíjasokat megvendégelték és szép ajándéktárgyakat nyújtottak át nekik.

(Bánkfalvy)

51 brigád a szocialista címért

Az idén már 51 brigád, a *Székesfehérvári Pályafenntartási Főnökség* 558 dolgozója vállalta a szocialista cím elnyerését.

Legfőbb céljuk a lassújelek csökkentése, a pálya minőségének javítása. Széles korben alkalmazzák az új alázúzalékolásos fenntartási módszert, melynek egyik előnye, hogy sok nehéz fizikai munkától kíméli meg a pályamunkásokat. Azt tervezik, hogy a vasutasnaptól versenyt indítanak a *„szocialista pályafenntartási főnökség"* cím elnyeréséért.

Mesterházi László
Székesfehérvár

Küldjék vissza a kalauzkocsikat

Napról napra kevesebb a kalauzkocsi a Déli pályaudvaron a szükségesnél A 2114-es, az 1814-es és az 5014-es vonatokhoz gyakran nem áll rendelkezésre az előírt kalauzkocsi. Emiatt késik az útipoggyász és az expresszáru.

Ugy látszik, a budapesti igazgatóság kocsiintézősége hiába rendelkezik a kalauzkocsik visszaküldéséről. Székesfehérvárott, a kocsirendezők kényelmessége miatt vagy más okból elakadnak a Déli pályaudvar kalauzkocsijai.

Kérjük a székesfehérváriakat, szüntessék meg ezt a rossz gyakorlatot.

Poki István

KÉSZÜLJÜNK FEL A ZÖLDSÉG- ÉS GYÜMÖLCSSZÁLLÍTÁSRA

A második negyedévtől kezdődő feladatokra intézkedési tervet dolgozott ki a szegedi igazgatóság. A terv a személyszállítás 3, az áruszállítás 4.9 százalékos növelését irányozza elő. A tehervonatok átlagos terhelése legalább 840 tonna kell, legyen. Javítani kell a menetrendszerűséget is.

Rövidesen megkezdődik igazgatóságunk területén a gyümölcs- és zöldségszállítási idény. Gondoskodni kell arról, hogy minden ilyen küldeményt gyorstehervonattal továbbítsunk. A nemzetközi gyorstehervonatok menetrendszerinti továbbítása is jelentős feladatokat ró igazgatóságunk dolgozóira.

A gazdaságosság fokozása érdekében növeljük a rakodással képzett irányvonatok számát. Ilyen vonatokkal továbbítjuk a keceli tőzeget, a makói homokot, a békéscsabai téglát és a kardoskúti olajat.

Sziládi Sándor
Szeged

1904. április 19

A nagy vasutassztrájk 60. évfordulójára

1904. április 19-e örökké emlékezetes marad a magyar vasutasság történetében. Ezen a napon annyi igérgetés, tudatos hazugság után betelt a pohár, s abból a vasutasok keserűsége, a létért, a családért való küzdelem véres verejtékcseppjei kicsordultak

Nem máról holnapra történt!

Ezt a sztrájkot megelőzőleg elkészített illetményrendező törvényjavaslat is igazolja. Ime: *„A m. kir. államvasutak alkalmazottainak illetményei 30 év óta változatlanok, noha ezen hosszú időszak alatt a megélhetési viszonyok nemcsak a székesfővárosban, hanem mindenütt az országban tudvalevőleg tetemesen drágultak, másfelől a személyzettel szemben a szolgálati igények fokozódtak.* (Részlet a 27.254 IV/1904. sz. törvényjavaslatból.)

A század végére egyre erősödött a közös sorsban egymásra utalt vasutasság önvédelmi harca.

Az elsők között *Debrecen* mozdult meg. Majd az ország minden részéből összegyűlt mozdonyvezetők készítettek bátorhangú emlékiratot, melyet báró *Dániel Ernő* kereskedelemügyi miniszternek nyújtottak be. Nagyon szívesen fogadták a küldöttséget, csak éppen semmisem történt. Nemsokára a horvátországi magyar vasutasok kezdtek mozogni. Ezt a megmozdulást nevezhetjük a sztrájk csírájának. Itt állt az élre *Margulit Kálmán* ellenőr, kinek a későbbi eseményekben jelentős szerepe volt.

A mozgalom egyre terjedt. Az ország nagyobb városaiban rendszeresen gyűléseztek a vasutasok, egyetlen kívánsággá vált, hogy Budapesten egy országos nagygyűlést kell tartani. A kormány a gyűlést megtiltotta.

A tiltó rendelet 1904. április 19-én jelent meg. De ekkor már a vasutasság nagyrésze útban volt a főváros felé, és a „Magyar Közérdek" című újság fedőlapján a következő felhívás volt olvasható:

„Vasutasok! Kartársaim!

Ti, akik azt hittétek eddig, hogy szabad hazának szabad gyermekei vagytok, minő rettenetesen megcsalatkoztatok. Hiszen ha szabadok lennétek, nem kellene áldáz küzdelmet vívni a gyermekeitek betevő falatjaiért és az emberi jogok legkezdetlegesebbjeiért. Rabszolgák vagytok!

Ne hallgassatok a gyáva és meghunyászkodott vezetők csillapító intelmeire, se pedig a hatalom fenyegetéseire. Tömörüljetek rettenhetetlen tömegbe sorakozva és kiáltsátok a hatalom felé az ultimátumot. A mai napnak, a mai nagygyűlésnek diadalt kell hozni részetekre. Küzdhettek bátran, mert a nemzet van veletek, a nemzet, mely küzdő katonáit cserben még sohse hagyta.

Előre! Diadalra! A gyávát nem szeretik az istenek, és megvetik az emberek!

Margulit Kálmán"

Történeti munkák, korabeli újságok és a sztrájk 50 éves jubileumi ünnepségén résztvett régi harcosok, ilyenformán beszélték el a történteket:

1904. április 19-én, este 7 óra 50 perckor járt be Rákosrendezőre a Nyugati pályaudvarra tartó 165 számú helyi személyvonat. A vonaton tartózkodó vasutasok és az állomás személyzetének egy része, közel 200 ember, a vonat elé állt és annak indulását megakadályozta. Erre a vonatból valaki — feltételezhetően vasutas —, nagyot kiáltott: *Kitört a sztrájk!* Többse kellett az amúgyis puskaporos hangulatban. A rákosrendezői vasutasok a szerelvényt szétkapcsolták a váltók és jelzők lámpáit eloltották, majd valaki leadta a 7. számú *„Minden vonatot meg kell állítani"* jelzést, és azt táviratilag minden irányba. hogy: *„Az összes vonatok a 7. sz. jelzéssel megállitandók! A sztrájk kitört! Sztrájkbizottság."*

És erre a vonatok az egész országban megálltak. Katonaság szállta meg az állomásokat. *Dr. Vázsonyi Vilmos* ügyvéd, országgyűlési képviselő felkereste *gróf Tisza István* miniszterelnököt és kérte a nagygyűlés engedélyezését. Tisza így felelt: *„A gyűlést nem engedélyezem! Ha kell fegyverrel töröm le a sztrájkot."* És beváltotta a fenyegetését. A kormány is azonosította magát Tisza álláspontjával, aztán megkezdődött a hajsza a nyomorúságában elesett, agyonhajszolt, jogos bérét követelő vasutasok ellen. Tisza közbenjárására a király mozgosítási parancsot adott ki, mely szerint a vasutasokat katonai szolgálatra kell behívni.

Négy teljes napig tartotta az önvédelmi harcban a frontot a magyar vasutasság. Végül mégiscsak az erőszakhatalom győzött. A békéltető bizottság 13 tagját letartóztatták, majd ez követőleg a törvényszék Oláh András elnök vezetésével 1904. év június havában nyolc napon át tárgyalta a „bűnösök" ügyét.

A törvényszék az ügy minden részletre terjedő vizsgálata, a védelem — *dr. Vázsonyi Vilmos és dr. Landler Jenő* ügyvédek —, meghallgatása után felmentő ítéletet kényszerült hozni.

Dr. Geszti Andor kir. ügyész a vád képviseletében fellebbezett, s így az ítélő táblához került a vasutasok ügye. Nagyon érdekes az elvi különbség, ami az I. fok és a II. fok, a Tábla álláspontja közt volt a vasúti munka minősítését illetően. A Törvényszék állami alkalmazottnak minősítette a vasutast. A Tábla azért, hogy a bűncselekménnyel kapcsolatban a hűtlenséget jobban tudja bizonyítani, közhivatalnokoknak.

A vád igyekezett bizonyítani a bizottság bomlasztó szerepét, és azt, hogy engedély nélkül hagyták el munkahelyüket és azt is, hogy a munka beszüntetésére bújtatták fel a vasutasokat. A védelem meg azt bizonyította — alig cáfolható erővel —, hogy a bizottság célja az volt, hogy összeköttetést teremtsen a kormány és a vasutasok között.

Sem az, sem ez nem volt igaz! Mindkét meghatározás csak a tekervényes jogászi észjárás szerint volt igaz. Igaz volt az, hogy a rosszul fizetett vasutasság joggal elégedetlenkedett. Éveken keresztül kért, melv kérést sohasem teljesítették. Igaz volt az is, hogy akadtak bátor emberek, akik szót mertek emelni ez ügyben és élére álltak a mozgalomnak. melv ha elbukott is, még is ragyogó momentuma a magyar vasutasok mozgalmának.

G. L

GYÖNGYÖS ÁLLOMÁS

a „Szocialista munka szolgálati helye"

A közelmúltban nem mindennapi eseményt ünnepeltek a gyöngyösi vasutasok: *a középállomások között elsőnek nyerték el a „Szocialista munka szolgálati helye" címet.* A kimagasló eredmény elismerését kifejező díszes oklevél azóta ott látható a többi elismerő oklevél között az állomásfőnök irodájában.

Kevés szolgálati hely dicsekedhet a gyöngyösiekéhez hasonló eredményekkel. 1959 óta egy félév kivételével rendre teljesítették az élüzem követelményeket. A legnagyobb teljesítményt kétségtelenül 1963-ban nyújtották.

A „Szocialista munka szolgálati helye" cím elnyeréséhez vezető útról, a sikersorozat titkáról beszélgettünk az állomás gazdasági és mozgalmi vezetőivel, az állomásfőnök irodájában.

Az első lépések

— *Állomásunkon 1959 második felében indult a szocialista brigádmozgalom* — kezdte *Éber Endre*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *Nyolc brigádot szerveztünk, de mivel nem ismertük jól a mozgalom igazi céljait, a „vizsgán" megbuktunk. A kudarc nem szegte kedvünket. Levontuk a tanulságokat és 1960 elején újra kezdtük. Az első félév végéig 4 brigádot szerveztünk 24 taggal. A brigádok két éven át teljesítették vállalásukat, s az oklevél mellé jelvényt és a zászlót is megszerezték.*

— *A mozgalomban 1963. jelentette az igazi változást* — folytatta. —. *A múlt év januárjában újabb 7 brigád vállalta a cím megszerzését. Néhány hónappal később újabb brigád követte példájukat. Azóta 12 brigádban 134 dolgozó, az összlétszám mintegy 90 százaléka szocialista brigadban dolgozik. Ez ösztökélt bennünket arra, hogy tovább lépjünk.*

— Hogyan segítette a mozgalom kibontakozását az állomás pártszervezete?

— *Minden segítséget megadtunk a szakszervezeti bizottságnak* — válaszolta *Bezzegh Lajos*, az alapszervezet párttitkára. — *Vezetőségi ülésen többször is napirendre tűztük a mozgalom állását. S ha problémák, nehézségek adódtak, rendszeresen segítettünk. A felvilágosító munkában a párttagok — akik velünk együtt valamennyien brigadtagok — is sokat segítettek. A szocialista brigádok havonta tartanak értekezletet. Ezeket is rendszeresen látogatjuk. Új tagok felvetelére is a brigádértekezleteken kerül sor.*

A kollektíva erejével

Az új tagok felvételét illetően érdekes esetet meséltek el a mozgalmi szervek vezetői: *Hidvégi Sándor* értesítő másfél évtizede teljesít szolgálatot Gyöngyösön. Azok közé tartozik, akik nem vetik meg az italt. Nem csoda, hogy amikor a *Nagy János* vezette brigádnál felvételét kérte, a törzstagok hallani sem akartak arról, hogy felvegyék. Amikor hibáit es viselt dolgait a nyilvános brigádértekezleten raolvasták és felhívták figyelmét, milyen kötelezettségekkel jár a brigád-tagság, *Hidvégi* nagyon fogadkozott. A brigád végül is a felvétele mellett döntött.

Egy év telt el azóta, hoy *Hidvégi Sandor* értesítőt befogadta az egyik legrégibb szocialista brigád kollektívája. Hogy helyesen cselekedtek, arra legfőbb bizonyíték az italbarát, fegyelmezetlen ember változása. Magatartása ellen, mióta brigadtag, nem merült fel kifogás. A munkaját is becsülettel ellátja.

— *A szocialista brigádmozgalomnak nagy emberformáló ereje van* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Karbuczky Károly* felügyelő, állomásfőnök. — *Ezekben a kollektívákban mind jobban elhal az önös erdek. Az emberek nemcsak magukkal, hanem társaikkal is törődnek. Megosztják örömeiket, gondjaikat. Egyszóval: ezekre a kollektívákra lehet támaszkodni. Csak törődni kell az emberekkel. Minel kevesebb probléma foglalkoztatja őket, annál nagyobb teljesítményre képesek.*

Az élüzem és a vezérigazgatói elismerő oklevelek mellett jó példa erre az új kitüntetés — mutatott az oklevelekre. — *A küzdelmes hétköznapokról nem akarok beszélni. Mindannyian részt vállaltunk a munkából. Mégis azt kell mondanom, hogy a kollektíva összefogása, a dolgozók becsületes, áldozatkész munkája nélkül vállalásainkat nem tudtuk volna teljesíteni. Külön öröm számunkra, hogy az elmúlt évben állomásunkon baleset nem fordult elő és fegyelmi felelősségrevonást sem kellett alkalmazni.*

Ehhez a beszélgetéshez nem szükséges kommentár. A gyöngyösi vasutasok rászolgáltak a *„Szocialista munka szolgálati helye"* kitüntetésre. 1964-re is megtették már a vállalást. A vasút munkájából, a szállítási feladatokból szocialista szolgálati helyhez méltó módon szeretnék kivenni a részüket.

Visl Ferenc

Tavaly 148, az idén 366 bérlet

A közönségszervezés Komárom megyei tapasztalatai

Komárom megyében a közönségszervező albizottság arra törekszik, hogy a vasutas dolgozók és családtagjaik érdeklődését elsősorban művészi, gazdag eszmei mondanivalójú művek, előadások felé irányítsa. Arról számolhatunk be, hogy eredményes volt közönségszervezőink propaganda munkája.

Sikerült jó kapcsolatokat kiépítettünk az *Állami Operaházzal, a győri Kisfaludy Színházzal* és a helyi filmklubokkal. A fő cél a bérletek népszerűsítése volt, hiszen ez egyik előfeltétele a rendszeres színházlátogatásnak. Az alkalmi előadásokra a kisebb állomásokról igényelték a legtöbb jegyet.

A vasutas közönségszervezők munkáját némileg nehezíti ugyan a forduló szolgálat, de különösebb gondot nem okoz, hiszen helyes szervezéssel, főként, ha a dolgozók kölcsönösen kisegítik egymást, a bérleti előadások látogatása is megoldható. Nyolc közönségszervező működik a megyében. Közülük hat már tanfolyamot végzett. *Nincs még minden alapszervezetnek önálló közönségszervezője, de arra törekszünk, hogy minden 150-nél nagyobb létszámúnál legyen.*

A közönségszervező munka javulását, dolgozóink kulturális igényeinek növekedését jól szemlélteti, hogy *a tavalyi évadra váltott 148 színház és filmklub bérlettel szemben az idén 366 bérletet váltottak.* A következő évadban 10 százalékkal kívánjuk növelni a bérletesek számát. Szervezünk közönséget a *Fővárosi Nagycirkusz* előadásaira is. Bizonyosra vesszük, hogy a pályafenntartási dolgozók és főként a munkásszállások lakói ezt örömmel veszik maid

Nehezíti a közönségszervezést, hogy dolgozóink egy része még nem kedveli eléggé a modern darabokat, a klasszikusoknak viszont mindig nagy sikerük van. *A szocialista címért küzdő brigádok tagjai közül még kevesen veszik igénybe a közönségszervezés nyújtotta lehetőségeket.* Nem sikerült rendszeressé tennünk a szervezést a múzeumok és a tárlatok látogatására.

A hiányosságok ellenére is dícséretet érdemelnek közönségszervezőink. Eredményes munkát végez Komárom állomáson *Vermesi Zoltán*, Oroszlány állomáson *Szabó Jánosné*, az Esztergomi Pályafenntartási Főnökségnél *Erőss Gézáné*, valamint megyei közönségszervezőnk, *Maksay Andor*.

Csanek K. Vilmos

Példás széntakarékosság

Jól kezdték az evet a *debreceni fűtőház* dolgozói. Januárban és februárban 102,4 százalékra teljesítették a 100 etkm tervet. Ebben sokat segítettek a NOHAB mozdonyok.

Példás eredményt értek el a széntakarékosságban is. Két hónap alatt 1777 tonna szénnel használtak fel kevesebbet a tervezettnél. A mozdonyjavítók 100 százalékos, a kocsijavítók 102,4 százalékos teljesítményt értek el.

Marosán Pál
Debrecen

Szociális segélyekre 4,5 millió forint

Szakszervezetünk 1963. évi gazdálkodása a számok tükrében

Szakszervezetünk gazdálkodásának legfőbb célja, hogy a rendelkezésre álló anyagi eszközöket a szakszervezeti mozgalom célkitűzéseinek maradéktalan megvalósítása érdekében, ezen belül döntően a tagság szociális, kulturális és sportigényeinek kielégítésére használja fel.

Az igények kielégítése azonban csak akkor valósulhat meg, ha biztosítjuk az anyagi alapokat.

Az 1963. évi mérlegbeszámoló adatai szerint

szakszervezetünk bevételi tervét 99.1 százalékra teljesítette.

A bevételi források közül legjelentősebb a tagdíjbevétel, amit 99 6 százalékra teljesítettünk. Ez a bevételi forrás nemcsak azért jelentős, mert az összbevétel döntő részét képezi, hanem azért is, mert ennek alakulása megmutatja a tagság viszonyát a szakszervezethez.

Bár a százalékos teljesítés kielégítő, meg kell mondani, hogy a tagság egy kis töredéke nem tesz eleget rendszeresen az alapszabályból adódó kötelezettségének. Az egyéb bevételi források — kiadványok árbevétele, kamatbevétel stb. — teljesítése a tervezésnek megfelelően alakult.

A kiadások tényszáma a tervezettnek 99 százaléka.

Ez arányban áll a bevételek teljesítésével és a gazdálkodás egyensúlyát bizonyítja.

A kiadások szervenkénti alakulása — alapszerv, megyei bizottság, központ — a tervezetthez viszonyítva lényeges eltérést mutat.

Az alapszervi kiadások 73,8, a megyebizottsági kiadások 8.6, míg a központi kiadások 17,6 százalékát teszik ki az összkiadásnak.

Ez azt jelenti, hogy gazdálkodásunkban mind nagyobb összeget biztosítunk alapszervezeteink munkájának fedezetére.

A kiadások az alábbiak szerint alakultak:

Szociális kiadásokra az összkiadások 41,7, kulturális célra 19,4, sportra 17, míg szervezési és ügyviteli kiadásokra 21.9 százalékát fordítottuk.

Mint látható, nagy gondot fordítottunk tagságunk szociális igényének kielégítésére. Szülési, temetési és rendkívüli segélyezésre 4,5 millió forintot költöttünk. Ebből mintegy 120 000 forintot az árvízkárosult tagoknak folyósítottunk. A segélyezésen kívül nagy összeget tesznek ki a tagság üdültetésével, a beteglátogatással, a gyermekek foglalkozásával kapcsolatos költségek is.

A kulturális igények kielégítése során a kultúrintézmények fenntartási és működési költségeire, a szakszervezeti bizottságok kultúrcsoportjainak támogatására, valamint a különböző kulturális rendezvények költségeire mintegy 6 millió forintot fordítottunk.

A sportjellegű kiadások nagy részét a vasutas sportkörök támogatási összegei teszik ki, de nagyobb összeget biztosítottunk a tömegsport költségeire is.

A szervezési és ügyviteli kiadások a tagság érdekében végzett munkákkal kapcsolatos költségek összegeiből tevődnek össze. Ez magában foglalja a szakszervezeti bizottságok nyomtatványköltségeit is.

Az ügyviteli jellegű költség a tervezettnél kisebb, ami bizonyítja, hogy szem előtt tartottuk a takarékos gazdálkodás elvét.

Az anyagi alapok felhasználásában a szakszervezeti bizottságok nagy önállósággal rendelkeznek. Ez az önállóság azonban fokozottabb felelősséget is jelent. Sajnos, ez még nem minden alapszervezetnél mutatkozik meg. Vannak olyan szakszervezeti bizottságok, ahol nem számolnak be rendszeresen a tagságnak a gazdálkodás alakulásáról, de a tagság sem igényli ezt.

Egészséges, a szakszervezet célkitűzéseinek

megfelelő gazdálkodás csak ott tud kialakulni, ahol a tagság felelősnek érzi magát az anyagi eszközök felhasználásáért,

és a célnak megfelelő gazdálkodás biztosítása érdekében a vezetőség rendszeres beszámoltatásával, figyelemmel kíséri a gazdálkodás alakulását.

Szakszervezetünk elnoksége megvitatta az 1963. évi gazdálkodásról szóló beszámolót, es azt — mivel a költségvetésben meghatározott irányelveknek megfelelt — jóváhagyta.

Főkönyvelőség

Az újító mozgalom az építési és pályafenntartási szolgálatnál

Az újító mozgalom 1948 elején kezdett kibontakozni az építési- és pályafenntartási szakszolgálatnál. *15 év alatt a mozgalom mintegy 180 millió forint népgazdasági megtakarítást eredményezett.* Érdemes összehasonlítani a két utolsó év eredményeit.

A szakszolgálathoz tartozó szolgálati helyeken, üzemi vállalatoknál 1962-ben a dolgozók 2209 újítási javaslatot adtak be. Ebből kísérletre 280, megvalósításra pedig 580 darabot fogadtak el. A bevezetett újítások száma 555, az elutasítottaké 1577. Függő javaslat 620, a 60 napon túli, hátralékos javaslat pedig 217 darab volt. *A népgazdasági megtakarítás 19 millió 299 701 forint, az újítóknak kifizetett átlagos kulcs 3,7 százalék.*

1963-ban 1915 újítási javaslatot nyújtottak be. Ebből kísérletre 283, megvalósításra 667 darabot fogadtak el. Bevezettek 547, elutasítottak 1411 javaslatot. A függőben maradt javaslatok száma 457, a hátralékosoké 57. Népgazdasági *megtakarítás 17 millió 547 950 forint.* Az újítók átlagosan 4 százalékos kulcs szerint részesültek díjazásban.

Nincs haladás

Az újítási mozgalom 1962-höz viszonyítva, visszaesett. Ezt bizonyos mértékig ellensúlyozza, hogy beadott újításokból többet fogadtak el, vezettek be az előző évinél. A beadott újítási javaslatok számát figyelembe véve, jó eredményt ért el a *szombathelyi igazgatóság II. osztálya* és a *Gépjavító ÜV*. Nem mondható el ez a *budapesti* és a *miskolci igazgatóság II. osztályáról.* Ezeknél alaposan visszaesett az újító mozgalom.

A visszaesés ellenére is pozitíven értékelendő, hogy a korábbi évekhez viszonyítva *jelentősen csökkent a 60 napon túli elbírálatlan javaslatok száma:* míg 1962. év végén 217 volt, 1963 végére 52-re csökkent. E munkához nagy segítséget adtak a szakszervezet elnökségének és a szakmai kollégiumnak határozatai. A szakosztály vezetősége állandó feladatának tekintette az újításokkal való foglalkozást. Rendszeressé váltak a helyszíni ellenőrzések, melynek tapasztalatait névre szólóan közölték az igazgatóságok II. osztályainak vezetőivel, ezenkívül személyesen is megbeszéltük a feladatokat. A bonyolultabb ügyek lezárása előtt az újítókkal, a szakvéleményezőkkel, az egyszemélyi elbírálókkal közösen tárgyalt a szakosztályvezető helyettese.

A hátralékos újítások felszámolásával párhuzamosan az elfogadott, de be nem vezetett újítási javaslatok arányának javítását is állandóan szorgalmazzák. Cél, hogy az év végéig ez az arányszám megközelítse a száz százalékot.

Határidőn belül

Az újító mozgalom eredményeit több tényező határozza meg. Ezek közül igen jelentős a javaslatok határidőn belüli elbírálása, az ügyek gyors adminisztrációja, szakvéleményezése. *Az újítókra jó hatással van, ösztönzőleg hat, ha azt látják, hogy szellemi termékeiket örömmel fogadják, gyorsan elbírálják, a jó javaslatot minden huzavona nélkül bevezetik, az újítási díjat kifizetik.* Az újítót az sem kedvetleníti úgy el, ha javaslatát mindenre kiterjedő indoklással, kellő udvariassággal utasítják el, mintha elfektetik.

Az újítási előadóknak, szakvéleményezőknek és az egyszemélyi elbírálóknak fontos feladata a javaslatok átfutási idejének minimumra csökkentése. Még a legkomplikáltabb javaslatok szakvéleményezését és elbírálását is el lehet intézni 60 napon belül. Olyan esetben, amikor több érdekelt szolgálati hely vagy külső szerv véleménye szükséges a javaslat megnyugtató elbírálásához, szakbizottsági értekezletet kell összehívni és a megjelentek szakvéleményét jegyzőkönyvbe rögzíteni. Ezzel a megoldással a hónapokig, sőt az évekig elhúzódó szakvéleményezés két hónapon belül elintézhető.

Az újítómozgalom fellendítése nagymértékben függ a szakvéleményezők és az újítási előadók munkájától. A szolgálati vezetők rendszeresen kísérjék figyelemmel munkájukat. Saját maguk és a népgazdaság egésze látja hasznát.

Szomódi Mihály,
m. főfelügyelő

Gödöllő állomáson négy évvel ezelőtt vándorzászlót alapítottak a legjobb szállítófelek részére. A múlt évben a községi tanács végzett első helyen a komplex brigádok versenyében. Ezzel elhódították a zászlót a TÜZÉP-teleptől, amely 3 évig őrizte. A Képen Berecz József főintéző, állomásfőnök átadja a vándorzászlót Berze Á. Jánosnak, a községi tanács vb. titkárának.

(Czangár Gyula felv.)

Nem volt hiány a becsületboltban

Felszabadulásunk évfordulója alkalmából negyedszer nyerte el a szocialista címet a *Vosztok*-brigád, a *Szentesi Építési Főnökség* karbantartó szakasza.

Jó munkát végzett a múlt évben ez a 19 tagú brigád. Az anyagok 9 százalékát megtakarították. Négy újítást készítettek az év folyamán. Társadalmi munkában építettek egy kerékpárszínt. A tisztasági hónap keretében nagytakarítást végeztek a műhelyekben és telepen, a műhelyeket kimeszelték

A brigád minden tagja részt vesz a politikai oktatásban, szakmai ismereteiket is szorgalmasan gyarapítják A szocialista jellemformálás gyakorlati példáját mutatja a becsületbolt. A kis „házi" boltban egész évben nem volt hiány. Fizetésüket „önkifizetés" formájában vették fel, a brigád tagjai, ugyancsak hiánytalanul.

F. P.

Nagy Róbert intézőt, Győr állomás rendező forgalmi szolgálattevőjét szorgalmas, jó vasutasnak ismerik az állomáson. Nem véletlenül bízták rá a November 7 brigád vezetését. A felvétel munka közben készült Nagy Róbertről.

(Horváth Erika felv.)

Érdekesek, vonzók a szakszervezeti politikai iskolák

Befejezéshez közelednek a szakszervezeti politikai iskolák idei foglalkozásai. Újabb, — s bízvást mondhatjuk —, sikerekben bővelkedő év tapasztalataival gazdagodtunk. Jóleső érzéssel hallottuk a propagandisták beszámolóit továbbképző tanfolyamaikon. Lelkesedéssel beszéltek az iskolák munkájáról, a hallgatók érdeklődéséről és hasznos javaslatokat tettek a jövőre vonatkozóan. Őszintén, nyíltan feltárták a nehézségeket, a hibákat, melyek részben objektív okokból adódtak.

10 000 résztvevő

Közel 10 000 vasutas dolgozó vesz részt a politikai iskolákon. Főként olyanok, akik eddig még szervezett politikai oktatásban nem részesültek. Szakszervezeti bizottságaink többsége jól oldotta meg a szervezést. Különösen a *szegedi* és a *szombathelyi igazgatóság* területén működő szakszervezeti bizottságaink végeztek eredményes szervező munkát. Náluk volt a legrendszeresebb a politikai iskolák látogatottsága, legkevesebb a lemorzsolódás.

Helyenként, főleg *Baranya, Tolna* és *Somogy* megyében tapasztaltunk szervezési hiányosságokat. Az iskolák megkezdése előtt nem beszélgettek a hallgatókkal, csak összeállították egy listát és átadták a propagandistáknak. Az ilyen mechanikusan szervezett politikai iskolák nem voltak életképesek. Így volt például *Dombóvár állomáson*, ahol 33 hallgatót jelöltek az egyik politikai iskolára. Az első előadáson még megjelent 10 hallgató, de a következőre már csak egy ment el.

Ilyen helyeken előszeretettel hivatkoznak a munkaköri elfoglaltságra. De a vasútnál mindenütt magas a szolgálati órák száma, általában elfoglaltak az emberek. A váltó műszakkal járó nehézségeket a legtöbb helyen ügyesen áthidalták lelkismeretes propagandistáink. A forduló szolgálatban dolgozók részére egy-egy anyagból két-három foglalkozást tartottak, így az iskola minden hallgatója részt vehetett az előadáson.

A propagandisták

Az iskolák propagandistái sok jó tapasztalatot szereztek. A Szombathelyi Járműjavító egyik propagandistája például így nyilatkozott: *„A karbantartóknál vezetem a szakszervezeti politikai iskolát. Eleinte attól tartottam, hogy sok idős dolgozót, akik hallgatóim, nem köti majd le az iskola anyaga. De felesleges volt aggódnom. Az idős szakmunkások nagy érdeklődéssel fogadták az anyagot, beszélgettek róla és vitatkoztak. Minden foglalkozás tanulságos volt, magam is tanultam tőlük."*

Molnár János *balatonboglári* propagandista elmondotta, hogy az általa vezetett politikai iskolának már 23 hallgatója van, pedig kezdéskor csak 18 volt. Utólag őt szocialista brigádtag jelentkezett. Különös érdeklődéssel fogadták hallgatói az életszínvonalról és a KGST-ről szóló előadásokat.

Örvendetes, hogy női propagandistákat is találunk a szakszervezeti politikai iskolák vezetői között. Példás szorgalommal, igyekezettel végzik ezt a *szép* társadalmi munkát. A tavalyihoz képest az idén gyakrabban előfordult, hogy a szakszervezeti és a pártvezetőség tagjain kívül a szolgálati vezetők is részt vesznek egy-egy foglalkozáson, s a beszélgetésbe bekapcsolódva emelik a vita színvonalát.

A szemléltetés

Az egyes témakörök feldolgozását színessé, változatossá teszi a szemléltető eszközök alkalmazása. A propagandisták többsége diafilmeket vetített és néhány helyen keskenyfilm vetítésére is sor került. Egyes propagandisták idegenkednek a diafilmvetítéstől, s általában a szemléltető eszközök alkalmazásától. Sajnálják rá az időt. Ez hiba, mert a szemléltető eszköz könnyíti az anyag elsajátítását. Azokkal értünk egyet, akik kevésnek tartják az eddig kiadott szemléltető anyagot.

Befejezéshez közeledik az oktatási év. Helyes, ha a szakszervezeti bizottságok ünnepélyessé teszik az évzáró foglalkozásokat. A Szombathelyi Járműjavító szakszervezeti bizottsága például az évzárón könyvjutalmat ad a legjobb hallgatóknak és propagandistáknak.

Rövidesen megkezdődik az új oktatási év szervezése. — De erről legközelebb ...

Kaszás István

Gyermekintézményeink versenyének értékelése

A SZOT felhívására a szakszervezet munkásvédelmi és munkásellátási osztálya, a KPM I/3. A. osztályával a vasutas-bölcsődékben és napközi otthonokban versenyt szervezett.

A mozgalom célja: a gyermekek gondozási és nevelési feltételeinek javítása mellett emelni az intézmények dolgozóinak szakmai és politikai ismeretét, erősíteni a közösségi szellemet.

A mozgalomhoz 15 napközi otthon közül 10, 7 bölcsőde közül pedig 5 csatlakozott. A versenyszakasz 1963. április 4-től, 1964. április 4-ig tartott.

A versenymozgalmat értékelő bizottság értékelése alapján az első három helyezést a következők érték el:

I. Miskolci bölcsőde.

II. Bp. Benczúr utcai napközi otthon.

III. Landler Jenő JJ. ÜV. napközi otthona.

Az értékelés után a verseny tovább folyik. Az intézmények dolgozói vállalásaikat ismételten egy évre teszik meg. A cél a továbbiakban is a nevelési, gondozási munka színtjének növelése, a belső és külső feltételek megteremtése.

KITÜNTETÉSEK

Hazánk felszabadulásának 19. évfordulója alkalmából a Népköztársaság Elnöki Tanácsa

A MUNKAÉRDEMREND ARANY FOKOZATÁT

adományozta: Berke Béla kazatónak, Kósa Ede főtanácsosnak (Vasúti Főosztály).

A MUNKAÉRDEMREND EZÜST FOKOZATÁT

kapta: Kiss Károly igazgatóhelyettes (Szegedi Ig.), Ilics József m. ellenőr (Építési Géptelep), Pető Péter főellenőr (Autóüzemi Főn.), Gulyás István ellenőr (Kitérőgyártó ÜV.), Pataki Béla segédtitkár (Landler Jenő JJ. ÜV.), Koncz János főtanácsos (Bp. Ig.), Szabó I Sándor m. segédellenőr (Pécs fth.), Nagy István m. főintéző (Miskolci Ig.), dr. Halász Tibor főtanácsos (Vasúti Főosztály), Kükedi Gyula intéző (Ferencváros), R. Fekete Béla intéző (Záhony), Kiss Károly m. főellenőr (Szombathely fth.), Kerecsényi Sándor intéző (Bp. Kelenföld), Frezik Antal ellenőr (Dombóvári Ép. Főn.), Kékedi Árpád m. ellenőr (Miskolc fth.).

A MUNKAÉRDEMREND BRONZ FOKOZATÁT

kapta: Gilányi Bertalan felvigyázó (Diósgyőr—Vasgyár), Nyilas István m. intéző (Bp. Ép. Főn.), Szabó József főellenőr (Kiskunhalas), dr. Balogh Gábor főtanácsos (MÁV Kórház), Szabó Sándor m. főintéző (Szombathelyi Ig.), Mesterházy László m. intéző (Székesfehérvár Pft.), Kondics Ernő m. segédellenőr (Celldömölk fth.), Fentor János m. intéző (Miskolci Pft.), Semperger János csillés (Ferencváros Szertár), Nagy Dezső ellenőr (Debrecen), Dénes Vince főellenőr (Gyékényes), Onódi János főellenőr (Kecskemét Pft.), Mészáros Vilmos mérnök, Hidvégi István főfelügyelő, Dudok Gyula mérnök, Hegyi József főfelügyelő, Nagy Lajos m. főintéző (Vasúti Főosztály), Kolter Gyula m. főellenőr (Déli fth.), Pup József m. főellenőr (Celldömölk Ép. Főn.), Füzeséri István m. főellenőr (Püspökladány fth.), Nagy Sándor főellenőr (Dombóvár), Temesvári Mihály főellenőr (Központi Szertár).

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesült: Bodolai István, Miskolc Tiszai pu., Vinkovics József Szeged fth., Major Zoltán Gépj. ÜV., Hamza Károly Cegléd fth., Bocsi István Miskolc Ép. Főn., Vadnai István Debrecen, Almási Miklósné KPM I/7., Kiss János Mezőhegyes, Németh Ferenc Szombathely TBFF, dr. Jánossy Béla KPM I/3., Simó Andrásné Központi Ellátó Szertár, Szabó István Északi Jj. ÜV., Kenderesi Szabó Pál Vasútforgalmi Technikum, Nagy Lajos Bicske, Kass István Szolnok fth., Takács Gyula Berente fth., dr. Marosi Jenőné KPM I/2., dr. Szegedi Mihály Jogügyi Hivatal, Polonyi Béla TB. Ép. Főn., Halász Imre Szolnoki Jj. ÜV., Kovács Béla Utasellátó, Kollár László Keleti pu., Tóth Sándor Hodász, Kiss István Bp. Ig. II. o., Trencséni Zsigmond Vasúttervező ÜV., Karádi Antal Miskolc fth., Szakács Gábor KPM I/7., Magyar István Nagykanizsa Pft., Beregi Gyula BVKH, Pulai József Szombathely, Vörös Imre TBFF, Havasi Mihály Gépjavító Osztőszertár, Olajos Miklós Szeged Ig., Végh Lajos Debrecen Jj. ÜV., Kovács II. József Celldömölk, Szatmáry Lajos Anyagell. Ig., dr. Huszti József KPM I/8., Marjos István KPM I/8., Móri Antal Közp. Építményvizsgáló Főn., Szabados Ferenc Dombóvár, Fássy Jenő KPM I/4.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesült: Csendes Pál Szolnok, Zila Sándor Cegléd fth., Balogh Károly Miskolc Tiszai pu., Szuhánszki József Nyíregyháza fth., Sztankó Fülöp Kaposvár, Szalai István Szeged Pft., Mikes András Bp. Ig., Varga Gyuláné Jánosháza, Oláh F. Péter Szabványosító Főn., Tóth Sándor Magasépítési Főn., Mester Lajos Özd, I. Tóth Imre Debrecen Északi Pft., özv. Heil Mihályné Utasellátó, Szabó V. István Dombóvár fth., Berta Antal Szeged TBFF, Markó János KPM I/7., Juhász József Jegynyomda, Tasnádi István Északi Osztőszertár, Szakasits Ferenc Bp. Ig., Szabadka János Sátoraljaújhely, Orbán Sándor Nyíregyháza, Kiss Sándor Dunaújváros, Nagy István Kiskunhalas fth., Zaránd Sándor Anyagvizsgáló Főn., Bisztray Dénes TB. Ép. Főn., Joó Mihály Szolnok Jj. ÜV., Végvári János Bp. Ig., ifj. Zádori József Miskolc TBFF, Radics János Pécsi Ig., Pesti József Zalaegerszeg Pft., Z. Kovács Kálmán Püspökladány Fatelítő, Szabó János Dunakeszi Jj. ÜV., Németh Dezső Szombathely TBFF, Bányai Mária Dunakeszi Tüdőgyógyintézet, Gallai Sándor BBFF, Juhász András Hámán Kató fth., László János Gazdasági Hivatal, Sándor István Hatvan—Füzesabonyi Pft. Rostási József Rákos Olajelosztó Szertár, Bodnár Ferenc Miskolc Jj. ÜV., Kiss Ernő Pápa, Koltai Sándor BVKH.

Cikkünk nyomán

Lapunk január 1-i számában *Elkészült a lucaszéke* címmel riportot közöltünk a ferencvárosi új mozdonyszín átadása körüli huza-vonáról. A riportban szóvátettük: *annak ellenére, hogy az építkezés befejezésének határideje több mint egy évvel eltolódott, a fűtőház sok hibával készült el. Emiatt a ferencvárosi fűtőház vezetői nem akarták üzemeltetésre átvenni az új létesítményt.*

A bírálatra a napokban választ kaptunk a budapesti igazgatóságtól. *Telek János* igazgatóhelyettes bevezetően az építkezés lefolyásának tényállását ismerteti, majd a következőket írja: *„Igazgatóságunk a vasúti főosztály közreműködésével módot talált a fűtőház vezetői által 20 pontban felsorolt költségvetésen kívüli kívánságok hitelfedezetének biztosítására. Ezek kivitelezését a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség folyó év február 20-ig elvégezte. Az épület üzemeltetését nem akadályozó sín összehegesztések és a közlekedő utak elkészítése az időjárás alakulásától függ, a munkák elvégzésének végső határideje folyó év május 31."*

Munkásvédelmi újdonságok

Orvosi tanácsok:

Hogyan ápoljuk fogainkat?

A fog- és szájápolással a száj tisztaságát és üde érzését kívánjuk elérni, de nem kevésbbindokolt ez a fogszuvasodás megelőzése céljából sem.

A fogápolással kapcsolatban egy látszólagos ellentmondás tisztázása az első feladatunk. Őseink nem tisztították fogkefével fogaikat, mégis alig fordult elő fogszuvasodás. Ezzel szemben a kulturált népeknél a fogszuvasodás népbetegség, noha a fogkefét többé-kevésbé használják. Az ellentmondás magyarázata: őseink tápláléka és rágása olyan volt, amely biztosította a száj és a fogazat öntisztulását. A kulturember kevesebbet rág, szénhidrát és cukorfogyasztása viszont sokkal nagyobb.

A reggeli szokásos szájápolás semmi védelmet nem nyújt a fogszuvasodás ellen, csupán az alvás utáni kellemetlen szájszagot és ízt szünteti meg. A fogszuvasodás elleni védekezés szempontjából az a helyes, ha naponként háromszor, alaposan eltávolítjuk az ételrészeket a fogfelületről. Ezáltal megakadályozzuk a lepedék képződését.

A rendszeres fogtisztítást célszerű a teljfogak kinövése és beilleszkedése után, kb. 3 éves korban megkezdeni. Mindenképpen szükséges 6 éves kortól.

A gyermeket szinte játszva kell megtanítani a fogkefe használatára. Meg kell kedveltetni vele a fogtisztítást, hogy ne tekintse kellemetlen feladatnak. Fontos a szülők példaadása is. A gyermeknél általában elegendő a naponta kétszer, reggel és este végzett fogtisztítás.

A fogtisztítást úgy kell végezni, hogy kellő tisztítóhatást érjünk el a fogak és az íny sérülése nélkül. Alaposan meg kell tisztítani a nem öntisztuló felületeket és végig kell dörzsölni azokat az íny-széleket, amelyeken rágás alkalmával lepedék marad. Különösen fontos a fogak nyaki részének, a fogközöknek, az íny-széleknek, a lecsupasztott gyökérfelületnek és a rágófelszíni barázdáknak a megtisztítása.

A szájápolás eszköze a fogkefe, a fogpép, vagy fogpor és a szájvíz. A fogközök megtisztítására szolgál a selyemszál, a viaszolt fogselyem, a gumikúp és a fogvájó.

A fogkefe lehetőleg legyen kicsi, hogy jól hozzáférjünk vele a fog minden felületéhez. A fogkefének különböző alakú felszineket kell megtisztítani. A fogsoriv külső felszine domború, a belső homorú. A fogkefének ezekhez kell alkalmazkodnia. Fontos a sörte hossza, vastagsága, rugalmassága és olajtartalma. A jó sörte elég kemény, de hajlékony, rugalmas és könnyen szárad. Nylon fogkefét lehetőleg ne használjunk, mert lépcsőszerűen kivájja a fogakat.

A fogtisztítás módja: a szájöblítéshez langyos vizet használunk, ebbe néhány csepp alkoholos szájvizet teszünk, a fogkefét megnedvesítjük és kb. 1—1,5 cm-nyi fogpépet, vagy kevés port helyezünk rá. Fogkrémből inkább ismételten tegyünk a fogkefére, mint egyszerre sokat. A fogak minden hozzáférhető felületét alaposan meg kell tisztítani. A fogakat élharapásba helyezzük és kicsiny körkörös mozgással végigdörzsöljük a fogak koronai részét, a fognyakat és az ínyszélt, a fogsor egyik végétől a másikig úgy, hogy a fogakról, fogközökből és az ínyről a lepedéket eltávolítsuk. A fogkefe vízszintes irányú ide-oda mozgatása nem helyes, mert az ételmaradékot, lepedéket gyakran a fogközbe préseli. Ből lepedékképződés, ínyvérzés esetén célszerű a fogakat úgy tisztítani, hogy az ínyszél felől a fog rágóéle felé, tehát függőlegesen vezetjük a fogkefét.

A hátsó fogak tisztítását majdnem csukott száj mellett, lazult izomzattal végezzük. Végül a fogak szájpadlási, illetőleg nyelvi felszínét tisztítjuk meg ferdén, illetve függőlegesen tartott fogkefével. A fogkefélés után a szájat alaposan kiöblítjük, igyekezve a fogak között átpréselni a szájöblítő vizet.

A fogközök megtisztítása külön probléma. Étkezéskor, ha a fogak között tömés vagy korona van, ha a fogközötti szemölcs elpusztul, a fogközbe beszorul az ételmaradék. A fogközök megtisztítására szolgál a fogvájó, a selyemszál, vagy a viaszolt fogselyem és a puha gumikúp. Ezek használatát az ínyszél helyzete és a fogköz nagysága szabja meg. A fogtisztításon túl igen fontos az ínyszél erősítése, az íny rugalmasságának fokozása is.

A fog és a fogágy betegségeinek nagyrésze nem a fogkefe használatának hiányával, hanem helytelen használatával függ össze. Az íny rugalmasságának fokozására a fogkefét ínymasszázsra is használhatjuk.

Néhány szó a szájápoló szerekről. A fogápoló szerek közé tartoznak a fogkrémek, fogporok, szájvizek. A fogkrémek a fogon tapadó lepedék feloldását szolgálják. A forgalomban levő fogkrémek mind tartalmaznak dörzsölő, oldó, fertőtlenítő, oxidáló komponenseket. A fogporok használata egyre inkább kimegy a gyakorlatból. Nagyon jó tulajdonságu anyag a konyhasó is, mely huzamos használat esetén sem káros.

A szájvizek általában alkoholt és illatosító szert tartalmaznak. A szájvíz híg nyálfolyást indít meg és uditó érzést hagy maga után. Öblítés alkalmával a vért, lepedéket lemossa.

Befejezésül néhány megjegyzés a fogszuvasodás és az alkat, valamint a terhesség és a foglalkozás összefüggéséről. Általában azt mondhatjuk, hogy az alacsony termetű, kerekarcú, elhízásra hajlamos egyén fogai szuvasodásra kevésbé hajlamosak, mint a magas, sovány, ovális arcú egyéneké. Ami pedig a terhességet illeti, a vélemények igen eltérőek. A néphit azt tartja, hogy minden gyermek az anyának egy fogaba kerül. A rengeteg velemeny és ellenvéleményből egy igaz: a terhesség alatt az anya hajlamos arra, hogy minden figyelmét születendő gyermekének várására fordítsa, s közben magát elhanyagolja. Nem helytálló az a tévhit sem, hogy a terhesség alatt végzett fogászati beavatkozás káros a magzatra, vagy az anyára.

Sokat lehetne még írni a fog- és a szájápolásról, de véleményem szerint nem szóáradattal őrizzük meg fogainkat, hanem rendszeres, szisztematikus, következetes fogtisztítással és szakorvosi ellenőrzéssel, mely minden ember elsőrendű feladata.

Dr. Kovách Sándor főorvos,
fogszakorvos

Délben galuska — este tészta

A várpalotai vasutasok az utóbbi időben sokat panaszkodnak az üzemi konyhára. Romlott az ételek minősége, egyhangú az étrend, gyakran megtörténik, hogy délben galuskát főznek, s este is főtt tészta a vacsora.

Szakszervezeti bizottságunk érdeklődésére a konyha vezetői azt a választ adták, hogy beszerzési nehézségeik vannak. — Mi inkább a szakértelmet és a gondosságot hiányoljuk.

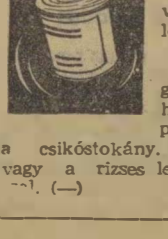
Tóth Gyula
Várpalota

Gyors és ízletes

Az a sokezer ember, aki nap mint nap vasúton utazik, nem is sejti, milyen sok gond rejtőzik amögött, hogy a menetrendben megjelölt időpontban elinduljanak, a vonatok és időre meg is érkezzenek. A szolgálat áldozatot követel a vasúti dolgozóktól. Gondoskodniuk kell a szerelvények pontos, üzembiztos útjáról, törődniük kell az utasok kényelmével és biztonságával. És természetesen saját magukra is kell, hogy legyen gondjuk.

Különösen az élelmezés jelent sok problémát. Sajnos nem minden esetben áll a pihenőhelyeken megfelelő főtt étel a rendelkezésükre és nem ritka gond, hogy saját maguknak kell étkezésükről gondoskodniuk. Legtöbbször csak hazulról hozott hidegétel teszi az ebédet, a vacsorát. Ez amellett, hogy nem olcsó, nem is egészséges. A huzamosabb utazás, a rendszeres fizikai munka megköveteli, hogy a szervezet megfelelő táplálékot kapjon. És ez elsősorban főtt ételekkel oldható meg. Igen ám, de mit egyen az a vasutas, akinek nem áll rendelkezésére, és sokszor még szabad ideje is szűkösen van. Nagy áldás ilyenkor az ételkonzerv. Nem kell vásárlással és főzőcskézéssel tölteni a fáradságos munka után rövidre szabott szabad idejét, hanem egy lábas vízben is megmelegítheti a magával hozott készételt és rövidesen kész az ízletes meleg ebéd vagy a vacsora.

Rendkívül változatos ételek közül válogathatnak. Minden ételkonzerv felsorolására kevés lenne egy rövid újságcikk, ezért csak találomra említjük meg, hogy a kolozsvári töltött káposzta félkilós dobozában 8 deka szín sertéshús mellett 5 deka kolbász, savanyú káposzta levelében göngyölten 10 deka töltelék van, amihez még 10 deka savanyú káposzta is tartozik, és mindez 13,70 forintért. Rövid melegítés után többszemélynek jóízű ebédet vagy vacsorát jelent.



De hasonló gyorsasággal elkészíthető a sertéspörkölt vagy a csikóstokány, a zöldbab vagy a rizses lecsó kolbásszal. (—)

Jó együttműködés – kiváló eredmények

Másodszor nyerte el a „Szocialista munka szolgálati helye" címet a kisterenyei fűtőház

Ha a mozdonyok nem pöfékelnének a fordító korong előtt, észre sem venné a látogató, hogy fűtőházban jár. Rend és tisztaság mindenütt. A vágányok között ezúttal is két ember sepreget.

— *Április, tisztasági hónap* — ezekkel a szavakkal fogad *Földi József*, fűtőházfőnök helyettes. — *A virágos kert is elkészült már, de a pályafenntartás még nem tud virágot adni.*

A virágoskertnek nevezett parkocska nem nagy, de látszik rajta, hogy gondos kezek ápolják. Itt kapott helyet a fűtőház versenyhíradója is. Hadd olvassák az arrajárók, hogyan dolgozik a kisterenyei fűtőház.

Hatszoros élüzem

— *Ami az eredményeinket illeti, nem kell szégyenkeznünk* — folytatta Földi József. — *Fűtőházunk évek óta élüzem szint fölött teljesíti a tervét. Eddig hatszor nyertük el az élüzem címet. 1962-ben a „Szocialista munka szolgálati helye" címet is megszereztük.*

— Ez valóban szép sikersorozat. És milyen a folytatás?

— *Tavaly is teljesítettük az élüzem követelményeket* — hangzott a válasz. — *Itt szeretném megemlíteni, hogy a személyzet hibájából szolgálatképtelenség nem volt.*

— *Még 1958-ban elhatároztuk, hogy mozdonyainkat a korábbinál több gonddal javítjuk* — vette át a szót Valacsek Árpád, a fiókműhely vezetője. — *Amikor a jobb minőségű javításon minden mozdonyunk túl volt, bevezettük a folyamatos, a mosástól-mosásig tartó karbantartást. Két célt tűztünk magunk elé. Egyrészt a műhelybe érkező gépeket minél rövidebb idő alatt visszaadni a forgalomnak, másrészt tovább javítani a minőséget.*

Hogy ez a törekvésük is eredménnyel járt, azt tények bizonyítják. A fiókműhely szocialista üzemrész címért harcoló kollektívája az üzemeltetési önköltség csökkentése érdekében 1963-ban vállalta, hogy 6 napra csökkentik a mozdonyok időszakos javítását. A múlt évben 15 mozdonyon végeztek részlegvizsgálatot 74 nap alatt. A 16 napos megtakarítás 4736 forintot jelent. Hathavi vizsgát 21 mozdonyon végeztek 59 munkanap alatt. A megtakarítás 16 760 forint. Ezen felül az egri fűtőházat is kisegítették. Két 375-ös gépükön részlegvizsgálatot, egyen pedig kerékcsoport cserét és középjavítást hajtottak végre.

Ha figyelembe vesszük, hogy a kisterenyei fűtőházban néhány évvel ezelőtt még 14—16 napot vett igénybe egy mozdony időszakos javítása, nem nehéz megállapítani, hogy ez a lelkes kollektíva derekas munkát végzett 1963-ban.

Az állomás sem vall szégyent

Eredményes munkát végeztek az állomásiak is. A kocsitartózkodásban 98,7, a kocsikihasználásban 99,3 százalékos eredményt értek el. A vonatközlekedési tervet pedig 97,9 százalékra teljesítették. A személyvonatok menetrend szerinti indításában 98,7, a tehervonatoknál 79,5 százalékos az eredmény.

Mivel az állomás is teljesítette az élüzem követelményeket, a kisterenyei csomópont az 1963. évi teljesítménye alapján méltán érdemelte ki az élüzem kitüntetést.

Az eredményekért az állomásiaknak is meg kellett dolgozniok. 1963-ban jóval nagyobb volt a fel- és a leadás mint a korábbi években. A szénbányát, amely vegyes elegyet ad fel, két iparvágányon szolgálják ki. Az egyik, a *Gyula-tároló*, 5 kilométerre van az állomástól. Ez az üzem kizárólag a *tiszapalkonyai* és a *Lőrinci Erőmű* részére ad szenet. Az áramot adó szenet Kaúy kocsikban, irányvonatokban továbbítják a kisterenyei vasutasok. A másik ipartelep napi 60 vagon szenet ad fel a TÜZÉP részére. Az irányvonatok száma havonta 120—130 között váltakozik.

A két szolgálati helv vezetőivel hosszan elbeszélgettünk feladataikról, eredményeikről. Arra a kérdésre, hogy minek tulajdonítják a sikert, egyöntetű volt a válasz: *mindkét szolgálati helyen példás az együttműködés a gazdasági vezetők, a dolgozók, a mozgalmi szervek között.* Ugyanezt lehet elmondani a fűtőház és az állomás kapcsolatáról. S ez nemcsak papíron van, hanem a gyakorlatban is.

(visi)

Idősebb ifjak...

... akik ismét az iskolapadba kerülnek, sokszor ugyanazokkal a szorongó érzésekkel ülnek le, mint 20—30 évvel korábban, azon a nevezetes első napon.

Néhányan magabiztos fölénnyel, amit az életben sokszor gyümölcsöztettek már hasznosan, belépnek a tanteremben és mintegy mellékesen megjegyzik: tulajdonképpen itt már csak papírra kell váltani az élettapasztalatok aprópénzét. Igen, csak nem veszik észre, hogy nem mindig azonos pénznemek fillérei csörögnek agyuk takarékperselyében.

A félénk nem mer azonos fillérei sem előállni, mert kevésnek és egyhangúnak ítéli tudásvagyonát, míg a „jó fellépésű" csörgeti a különösen hangzó, sokszor idegen, a mi tudásrendszerunk valutájától eltérő érméit, amivel gyorsan, rendszerezés nélkül vásárolni akar.

A rendezett krajcárok a tudásgyűjtésével forintokká, majd papírbankókká nőnek. Az idegen ermék változatos tarkasága szemfényvesztésre, vagyonfitogtatásra alkalmas.

Csak ne lenne a szerény, apró tudáskrajcárgyűjtő olyan félénk, csak várná be az első papírra váltást és ne menekülne ijedten az iskolabol értékes rendszerezett tudásával, a kérkedő, a beszélő kisebbségi érzést keltő, fellengős társa miatt. Csak várna be az első beváltás idejét, majd meglátná, hogy milyen semmitérő az első beszámolón a tarka, rendszerteien féltudás, az a magabiztos szóda, amit az ilyen ember kérkedése takar.

A beleszóló, a többnyire vissza nem utasított okoskodó elriasztja a szerény szorgalmast és végül maga is eltávozik, hogy üressége napvilágra ne kerüljön.

F. K.

Sínszabályozás új módszerrel

Uj munkamódszert alkalmazunk az ívben levő görbesinek szabályozására a *Soproni Pályafenntartási Főnökség* területén. Legutóbb *Balf-fürdő—Sopron* között végeztünk ilyen sínszabályozást.

A sinszálakban levő vízszintes hajlatok, az úgynevezett „könyökök" megszüntetésére hőkezelést alkalmaztunk. A februári hőmerséklet különösen kedvező volt ehhez a munkához. A sineket benzin és oxigén keverékéből előallitott semleges lánggal 600 fokra hevítettük. A kisebb hajlatok már az első melegítés után, a nagyobbak a második melegítés segítségével megszüntek.

Az így megjavitott sineket megjelöltük és a pályában való további „viselkedésüket" ellenőrizzük.

Perlaki Gyula
Sopron

„SZÍNES SZŐTTES"

Ezzel a címmel mutatta be új műsorat a debreceni járműjavító kultúrotthonának táncegyüttese, kórusa, valamint népi és pengetős zenekara. Különösen nagy sikere volt a táncosok nyitó palotásának, melyből háromszor kért ráadást a közönség. A ferfikórus a „Doni kozákok indulója" előadásával aratta a legnagyobb sikert. A táncosokat Fadgyas Árpád tanitotta be, a kórust Szigeti Gyula karnagy vezényelte.

Volosinovszky János
Debrecen

Mint egy nagy család...

Győr állomás áruraktárában dolgozik *Stipkovits Márton* vezetésével a „Béke" szocialista brigád. A 19 rakodómunkás úgy dolgozik együtt, mint egy nagy család. 1961 januárja óta vesznek részt a szocialista brigádok versenyében.

A darabáros kocsik kihasználásában a vállalt 4,8 tonnás átlag helyett 5.2 tonnát értek el. Az egy órára, egy főre eső mozditott súlyt 8,8 mazsa helyett 9,6 mazsára teljesitették.

Most nemcsak azt vállalták, hogy növelik a teljesítményeiket, hanem versenyre is hívták váltótársaikat, a *Rákóczi*- és a *Vörösmarty*-brigádokat.

Peczár István
Győr

Dolgozó emberek között

A SZOT, a Képzőművészek Szövetsége és a Műcsarnok közös munkája alapján az idén ötödször rendezik meg a Dolgozó emberek között című képzőművészeti kiállítást az Ernst Múzeumban. Az első kiállításon, amelyet 1959-ben rendeztek mindössze 30 kép szerepelt. Az idén már 500 képből és grafikából, továbbá 200 szoborból válogathatott a zsüri. Az idei kiállításon számos olyan művész jelentkezik, akik állandó kapcsolatban állnak az üzemekkel. A vasutas képzőművészek közül Kling György festőművész és Kircbmajer Károly szobrászművész munkái is ott lesznek majd. Képriportunkban őket mutatjuk be tanitványaik között a vasutas képzőművészeti iskolán.

Munkából érkező vasutasok, középiskolás fiatalok szárnybontogatásait mindig nagy figyelemmel kísérik a mesterek. Kling György éppen egy vasutassal beszéli meg az alkotást.

Kirchmajer Károly Darvas László munkáját korrigálta. A fiatal tanítvány érdeklődéssel figyeli mesterét.

Dománszki Gabriella, az iskola egyik legtehetségesebb tagja főiskolára készül.

(Simay István riportja)

Halálvonatok!

A Béke-világtanács varsói ülésszakának felhivására az Országos Békebizottság április 10 és május 9-e között leszerelési hónapot rendez. A leszerelési hónap célja: felsorakoztatni az egész magyar népet az általános és teljes leszerelésért folytatott világméretű harc mellé, annak győzelméért egyesíteni a béke erőit.

A leszerelési hónap alkalmából, mintegy emlékeztetőül a második világháboru borzalmaira, közöljük berlini tudósitónk, Karl-Heinz Gummich alabbi irását.

1943 tavaszán a náci Ganzenmüller, a fasiszta Birodalmi Közlekedési Minisztérium államtitkára a következő táviratot kapta: „Köszönöm buzgóságát... A vonatok vissza fognak jönni..." Nem jöttek vissza. Sem a velük szállitott Cyclon B ciángáz, melyet az I. G. Farbenindustrie gyártott, sem az a 310 000 ember, akiket 10 hét alatt a varsói gettóból hurcoltak el. Sorsuk megpecsételődött az auschwitzi koncentrációs tábor 11-es blokkjában, Treblinkában és Maidanekben.

Hogy Wolff SS Obergruppenführer, Himmler törzskarának főnöke — aki a bonni államban jelenleg egyetlen revansista találkozóról sem hiányzik — mit köszönt meg, az Ganzenmüller 1942 augusztusában irt leveléből is kitűnik: „Hivatkozással július 16-i telefon megbeszélésünkre, a következőket tudom Önnek a krakkói vezérigazgatóságtól jelenteni: július 22 óta naponta egy vonat megy Warsóból 5000 zsidóval Malkinián át Treblinkába, azonkívül kétszer hetenként egy vonat 5000 zsidóval Przemyslbol Belsecbe..."

1942-ben, 1943-ban és 1944-ben az emberekkel megrakott halálvonatok százai gördültek a fasiszták gáz- és kinzókamrái felé.

„Az egyes akciók menetrendjét, melyet a Birodalmi Közlekedési Miniszteriumban megtartott menetrendi konferencián rögzitettek, feltétlenül be kellett tartani, nehogy az érintett vasútvonalakon valami torlódás, vagy zavar álljon elő". Vallotta be az auschwitzi tábor egykori parancsnoka, Höss kivégzése előtt és megerősitette, hogy a krematóriumok még éjjel is müködtek, nehogy a szállitmányokban fennakadás legyen.

Ez volt a „végleges megoldás" technikája, melyet a berlini Wannseen, Globke közreműködésével agyaltak ki és amelynek végrehajtását a Birodalmi Közlekedési Minisztérium fasiszta szakértői szakszerűen támogattak. Globke vonalazta meg a halál menetrendjét, a reménynélküli vonatokét. E gaztettek miatt helyezték őt többek között vád alá és vele együtt egykori segitőtársait, akiket mind beépitett az NSZK vasutak és a közlekedés vezető helyeire. Amint azt a koblenzi, a volt náci biztonsági rendőrség főkolomposai ellen indított per tanúsitja, a bonni neofasiszták által oly botrányos módon kiutasított szovjet államjogtudós, Alexej professzor kijelentette, ezek a „halál dispatcherei" ma megint a teljes nyugatnémet közlekedést irányitják és készitik elő a revansot, a háborut.

Lobemann, Kaiser és Zweitz segitőtársai voltak az intellektuálisan gyilkoló Globkének és az Eichmanoknak. De a fasiszták serege még nagyobb a nyugatnémet vasutaknál. Walter Ulbricht már 1955-ben leleplezte, hogy több mint 43 000 aktiv fasisztát és SS-tagot vettek át a nyugatnémet vasutak és helyeztek vezető állásokba. Ezek a 131-esek Globke eszközei. Ezek közé a barnainges szakértők közé tartozik a nyugatnémet vasutak elnöke, Oeftering, a nyugatnémet vasutak legfőbb igazgatási tanácsának tagja, Berg és több igazgatóság vezetője, akiknek, ha a sajtó életrajzát közli, az 1933 és 1945 közötti évekről mélyen hallgatnak. Személyi aktáikból azonban kitűnik a való igazság, melyért még eddig semmi büntetés nem érte őket.

Csak Bonnban lehetséges, hogy egy olyan személy, mint a volt náci Seebohm közlekedési miniszter lehet és 1962. május 13-án megtörténhetett, hogy egy olyan ember került be a nyugatnémet vasutak vezetőségébe, mint Stukenberg, aki már 1938-ban a Birodalmi Közlekedési Minisztériumban, mint munkaügyi előadó igen értékes szolgálatot tett a hitleri rendszernek. 1943-tól az egyik katonai vasúti parancsnokság tagjaként a leigázott népek kirablásában vett részt, mig „erdemei" elismeréséül a fasiszta hadsereg szállitószolgálatának főnökéül ki nem nevezték.

Ez Nyugat-Németországban elég ajánlás ahhoz, hogy a ranglistán előkelő helyet foglaljon el valaki Globke védőszárnyai alatt, még olyan emberek is karriert futhattak be, akik olyan derék vasutasokat küldtek a vérpadra, mint Erick Steinfurth, Franz Stenzer és Otto Scharfschwerdt. A náci Birodalmi Közlekedési Minisztérium tanácsosa, dr. Hans Walrod-Waitz közismert volt, mint a „közlekedési zavarok megszüntetésének szakértője". 1942-ben a Kurhesseni Katonai Körzeti Parancsnokság Propaganda Osztályáról a Birodalmi Közlekedési Minisztériumba helyezték, ahonnan a „Végső megoldás" közlekedési részének jó végrehajtásáért kormánytanácsossá nevezték ki. Ma Dr. Hans a nyugatnémet közigazgatási bíróság IV. tanácsa bírájaként működik.

A fasizmus terjesztői még nincsenek megsemmisitve, de búvóhelyeiket már a világ nyilvánossága elé tárták. Kétségtelen, hogy a nyugatnémet közlekedés dolgozói ebből komoly következtetéseket fognak levonni, mert amig a tegnapi hóhérok és segédeik ma még tevékenykedhetnek, addig a cinikusan bejelentett „megismétlés" veszélye fennáll.

Törődjenek az irányvonattal

A vasút gazdaságosabb üzemvitelét szolgálja a *Várpalota—Dombóvár* rendeltetésű 4963. számú irányvonat közlekedtetése. A vonat elegyét 24 órás elegygyűjtéssel biztositjuk. Kocsijai főleg tartálykocsik.

Úgy tapasztaljuk, az illetékesek nem törődnek eléggé ezzel a fontos irányvonattal. Elrendelik az indítását, de arról nem gondoskodnak, hogy gép is idejében rendelkezésre álljon. Januárban például 25 esetben kellett volna közlekednie, de tízszer nem indulhatott géphiány miatt. Februárban hatszor maradt el s ha indult is, géphiány miatt igen nagy késésekkel. Fordagép ugyanis nincs kijelölve ehhez a fontos vonathoz.

Vonalainkon rengeteg bérelt tartálykocsit látunk. A magunkét mégis sokat ácsorogtatjuk — hiszen a 4963-as irányvonat gyakran csak 10—11 órás késéssel nyer továbbítást. De az is előfordult már, hogy az irányvágányra rendezett dombóvári elegyet a következő éjjeli szolgálatban — 24 óra múlva — háborítatlanul a helyén találtuk.

Pál Dezső
Várpalota

Sport

Versenyfelhívás

a vasutas sportklubok, üzemek, szolgálati helyek, hivatalok társadalmi sportpályaépítési és karbantartási mozgalmának továbbfejlesztésére.

Az elmúlt években szakszervezetünk felhívására országszerte igen jó eredményeket értek el a vasutas sportklubok, üzemek, szolgálati helyek, hivatalok a társadalmi sportpályaépítés és karbantartás terén. Bebizonyították, hogy kevés költséggel a vasutas dolgozók, sportolók kezdeményező erejével hathatósan lehet javítani a létesítmények állapotát.

Az eredmények láttán a kulturnevelési és sportosztály helyesnek tartja a mozgalom folytatását, s a társadalmi sportpálya építési és karbantartási versenyt 1964-re is meghirdeti.

A verseny célja: a testnevelés és sportmozgalom szélesköru elterjedésével, fejlődésével arányban nem álló sportlétesítmények bővítése, továbbfejlesztése, a sportlétesítmények karbantartásának társadalmi erővel való segítése. A mozgalom elsősorban a fiatalok, de mindne vasutasdolgozó, sportoló önkéntes segítségére számítunk.

A társadalmi sportpályaépítési és karbantartási versenyen minden vasutas sportklub, üzem, szolgálati hely, hivatal részt vehet.

Feltételek:

a) a meglevő sportlétesítmények társadalmi munkával való felújítása, karbantartása, csoportosítása;

b) új sportlétesítmények (röplabda-, kézilabda-, futó-, labdarúgó-, kosárlabda-pálya stb.) társadalmi úton történő építése.

A verseny díjazása:

Szakszervezetünk elnöksége az öt legjobban dolgozó üzemet, szolgálati helyet, hivatalt, vagy sportklubot összesen 25 000 forint értékű sportfelszereléssel jutalmazza az alábbiak szerint:

I. helyezett	8000 forint értékű felszerelés
II. helyezett	6000 forint értékű felszerelés
III. helyezett	5000 forint értékű felszerelés
IV. helyezett	3000 forint értékű felszerelés
V. helyezett	3000 forint értékű felszerelés

A társadalmi munka értékelése a beérkezett jelentések alapján, szakemberek bevonásával történik. *(A jelentést 1964. december 20-ig kell az MB-n keresztül a szakszervezet központjába küldeni.)*

Kultúrnevelési és sportosztály

A román asztaliteniszezők visszavágtak

CSM Cluj—Vasútépítők 5:4

Április 10-én, a Sportcsarnokban rendezték meg a Vasútépítő Törekvés és a román CSM Cluj asztalitenisz-bajnokcsapatok közötti döntőt az Európa Kupáért. A találkozó előtt sokan találgatták, vajon melyik csapat nyeri a díszes kupát. Tavaly a Vasútépítőnek sikerült. Berczikék hatalmas küzdelemben, 5:4 arányban győzték le nagy riválisukat. Az idén is simán eljutott a döntőig mind a két csapat. A papírforma a román bajnokcsapat mellett szólt. Annál is inkább, mivel a Cluj három játékosa, sőt még a negyedik is egyenlő a román nagyválogatottal.

A nagy tét kissé idegessé tette játékosainkat. Tetézte mindezt, hogy Holló után Rózsás is vereséget szenvedett a kitűnő formában versenyző Rétitől. Igy a román csapat 2:0-ás előnyre tett szert.

Ezután a szakemberek már tisztán látták, hogy a kupát csak abban az esetben sikerül másodszorra is megnyerni, ha Berczik mindhárom ellenfelét legyőzi. Rétit és Negulescut ugyan sikerült legyőznie, de Giurgiucával nem boldogult. S mivel Holló egyetlen játszmát sem tudott megnyerni, Berczik és Rózsás 2—2 győzelme kevés volt a kupa elnyeréséhez.

A román együttes 5:4 arányban visszavágott a tavalyi vereségért.

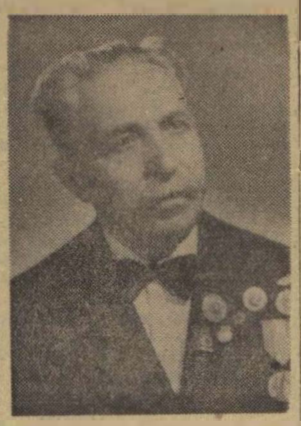
NÉGYSZÁZ FACSEMETÉT ÜLTETTEK

Nyolc brigád vesz részt a szocialista munkaversenyben a békéscsabai gazdasági vasúti fűtőházban. Első félévi terveket teljesítették. A vállalt társadalmi munkát is elvégezték: mindegyik brigád 50 facsemetét ültetett el.

B. Gy.
Békéscsaba

75 éves a szegedi Hazánk munkáskórus

A szegedi vasutasok a felszabadulás évfordulóján ünnepelték munkáskórusuk 75 éves jubileumát. 1889-ben a szeged-rókusi vasúti műhelyben alakult a Hazánk Dalkör.



Bakos Béla

Azóta 75 esztendő viharát és megpróbáltatást állta ki e kórus.

A jubileumi ünnepségre az Északi Járműjavító Törekvés kórusa és a szakszervezet szocialista kultúráért jelvénnyel kitüntetett központi vegyeskara is Szegedre látogatott. A zsúfolásig megtelt Petőfi Művelődési Otthonban a szakszervezet központi vezetősége, a Népművelési Intézet, a városi tanács, a vasút helyi, mozgalmi és szakmai vezetői előtt László Károly, az énekkar elnöke emlékezett meg a 75 éves múltról. Ezután került sor a vendégkórusok köszöntésére, az ajándékok, elismerések átadására.

A közgyűlés után a jubiláló kórus közel egyórás hangversennyel köszöntötte vendégeit. Utána a vendégkórusok szereplésére került sor.

Az évforduló alkalmából rendezett kiállítás több száz fényképe, a különböző újságcikkek, plakátok, emléktárgyak mind-mind a fejlődés egy-egy állomásának tanúságai. A 700-nál is több fellépés mellett sikernek számít az is, hogy jelenleg több mint 20 fiatal tag van a kórusban.

De ott van még ma is közöttük a 77 éves Bakos Béla bácsi, aki két évvel idősebb a kórusnál és 1906 óta megszakítás nélkül tagja. Tőle hallottuk a jubileumi ünnepségen: „Messziről jöttünk és szép úton járunk. Vállaltuk az utat, a harcot, a nyughatatlan, vidám életet árasztó munkássorsot. Elértük azt a megtiszteltetést is, hogy 1959 óta férfikarunk a szegedi szabadtéri ünnepi játékok cselekvő részese az operakórusokban."

Mi is köszöntjük a jubiláló kórust, kívánjuk, hogy a jövőben is járjanak élen a munkásdalkultúra terjesztésében, ápolásában.

A Hivatalos Lapból

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

13. számból: Az újítási javaslatok szakvéleményezésére meghirdetett verseny értékelése.

104 910/1964. I/3. B. Az érvényes államvasúti üzemi jutalék szabályzat módosítása.

106 570/1964. I/3. A. Biztonsági intézkedések a pályán, a vágányon (vágányzaton), továbbá a jelző- és biztosítóberendezéseken végzendő építési, átalakítási, felújítási és fenntartási munkák engedélyezésekor.

14. számból: 108 451/1964 I/3. A. Nemzetközi osztály szervezése a KPM I. Vasúti Főosztályon.

107 841/1964. I/3. C. Az ólomártalomnak kitett munkakörben dolgozók tisztítószerrel és tisztálkodási eszközökkel való ellátása

15. számból: 107 837/1964. I/3. C. A Munka Törvénykönyve egyes rendelkezéseinek módosítása.

106 352/1964. I/3. C. A dolgozók egészsége és testi épsége védelmével kapcsolatos kérdések szabályozása.

107 842/1964. I/3 C. Az államvasúti dolgozók védőkenőcsel történő ellátásának újabb szabályozása.

108 559/1964. I/3. C. A vasutas dolgozók 1964. évi hastífusz elleni védőoltása.

A szerkesztőség üzeni

Peczár István Győr. Mesterházi László Székesfehérvár. Kisvárdai János, Antal József Miskolc, Kiss Lajos Alsóőrs, Sziládi Sándor, dr. Bánkalvy Gyula, Tótka Károly Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca Boldizsár Gyula Békéscsaba, Fokt István Budapest, Pál Dezső, Toth Gyula Várpalota, Markos József Zalaegerszeg, Bódogh Mihály Dombóvár, Cegléti Sándor Debrecen, Fogas Pál Szentes, Tóth József Pilisczaba: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Lászlóné Győr: Verse megható, de nem alkalmas közlésre.

Illés Gyula Pécs: A beküldött vers gyenge, nem közölhetjük.

ÚJ KÖNYVEK

D. Visnyevszkij: A hetvenkettedik nap (Kossuth Kiadó). — Szilvási Lajos: Albérlet a Sip utcában (Magvető Kiadó). — Bikov: A harmadik rakéta (Európa Kiadó). — Hevesi András: Párizsi eső (Szépirodalmi Kiadó). — Gábor Andor: Igen, kollégáim! (Szépirodalmi). — Máté György: Fények a dzsungelben (Táncsics Kiadó). —

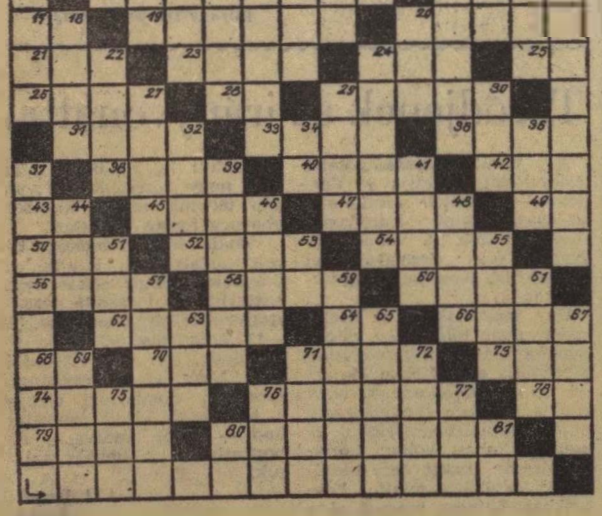
Az NDK versenyzői nyerték az USIC tornászbajnokságot

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* április 2. és 6-a között az NDK-beli *Schwerinben* rendezte meg a második férfi- és női vasutas tornászbajnokságot. A négy napig tartó küzdelemsorozatban a férfiaknál és a nőknél egyaránt a vendéglátók végeztek az első helyen.

Az egyéni összetett versenyt *Köste Klaus* és *Tarke Ute*, — mindketten az NDK versenyzői —, nyerték. Összetett csapatban is az NDK tornászai végeztek az első helyen a szovjet, illetve a csehszlovák tornászok előtt.

A tornász bajnokságon az USIC elnöksége részéről *dr. Soproni József*, szakszervezetünk titkára volt jelen.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A SZOT munkásvédelmi filmfesztiválján első díjjal kitüntetett vasutas tárgyú film címe. 15. Csendes-óceáni szigetvilág lakója. 16. Vércsatornák. 17. Régi római pénz. 19. Maró folyadékban. 20. Szándékában volt. 21. Dunántúli hegy, televízlós toronnyal. 23. Becézett női név. 24. Kérdőszó. 25. Téli sport. 26. Szentkép. 28. Házlállat. 29. Dühöngő, rémalakú nő a mitológiában. 31. Fémes elem. 33. Nádasladány párja. 35. Becézett női név. 38. A beépítetlen terület a városban. 40. Csúcsa. 42. Komárom megyei község. 43 Kimondott betű. 45. Az anyag legkisebb részecskéje. 47. Beosztás jelzés. 49. Morzehang. 50. Földmüves szerszám. 52. Található. 54. Fekete, franciául. 56. Rege. 58. Fogkrém-márka. 60. Folyó Albániában 62. Erdei állatka. 64. Azonos betük. 66. Fafúvós hangszer. 68. Epitesügyi Minisztérium. 70. Győri futballcsapat. 71. . . . niák, szurós szagu gáz. 73. Latin művészet. 74. Volt ideje. 76. A gépkocsivezetők abc-je. 78. Zamat. 79 Verve. 80. Pihenés, idegen szóval.

Függőleges: 2. Fed. 3. Veszprém megyei község. 4. Edmond, híres angol Shakespeare-színész volt. 5. Francia zeneszerző. 6. Egy tömegben. közhasználatú idegen szóval. **7. Eidami magánhangzói. 8. Lantos fele.** 9 Személyes névmás. 10. Olvasás, feladat, olaszul. 11. Trombitahang. 12. Költői termék. **13. A fény kémiai hatásossága. 14. Félmajom. 18. Elmetorna. 20.** Zenében ária, francia szóval. 22. Hideg, száraz szél. 34. Part a Kola-félszigeten. 27. Dal. 29. Magashőfokon van. 30. Énekhang. 32. Labdajáték. 34. Ásvany. 36. Folyópart. 37. **A vízszintes 1-ben idézett film főszereplőjének balesete.** 39. Stílus. 41. Pozitív töltésü elem. 44. Dísze. 46. . . in Hungary. 48. Elszámoló bank. 51. Csapadék. 53. Énekló hang. 55. Hal. oroszul. 57. Száz vasutat . . . 59. Vissza: elfödel. 61. Az Alpok egy része. 63. Ezen a helyen. 65. Régi magyar személynév. 67. Tokaj híres bora. 69. Férfi név. 71. A fájdalom. 72. Daraboló! 75. Keverve vés. 76. Vajon az? 77. Zalaegerszegi Torna Egylet. 80. Kettős mássalhangzó. 81. A. T.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 37.

Beküldési határidő: május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kötőállomás. Felépítmény. Hézag nélkülí. Aláverőgépek.

Könyvet nyertek: Parányi József, Barcs, Bajcsy-Zs. út 106. Bazsó Ferenc, Kisterenye. Köztársaság út 7. Novák Anna, Tapolca, Szent György u. 29/d. Sulyok Pál, Gyöngyös, Bajcsy-Zsilinszky u. 46 Debreczeni Erzsébet, Békéssámson, Kis utca 2.

HIREK

A nyúl választott

Húsvét szombatján történt. Nagy ládákban riadtan pislogó vadnyulak külföldi út előtt.

Aztán megjött a „gumidani", s a ládákat kezdték felpakolni. Hogy, hogynem az egyik ládából egy jókora tapsifüles kiszabadult.

Hipp-hopp fürgén ugrott . . .

Lett is riadalom! Húsvéti nyuszi, fogják meg! Fogjuk meg! — kiabálták a báméskodó utasok. Többen futottak utána, de a nyúl úgy látszik felmérte a mező, az erdő és a pesti körengeteg közti különbséget és két, három ugrás után megállt a fal mellett, majd hosszú füleit hátrahúzva, félve meghúzódott.

A vadászok megtorpantak. Az egyik azonban a húsvéti nyúlpecsenye reményében nyúlt volna utána. Az állat nyüszített, sziszegett mint a mérges macska.

Emberünk fogta volna is meg nem is.

A nyúl csak sziszegett . . .

Aztán odament egy raktári munkás és szakavatott kezzel, fülénél fogva visszatette a szökevényt a ládába. Alig kapálódzott, gondolva tán, hogy inkább jöjjön egy bizonytalan külföldi utazás, mint rövid szabadság után egy biztos halál itthon, pesti lábasban, hosszúszafttal. áfonyával.

— lyf —

— 63 hallgatója van Békéscsabán a forgalmi és kereskedelmi munkásakadémiának, melynek előadásait a 8 szakosztály dolgozói tartják.

— *Újjászervezték a KST-t Zalaegerszeg állomáson. A dolgozók Kölcsönös Segitő Takarékpénztárának most 56 tagja van.*

— **Felújítják Szegeden a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Otthonát. Az állomási, a fűtőházi és a pályafenntartási szocialista brigádok társadalmi munkával segitik az építkezést.**

— Kazincbarcika szocialista város fennállásának 10. évfordulója alkalmából a város fejlesztésében kifejtett eredményes munkájáért elismerő oklevéllel tüntették ki Hortobágyi János állomásfőnökot.

„Szocialista pályamesteri szakasz" cimért versenyez az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség négy pályamesteri szakasza.

— A miskolci vasutas képzőművészeti szakkör öt fiatal tagja jelentkezett főiskolára A szakkör egyébként 15 éve működik A másfél évtizedes jubileum alkalmából a nvári hónapokban kiállítást rendeznek.

— *A vasútbiztonság növelése érdekében 18 megállórakodóhelyet, illetve iparvágányt latnak el fedező jelzőberendezéssel a szombathelyi igazgatóság területén. Erre a célra mintegy 4 millió forintot fordítanak.*

— **Sintörést fedezett fel Alsoors állomás 8. vágányán Mádi László szénámoló. A törött sín kicserélésével gyorsan elhárították a baleseti veszélyt.**

— KISZ-vezetők továbbképzése. A debreceni járműjavítóban sok fiatal dolgozik. Éppen ezért nem mindegy, hogy a KISZ hogyan foglalkozik velük. Az ifjúsági munka hatékonyabbá tétele érdekében a közelmúltban egyhetes továbbképzésben vettek részt az üzem KISZ-alapszervezeteinek vezetői.

— **Huszonöt brigád versenyez a szocialista cimért a dombóvári fűtőházban. A verseny értékelésére az idén uj módszert vezetlek be.**

— Két évvel ezelőtt kezdtek meg a győri vasúti Rábahid provizórikus hidszerkezetének ujjáépítését. A munka befejezését az év végére tervezik.

— Folytatják az állomások világositásának korszerüsitését a szombathelyi igazgatóság területén. Az idén 12 állomás kap villanyvilágitást.

— *85 tonna súlyú szállitmány vasúti és közuti szállitására egyaránt alkalmas kocsitipust építettek az angol vasutak számára.*

— **Az elmúlt évben 74 brigád tűzte célul a szocialista cim elnyerését a záhonyi átrakóban. Az idén 83 brigád harcol megszerzéséért.**

Élete kockáztatásával mentette meg egy, a sinek között játszadozó kisfiú életét április 7-én Sarvai József mozdonyvezető, a Baktalorántháza—Kisvárda közötti vonalon.

— *A Budapest—Jósvafő—Aggtelek közötti gyorsvonat május 30-ig munkaszüneti napokon, május 31-től pedig naponta közlekedik.*

LAKÁSCSERE

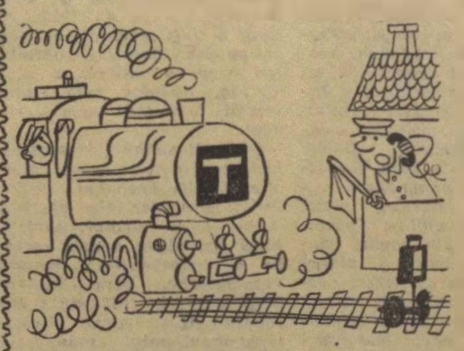
— Dunaharaszti M. Á. állomás épületében levő II. emeleti szoba konyha, élelemkamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesi vagy környéki földszintes hasonló vagy kétszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál Budapest Dunapart állomáson.

— 3 szobás utcai telefonos MÁV-lakásomat elcserélném belterületi 1 szoba hallos, összkomfortos tanácsira Cim: Bp VIII., Baross tér 6. III. em. Telefon: 331—275.

— Elcserélném Budapest XIV kerületben levő 2 szoba összkomfortos, alacsony bérü, termő gyümölcsfákkal, gazdasági udvarral hat helyiségből álló lakásomat két kisebb, tanácsi rendelkezésü vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet de 8—10-ig vagy este 21—22-ig a 206—894-es telefonon

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség
Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi 424—186
Üzemi 38—75
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Tanuló vezető



— *Szolgálattevő elvtárs! Legyen elővigyázatos kezdő mozdonyvezető jár be a harmadik vágányra.*

Rendelkező próba súgóval

— *Ez igen! kivülről fújja a forgalmi utasitást*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — Ára 40 fillér — 1964. MÁJUS 4.

A 75. MÁJUS

Forradalmi elődeink 75 évvel ezelőtt határozták el, hogy május 1-én „minden nemzet proletársága a munkásvédelem mellett minden helységben nagyszabású tüntetést rendez." Az első május elsejei tömegsztrájkok és tüntetések olyan nagy visszhangot váltottak ki, hogy ettől kezdve a világ legkülönbözőbb országaiban ezen a napon minden évben sor került sztrájkokra, tüntetésekre.

Az egykori krónikák feljegyezték az első harcos magyar május elseje megindító történetét. Budapest utcáin rendőrök sorfala között haladt a Városliget felé a vöröszászlós menet. A főváros munkásainak első nagy seregszemléje népgyűléssel ért véget.

A forradalmi tradiciókhoz hű magyar munkásosztály más országok forradalmi munkásosztályához hasonlóan a későbbi években is kitartott amellett, hogy május elseje harci nap legyen.

Május elseje harci jellege a felszabadulás után sem tompult el. Hazánk népe, a szocialista országok népeivel együtt minden évben kifejezésre juttatja a jogaiért az elnyomás és a kizsákmányolás ellen küzdő tőkésországbeli osztálytestvéreivel való harcos szolidaritást.

Most, amikor a 75. szabad május köszöntött ránk, bátran elmondhatjuk: május harci ünnepét őszintén magáénak vallja minden munkás, minden dolgozó ember a kommunizmust építő Szovjetunióban, ugyanúgy, mint a szocializmust építő országokban.

Hazánkban korszerűen fejlett szocialista ipart teremtettünk. A mezőgazdaságban a termelőszövetkezeti nagyüzemi gazdaságok megszilárdításán munkálkodunk. Ugyanakkor magabiztosan haladunk előre a kulturális forradalom megvalósításában is. Az MSZMP helyes politikája vezéreli népünket azon az úton, amelyen haladva jobban összeforrnak a kommunisták és a pártonkívüliek, erősödik a munkásság és a parasztság szövetsége, mindjobban kifejlődik és szilárdul a magyar nép szocialista nemzeti egysége.

Ugyanezt lehet elmondani a szocialista országok kapcsolatára. Hiszen azáltal, hogy a szocializmus világrendszerré lett, a munkásosztály nemzetközi összefogásának is új formája jött létre: a szocialista országok kapcsolatában megvalósuló szocialista internacionalizmus. A szocialista világrendszer ma a világ forradalmi mozgalmának központja, legnagyobb erőforrása. Nekünk is internacionalista kötelességünk, hogy minden eszközzel erősítsük a marxizmus—leninizmus elvei alapján a szocialista világrendszer országainak közösségét.

A szocialista államok közti együttműködés kedvező lehetőségei nem önmaguktól valósulnak meg. Csak akkor válnak valósággá, ha felismerjük ezt a szükségszerűséget és leküzdünk mindenfajta szűk nacionalista korlátoltságot, melyek céljaink útjában állnak. A szocialista internacionalizmus erősítése meggyorsítja belső fejlődésünket, nemzeti céljaink mielőbbi megvalósítását.

Békenagygyűlés Békéscsabán

A leszerelési hónap alkalmából április 22-én nagygyűlésre került sor *Békéscsabán*, a vasutasok Vécsey utcai kultúrotthonában.

A gyűlést *Vajda János*, a szakszervezet Békés megyei bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Szabó Antal* főtitkár méltatta a leszerelési hónap jelentőségét. Bevezetőjében megemlékezett az 1904. évi nagy vasutassztrájk hatvanadik évfordulójáról. Hangsúlyozta, hogy a vasutasok megmozdulásának, amelyből a csabai vasutasok is kivették részüket, abban az időben nagy hazai visszhangja támadt.

A sztrájk történeti körülményeinek ismertetése után az előadó a leszerelési hónap jelentőségéről és az időszerű nemzetközi kérdésekről beszélt.

— A Béke-világtanács felhívása alapján április 10-e és május 9-e között hazánkban megrendezésre kerülő leszerelési hónap is bizonyság arra, hogy pártunk és kormányunk külpolitikájának alapja a békés egymás mellett élés. A szocializmus felépítését, az emberek szebb, boldogabb jövőjének megteremtését béke nélkül elképzelhetetlen megvalósítani. Éppen ezért a mi hazánkban és a szocialista tábor többi országában is a szocializmus érdekében folytatott, szorgalmas alkotó munka jelent igazán nagy hozzájárulást ehhez a világméretű akcióhoz. Mi, vasutasok is a feladatok maradéktalan ellátásával járulhatunk hozzá legeredményesebben a béke ügyéhez — fejezte be beszédét Szabó Antal.

A nagygyűlés végén a részvevők táviratot juttattak el a Béke-világtanácshoz.

Az igazgatóságok versenye

Az igazgatóságok versenyét 1964. március 1-től új alapokra helyezték. E szerint az az igazgatóság, amelyiknek összevont teljesítménye a 100 százalékot eléri, havonta — eredményeinek megfelelően — 80 000 forinttól 150 000 forintig terjedő céljutalomban részesül. (A budapesti igazgatóság adott esetben a jutalomösszeg háromszorosát kapja.)

Kivételt képez a hálózat 100 százalékon aluli eredménye. Ebben az esetben a céljutalomnak csak 50 százaléka illeti meg az érdekelt igazgatóságokat. Ennek a megszorításnak előírását szükségessé tette — a vasút munkafolyamatainak összefonódása folytán — az igazgatóságok együttműködése.

1964 március hónapban a vonatkozó teljesítmények a következők szerint alakultak:

Budapesti igazgatóság 95,64 százalék.

Debreceni igazgatóság 90,25 százalék.

Miskolci igazgatóság 97,62 százalék.

Pécsi igazgatóság 100,98 százalék.

Szegedi igazgatóság 93,58 százalék.

Szombathelyi igazgatóság 101,40 százalék.

A teljesítmények alapján a *pécsi* és a *szombathelyi* igazgatóság részesül jutalomban. A céljutalomnak azonban csak 50 százaléka illeti meg a nevezett igazgatóságokat, miután a hálózat eredménye nem érte el a 100 százalékot. Ez elsősorban annak a következménye, hogy a menetrendszerűség nem alakult kielégítően, s az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm terv teljesítése is alatta maradt a 100 százaléknak.

„Varázsasztal" Ukk-állomáson

A Veszprém megyei térségben mind nagyobb jelentőségre tesz szert *Ukk állomás*, az egykori „vicinális" gócpont. A fejlesztést szolgálja, hogy a forgalmi irodában modern kapcsolóközpontot, úgynevezett „varázsasztalt" szereltek fel, ami nagyon megkönnyíti a forgalmista munkáját. Felújították a forgalmi iroda elavult padozatát is.

Bognár Károly
Tapolca

Rakodási rekord

Április 21-én a kocsik ki- és berakásánál rekord született a miskolci igazgatóság területén. Megraktak 3317, kiraktak 2716 kocsit. A kiváló eredményt az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálása, az áruirányítók operatív közreműködése segítette elő. A miskolciak most újabb csúcseredményre készülnek.

Bakó János

Ismét csökken a gyorsvonatok menetideje

— Május 31.én lép életbe az új menetrend —

A május 31-én életbelépő új menetrendről tartott sajtótájékoztatót április 22-én Császár László elvtárs, a 8. szakosztály helyettes vezetője.

— A növekvő személy- és áruszállítási feladatok sikeres megoldására a vasút új menetrendjét úgy szerkesztettük meg, hogy gyorsabb legyen a közlekedés, csökkenjen a személyszállító vonatok zsúfoltsága — mondotta bevezetőjében. — Nagy gondot fordítunk a városközi forgalom megjavítására, ezért a *Budapest—Pécs*, valamint a *Dombóvár—Gyékényes* közötti gyorsvonatokat motorvontatásra állítjuk át.

A *Budapest—Békéscsaba—Mezőhegyes* közötti gyorsvonatokat a korábban Bécsbe közlekedett zárt, több részes szerelvénnyel közlekedtetjük. A menetidő általában 15—20 perccel lesz rövidebb. A *Hajdu Expressz* a jövőben *Nyíregyházáig* mint gyorsvonat, azután pedig mint közvetlen személyvonat közlekedik *Mátészalkáig*. Így közlekedik a *Szabolcs Expressz* is. A *Lillafüred Expressz Budapest* és *Miskolc* között gyorsvonatként, onnan *Ozdig* közvetlen személyvonatként jár majd.

A *Székesfehérváron* át közlekedő *szombathelyi* gyorsvonatokkal továbbított *zalaegerszegi* közvetlen kocsik *Bobától Zalaegerszegig* gőzvontatással ugyan, de gyorsvonatként közlekednek, s így a menetidő 40 perccel lesz rövidebb.

A balatoni forgalom

Nagy gondot fordítanak a balatoni közlekedésre is. A déli parton hétköznap 8 gyorsvonatpár és ugyanannyi személyvonatpár, vasárnap pedig 11 gyors- és 12 személyvonat közlekedik mindkét irányban. Az északi parton hétköznap 4 gyors- és 7 személyvonat közlekedik. *Szombathelyről Keszthelyre*, illetve *Balatonfüredre* egy-egy hétvégi gyorsvonatpárt helyeznek forgalomba. *Dombóvárnál* megépült a delta vágány. Ezzel a *Pécs—Balaton* közvetlen vonatok menetideje 50 perccel csökkent. Az idén is közlekedik majd a Miskolc—Siófok közötti hétvégi kirándulóvonat.

Új ingajáratok

Nagy gondot fordít a vasút a munkásvonatok túlzsúfoltságának enyhítésére. A bevált ingajáratok május 31-től már nemcsak a *Nyugati pályaudvarról*, hanem a *Keleti pályaudvarról* is indulnak. Különösen az *újszászi* vonal tehermentesítésére fordítanak nagy súlyt. Az új menetrend életbelépésétől a Keleti pályaudvarról 7 ingaszerelvény közlekedik majd. A Nyugati pályaudvarról 7 új szerelvénnyel bővül az ingarendszer, úgyhogy erről a pályaudvarról összesen 76 ingaszerelvény közlekedik majd.

Vidéken a már közlekedő vonatok ésszerű csoportosításával, illetve egy-két új vonat beállításával a három műszakváltásnak megfelelő menetrendet alakítottak ki *Kaposvár*, *Székesfehérvár*, *Dunaújváros* és *Debrecen* térségében.

Nemzetközi forgalom

Ha számszerűen nem is, de a menetidőben jelentős változások történtek a nemzetközi személyforgalomban is. A legtöbb helyen Diesel-vontatásra tértek át, s ezzel a nemzetközi vonatok menetideje például *Budapest—Záhony* és *Budapest—Curtici* között 25—50 perccel rövidül meg. A *Balt—Orient Expressz* nyári mentesítő vonata helyett június 15-től szeptember 23-ig *Nord—Orient Expressz* megjelöléssel új gyorsvonatpár közlekedik *Varsó* és *Bukarest* között, *Budapest érintésével*. Mivel a *Budapest—Wien Expressz* nem tudta minden esetben elszállítani a jelentkező utasokat, az *Orient Expressz* megfelelő befogadó képességű szerelvényeivel május 31-től ismét *Budapestig* közlekedik majd.

A nyári időszakban *Budapest—Bécs—Párizs* között közvetlen kocsijárat is lesz.

A megnövekedett csehszlovák-magyar utasforgalom jobb lebonyolítására az új menetrendben *Bánrévénél* és *Rajkánál* is megindul a személyforgalom. *Komáromnál*, *Hidasnémetinél*, *Sturovónál* és *Somoskőújfalunál* újabb helyi járatokat állítanak forgalomba.

A továbbiakban a vasút által nyújtott szolgáltatásokról beszélt Császár elvtárs, majd rátért az áruszállítás problémáira. *(Erről legközelebbi számunkban adunk hírt.)*

Konferenciára készülnek a világ asszonyai

A szakszervezeti világmozgalom fontos eseményére kerül sor május 11—16 között Bukarestben. Ekkor ülésezik a nők problémáival foglalkozó II. nemzetközi szakszervezeti konferencia. Ezen a konferencián a dolgozó nők jogaiért vívott harcról tárgyalnak majd, és megbeszélik azokat a változásokat, amelyek az elmúlt években a világban végbementek.

A konferencia előkészítő munkája során összegyűlt adatokból máris megállapítható, hogy a foglalkoztatottság fokának emelkedésével egyidejűleg növekedett a dolgozó nők szerepe minden ország életében. De a kapitalista és a gyarmati országokban a nő szerepének és helyzetének fokozódó jelentősége nem párosul életkörülményeinek megfelelő és szükséges javulásával. Éppen ellenkezőleg, a dolgozó nőt gazdasági, szociális és politikai alárendeltsége folytán még fokozottabban kizsákmányolják.

A dolgozó nők céljai, amelyek a nemzetközi munkásosztály harcainak részét alkotják, alapul szolgálnak a gazdasági és szociális követelésekért, a békéért, a monopóliumok és minden kizsákmányoló osztály ellen vívott közös harcuk kibontakoztatásához. A dolgozó nők tevékenyen részt vesznek azokban a harcokban, amelyeket a néptömegek a nemzeti függetlenség elnyeréséért vívnak. Ezért helyes, hogy a bukaresti konferencia azoknak a kérdéseknek a megvitatásával kezdi meg tanácskozásait, amelyek a dolgozók nőknek az V. szakszervezeti világkongresszuson elfogadott, s a jelenlegi szakaszra vonatkozó szakszervezeti akcióprogram megvalósításáért, a kapitalista monopóliumoknak a női munkaerővel szemben alkalmazott antiszociális megkülönböztető politikája ellen folytatott szakszervezeti harcban való részvételét érintik.

Az antimonopolista harc és a béke megőrzéséért vívott harc egységfrontja elválaszthatatlanul összefonódik az antikolonialista harccal. Éppen ezért a konferencia második napirendi pontjában kivételes figyelmet fordít a gyarmati országok és a függetlenségüket elnyert országok dolgozó nőinek szerepére és hozzájárulására abban a harcban, amelyet a szakszervezetek a kolonializmus teljes felszámolásáért, jogaik kivívásáért és kiszélesítéséért folytatnak.

A konferencia a különböző országok dolgozó női helyzetének mélyreható elemzése alapján kívánja kidolgozni a legfontosabb közös követeléseket. Ezzel munkájának középpontjába állítja a dolgozó nők létérdekeit.

A fő követelések megvitatása — így a munkához való jog, a dolgozó nőknek a munka megfelelő bérezésére, a társadalombiztosításra, az anya- és gyermekvédelemre támasztott követelései és a napirendben oly átfogóan előirányzott szakszervezeti jogok megvitatása lehetővé teszi majd a konferencia számára, hogy kidolgozza a dolgozó nők gazdasági és szociális jogainak alapokmányát.

A bukaresti konferencián 79 ország képviselői vesznek részt 400 küldöttel és megfigyelővel. Hazánkból 8 tagú delegáció utazik a román fővárosba.

(vf)

Tanulnak a jövő forgalmi szakemberei

Az elmélet mellett a gyakorlati oktatásra is nagy gondot fordítanak a Szegedi Vasútforgalmi Technikumban. A jövő forgalmi szakemberei jól felszerelt tantermekben, továbbá az állomásokon megtartott gyakorlati órákon ismerkednek a vasúti forgalomirányítás eszközeivel. A képen Kenderesi Szabó Pál tanár a jelzők működéséről tart előadást a III/e. osztály tanulóinak.

Politechnikai óra Szeged-Rókus állomáson. A technikum hallgatói gyakori vendégek a szegedi szolgálati helyeken. A képen Vida Teréz, intéző, forgalmi szolgálattevő magyaráz a jövő vasutasainak.

(Horváth Erika felv.)

Kiváló vonatkísérők

Bp. Keleti pályaudvaron 21 vonatkísérő brigád versenyez a *szocialista cím* elnyeréséért. E brigádok közül kettő már szocialista jelvényt, öt, oklevelet kapott.

Vonatkísérőink egy része nemzetközi gyorsvonatokon dolgozik. Német nyelvtanfolyamra járnak, hogy megértsék a külföldi utasokat. Jó munkájuk eredményeként már külföldről is kaptak elismerést. *Szigetvári Győző* vonatvezető és *Szabó IV. József* jegyvizsgáló szolgálatuk éber ellátásáért kiváló határőr jelvényt, *Darnyik András*, *Vincze László*, *Laczkó Béla* és *Szabó Károly* jegyvizsgálók pedig jutalmat kaptak a határőrségtől. *Józsa Ferenc* és *Tátrai Bálint* vonatvezetők balesetelhárításért kaptak pénzjutalmat.

Ezek a szocialista brigádok *szolgálatuk pontos teljesítésével* elősegítik a vonatok menetrendszerinti közlekedését, a kulturált utazást.

Varga István
Budapest

Négyszeres szocialista brigád

A *balatonkenesei* pályamesteri szakasz *„Új élet"* szocialista brigádja negyedszer nyerte el a szocialista brigád címet.

Varjú Ferenc előmunkás, a brigád vezetője elmondotta, hogy 1964-re újabb szocialista szerződést kötöttek, mert átlagon felüli eredményeket akarnak elérni. A kiváló brigádot *Kárász Albert* műszaki főintéző patronálja.

Kiss Lajos

Az újító mozgalom „milliomosai"

A múlt évben hárommal gyarapodott a vasutas újítómozgalom „milliomosainak" száma. Szocialista milliomomosok ők — újításaik révén több mint 1 millió forinttal gyarapították a népgazdaságot. Méltán megérdemelték az aranyjelvényt, amellyel hazánk felszabadulásának 19. évfordulója alkalmából kitüntették őket. Szorgalmas, dolgos emberek. jó példát mutatnak minden vasutasnak. Gratulálunk nekik és kívánjuk: *csak így tovább.*

Nem az irodában kezdte...

Holló Mátyás műszaki főelőadó a 7. szakosztály gépészeti üzemi osztályán. 40 éves. Vasutas pályafutását nem az irodában kezdte. Négy évig, mint alvázlakatos dolgozott a Dunakeszi Járműjavitóban.

— *A fiatal műszakiak — tisztelet a kivételnek — szívesebben kezdenek az irodasztal, mint a munkapad mellett. Pedig ez nem helyes* — mondotta beszélgetésünk alkalmával az aranyjelvényes újító. — *Saját tapasztalatomból mondhatom, hogy az iskolából kikerült műszakiaknak szükségük van a közvetlen termelési tapasztalatokra. Újítómunkám eredményességét is főként az ilyen jellegű tapasztalataimnak köszönhetem.*

Eddig 15 újítását fogadták el és valósították meg Holló Mátyásnak Újításai nyomán 1,3 millió forint évi megtakarítást mutattak ki a kalkulátorok. Főként a kocsijavítás területén fejt ki újító tevékenységet. Elmondotta, nem minden ötletét dolgozza ki újításként, sokat hivatalból megvalósít. De ez nem mindig sikerül. A Kz-sorozatú kocsiszekrények javításának módját például úgy átalakította, hogy módszerével kocsinként több mint 70 ezer forinttal csökkentek a javítási költségek. Amikor a javaslatot „hivatalból" tette — elutasították. Amikor újításként adta be, nem tudtak kitérni előle az illetékesek és — elfogadták.

— *Örülök a kitüntetésnek és igyekszem ezentúl is méltó lenni rá* — mondotta Holló Mátyás. — *Most is van kidolgozott javaslatom, amely a festett kocsik gyors szárítását oldaná meg gazdaságos módon olajtüzelésű termoventillátorok segítségével. Tekintettel a kocsihiányra, a vasút számára nagyon előnyös lenne ez a megoldás.*

Matematikai újítás szerzője

Rámási Tibor csoportvezető a 8. szakosztályon dolgozik 35 éve vasutas, a tartálykocsik központi intézését irányítja. Egyetlen újítással ugrott elő a „milliomosok" sorába.

Nagy munkát végzett. Három évig dolgozott újítási javaslatán, amely a tartálykocsik hordképességének jobb kihasználását teszi lehetővé.

— Mi volt a lényege újításának? — kérdeztük.

— *A matematika* — hangzott a válasz. — *Rengeteg számítással töltési táblázatokat készítettem a különböző típusú tartálykocsikhoz. A tartályokban így csak az üresen maradt teret kell lemérni és a táblázatok alapján pontosan megállapítható, mennyi olajat tartalmaz a kocsi. A komoróli olajátrakón, ahol például nincs mód a kocsik mérlegelésére, nem lehetett gazdaságosan kihasználni a járművek teherbíróképességét. Újításom megoldotta a problémát. Azóta mindegyik tartálykocsi 5—6 tonnával több olajat hozhat Záhony térségéből.*

Megérte a sok munka. Egy év alatt 1,3 millió forint megtakarítást hozott a népgazdaságnak ez az újítás. Az újító 40 ezer forint újítási díjat kapott érte.

A szakvéleményezők versenyének győztese

Mayer József műszaki főintéző a budapesti igazgatóság II. osztályán dolgozik. 1950 óta vesz részt az újítómozgalomban. Újításai révén adódó megtakarítás már eléri az évi 1,3 millió forintot. Mint szakvéleményező, sokat foglalkozik mások újításaival is. Ezt a feladatkört nagyon körültekintően, szorgalmasan látja el. Tavaly országos első lett a vasút területén a szakvéleményezők versenyében.

Munkájáról, újításairól szívesen beszél.

— *Eddig 16 javaslatomat fogadták el. Kisebb és nagyobb jelentőségű egyaránt volt ezek között. A legutóbb elfogadott például 750 ezer forint megtakarítást eredményezett* — mondotta.

E javaslatával győr állomás átmenő fóvágányain új megoldással, öt csoport kitérő elhagyásával 40-ról 125 km/órára növelte a sebességet. Arra különösen büszke, hogy újítási tervét fogadták el építési tervként.

— *Munkahelyemen az „Előre" műszaki szocialista brigádot vezetem. Tavaly augusztusban nyertük el az oklevelet, most a jelvényért folyik a verseny. Újításokra sajnos kevés időm van, mert a pályafenntartási technikumban tanulok. De azért ismét adtam be néhány újabb javaslatot.*

— Mit tart előnyösnek az újítómozgalomban?

— *Vonzóak, szépek a feladatok. Néha az újítási díj sem megvetendő összeg...*

— Mi okozza a legtöbb gondot?

— *Sokat kell harcolni a javaslatok megvalósulásáért. Hiába, van még bürokrácia.*

Lőrincz János

Előítéletek nélkül

A cigány dolgozókkal való foglalkozásra vonatkozó SZOT-határozatot a Borsod megyei bizottság gondosan elemezte és végrehajtását folyamatosan végzi. A megye területén közel 300 cigány dolgozik a vasúton. A *Miskolci Építési Főnökségnél* 88, az *Ómiskolci Pályafenntartási Főnökségnél* 64, a *Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökségnél* 35, az *Újmiskolci Pályafenntartási Főnökségnél* 32. A többi elszórtan kisebb számban található.

Két éve jelent meg az említett határozat. Azóta nemcsak az idő rövidsége miatt nem sikerült nagyobb eredményt elérni, hanem elsősorban a cigány dolgozók elmaradottsága végett. Ugyanis 23 százalékuk még frástudatlan és csak 5,4 százalékuk végezte el az általános iskola VIII. osztályát. 20,8 százalékuk már a II. osztály elvégzése után kikerült az iskolapadból. A felnőttek állami oktatásba való bevonása egyébként sem könnyű feladat. Cigányok esetében pedig ez különösen nehéz.

Főként azért nehéz, mert a akran változtatják munkahelyüket. Olyan is akadt közöttük, aki azért lépett ki a vasúttól, mert *„bántotta"*, hogy tanulnia kell. A tapasztalat szerint a nevelés azoknál vezet eredményre, akik már odáig eljutottak, hogy állandó munkahelyüknek tekintik a vasutat.

A nehézségek ellenére is értünk el eredményt a cigány dolgozók nevelésében. A legfontosabb, hogy semmiféle megkülönböztetést nem alkalmaznak velük szemben. Munkájuk révén úgy megbecsülik őket, mint a többi dolgozót. Bírálat és megvetés csak a hanyagokat, munkakerülőket éri. A jól dolgozók közül többen kaptak jutalmat, kiváló dolgozó jelvényt és oklevelet. Munkatársai szeretik és megbecsülik *Heinter László* kocsirendezőt, aki 1947 óta dolgozik a *Miskolc-tiszai pályaudvaron* és jó munkájáért kiváló dolgozó oklevelet kapott. Több kiváló dolgozó talalható közülük az *újmiskolci és az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség* létszámában is.

Nincs megkülönböztetés

A bérezésben sincs különbség cigány és nem cigány között. A szorgalom, a teljesítmény a döntő. Órabérük 5,90 —6,20 forint körül mozog. A *Miskolci Építési Főnökségnél* dolgozó *Lakatos Bertalan* kovács szakvizsgát tett, havi keresete meghaladja a 2300 forintot. A cigány dolgozók közül 12 lakik munkásszálláson. Semmi probléma nincs velük. Betartják a rendet, fegyelmezettek, ügyelnek a tisztaságra. Magatartásukon meglátszik a kollektíva „kitartó nevelőmunkájának hatása.

Szervezettségük ötvenszázalékos. Több munkahelyen, így a tisztai pályaudvaron és a fűtőházban minden cigány szervezett dolgozó, rendszeresen fizeti a tagdíjat. A társadalmi munkában is részt vesznek *D. Péter János* gépkocsikirakó például egy 20 tagú csoport bizalmija.

A kollektíva erejével

A legtöbb Borsod megyei alapszervezet rendszeresen foglalkozik oktatásukkal. Az írástudatlanok részére *Miskolcon* és *Sátoraljaújhelyen* tanfolyamot szerveztek. Ilyen tekintetben csak az *Újmiskolci Pályafenntartási Főnökségnél* tapasztalható lemaradás, ahol a 32 cigány dolgozóból még 29 frástudatlan. Újabban több szocialista brigád vállalta, hogy a velük együtt dolgozó cigányokat megtanítják a betűvetésre. Az *Ómiskolci Pályafenntartási Főnökségnél* 14-et tanítottak meg írni, olvasni.

A szocialista brigádok még nem merik elég bátran maguk közé befogadni a cigányokat. Ezt sem faji előítéletből teszik, csak nem bíznak eléggé bennük. Közöttük akad ugyanis a legtöbb igazolatlan mulasztó. Többen csak 19—21 napot dolgoznak havonta, mert ennyi elég ahhoz, hogy megkapják a családi pótlékot. A szocialista brigádokat az ilyen mulasztások elütnék a feltételek teljesítésétől. Mégis helyes lenne, ha a szocialista brigádok bátrabban fogadnák maguk közé legalább azokat, akik vállalják az ezzel járó kötelezettségeket. A brigádkollektívák nevelő hatása bizonyára meggyorsítaná a cigányok öntudatának fejlődését, előbb megszeretnék a rendszeres munkát.

Kisvárdai János
Miskolc

Röszkei eredmények

Dicséretre méltó munkával érdemelték ki a szegedi igazgatóság elismerését *Röszke állomás* vasutasai. A kocsitartózkodási tervet 99,5 százalékra, a kocsikihasználást 100 százalékra teljesítették. Takarékos anyagfelhasználással 2051 forintot, társadalmi munkában elvégzett parkosítással és meszeléssel 2957 forintot takarítottak meg. Sem személyi, sem tárgyi balesetük nem volt.

Az állomás dolgozói az alkotmany ünnepére szeretnék elnyerni a „Szocialista szolgalati hely" címet.

Dr. Bankfalvy Gyula
Szeged

Káros a felületesség

Nemegyszer előfordul, hogy a kocsivizsgálók az utasítás ellenére a javításos kocsikat csak a kocsik egyik oldalán bárcázzák le. Emiatt többször megtörténik, hogy az átadó raktárnok nem veszi észre a „javításra" jelzést, mert az ellenkező oldalról írja fel a kocsikat.

Megtörtént már többször, hogy a gyékényesi kavicsbányában javításos kocsit raktak meg. A helytelen megrakást átrakás követte, aminek gazdaságtalan volta közismert.

Várfalvi Gyula
Gyékényes

A vezetők felelősségével

A kormány és a SZOT elnök égének 1011/1963. (V. 23.) számú határozata előírta az üzemi tanácsok átszervezését. A határozat szerint átalakították az üzemi tanácsot az *Északi Járműjavitóban* is. Már nem „monstrum" szerv, tagjainak száma csaknem harmadára, 23 főre csökkent. A tagok munkakör szerinti megoszlása: *11 fizikai, 11 műszaki, 1 adminisztratív dolgozó.* Egy nő tagja van a tanácsnak.

A tavalyi megválasztás óta négyszer tartottak ülést.

Megvitatták és jóváhagyták a nyereségrészesedés elosztásának tervezetét.

Az üzemi tanács megtárgyalta az idei tervet és értékelte a tavalyi eredményeket is. A múlt évben gondot okozott a vállalatnál, hogy megnövekedett a járművek javítási időtartama, az úgynevezett *„átfutási idő"*. Az üzemi tanács tagjaiból alakított bizottság ezért elemezte az átfutási idő kedvezőtlen alakulásának okait. A vizsgálat eredményei alapján javaslatot terjesztettek a vállalatvezető elé a hibák felszámolására.

Rendkívüli tanácsülésen foglalkoztak az ebédidő megváltoztatásával.

A korábbi munkarend szerint ugyanis 20 perc volt az ebédidő és délután 4 óra előtt 10 perccel fejezték be a munkát. Az üzemi ebédlő zsúfoltsága miatt azonban 20 perc alatt nem tudják lebonyolítani az étkeztetést, ezért az üzemi tanács jóváhagyóan véleményezte az igazgató rendelkezését a 30 perces ebédidőről.

A legutóbbi ülésen örömteljes feladatnak tettek eleget: a 22,6 napi bérnek megfelelő nyereségrészesedés elosztásáról döntöttek. A vezetők felelősségével mérlegelve a helyzetet, úgy határoztak, hogy csak 20 napi nyereségrészesedést fizessenek ki, a többit tartalékolják a dolgozók jutalmazására, az üzem munkáját elősegítő célfeladatok honorálására.

Az üzemi tanács kollektív felelősségérzete nem ösztönös, nem a véletlen szüleménye. Tagjai a vállalat törzsgárdájához tartoznak. *Gara József* diszpécser például 36 éve, *Bódi Ferenc* lakatos pedig 25 éve dolgozik a vállalatnál. De még ezek a tapasztalt dolgozók sem ismerhetnek minden feladatot, amely összefügg a vállalat irányításával.

Az üzemi tanács többsége ezért 10 előadásból álló műszaki-gazdasági tanfolyamot végez.

A kéthetenként tartott előadások megismertetik őket olyan kérdésekkel, mint a béralap gazdálkodás. Megtanulják miből áll a vállalat önköltsége és hogyan befolyásolható az, alaposabban megismerik a jogokat és kötelezettségeket, a vezetők feladatait és a vezetés módszereit.

A vállalat vezetője, *Fröschl Gusztáv* igazgató elégedett az üzemi tanács munkájával. Az átszervezés óta több segítséget kap ettől a szervtől, bár megjegyezte, hogy véleménye szerint még a kezdet kezdetén tart az üzemi tanács, munkamódszere még nem alakult ki teljesen. Az út azonban, amelyen megindultak, helyes, a népgazdaság és a vállalat dolgozóinak érdekeit egyaránt szolgálja.

L. J.

Az eredmények tanulságai

A szegedi igazgatóság területén az 1963. evi eredmények alapjan két szolgálati helyen nyerte el az elüzem kitüntetést. Vezérigazgatói elismerésben 5, igazgatói elismerésben 25 szolgálati hely részesült.

Az eredmények vizsgálata során kitűnt, hogy azok a szolgálati helyek teljesitették túl a tervfeladatokat, ahol kellő gondot fordítottak a szocialista munkaversenyre, ahol a mozgalmi szervek és a szolgálati vezetők jól segítették a szocialista brigádokat. A helyesen megszervezett és megtartott műszaki konferenciák és a termelési tanácskozások kedvezően hatottak az eredmények alakulására.

Nem maradt el az eredmény ott, ahol a vezetők bátran támaszkodtak a dolgozók kezdeményezéseire. *Kecskemét csomóponton* például 46 javaslattal segítették a dolgozók a múlt év folyamán a tervfeladatok jobb teljesitését. A versenyt rendszeresen értekellék és nyilvánosságra hozták, gondoskodtak arról, hogy a munkalendület megfelelő munkafeltételekkel párosuljon.

A *Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség* eredményes munkájának egyik *„titka"* például az volt, hogy a főnökség műszaki dolgozói és a szakszervezeti bizottság patronálta a 32 szocialista brigadot. A múlt év folyamán összesen 334 dolgozó vett részt a szocialista brigádok versenyében. Fiataljaink jelentős része a *„Szakma Ifjú Mestere"* mozgalom keretében növelte műszaki, technikai tudását.

A kitüntetett szolgálati helyek példája bizonyítja, hogy az egész évi jó munka megtermi gyümölcsét.

Sziládi Sándor
Szeged

„A vasút az életem..."

— *Fiam a Műszaki Egyetem villamosmérnöki fakultásán tanul. A napokban hozta haza a félévi bizonyítványát.*

— *Nézd apa, egyetlen aranyos fiacskád levizsgázott. A professzor azt kérdezte tőlem: Mond Iványi fiam, te nem a Jászságból származol? De igen. Válaszoltam. Az apám is ott született.*

— *Ismertem Iványiakat* — mondotta a professzor. — *A hármassal megelégszel?*

— *Igen* — mondta a fiam.

— *Bátran megválaszolt a gyerek. Persze az anyagot is ismeri. Elég sokat tanul, rajzol. Van fogalma, mennyi műszaki rajz van az egyetemen? Különösen az elektromérnöki karon. Renoeteg. S kényelje el a fiamat. 186 magas. Úgy kell rá felnézni.*

„Bennünket másként neveltek"

A kedélyesen indult társalgás komolyra fordult. Iványi Ferenc székesfehérvári főpénztárnok saját magáról, a múltjáról beszélt.

— *Tudod, bennünket másként neveltek. Mi nem élhettünk ilyen felszabadultan* — fordult Kudar Pál személyzeti vezetőhöz. — *Tele voltunk gátlásokkal. De az utóbbi években az emberek is megváltoztak körülöttünk. Amikor Kunszentmiklóson mint forgalmi szolgálattevő az édesapád beosztottja voltam, ha bejöttek hozzánk a pusztai emberek, csak kereszteket rajzoltak az átvételi elismervények alá. Emlékszel rá Palikám?*

— *Nem nagyon. Gyerek voltam én még akkor.*

A vasút szolgálatában megöregedett, hófehér hajú Iványi Ferenc tovább szövi a beszéd fonalát

— *Fiatal koromban dolgoztam Ferencvárosban is. Később Kápolnásnyékre kerültem állomásfőnöknek. Itt, Székesfehérvárott 11 évig voltam számadó és fizetőpénztáros. Rám bízták a kereskedelmi és forgalmi bevételek kezelését és mintegy 700 vasutas fizetését. Felelősségteljes beosztás.*

— *Egy-egy évben hány millió forint fordul meg a kezén?*

— *50—55 millió között.*

— *Gyors számvetés: a 11 év alatt körülbelül 600 millió forinttal gazdálkodott, fizetett ki, vett fel a bankból, vagy fizettek be a kezelése alatt levő pénztárba.*

— *Nem könnyű munka — jegyeztem meg.*

— *Valóban nem. Egyszer például megtörtént velem, hogy a bankban 70 darab 10 forintos fölé 30 darab 20-ast tettek és így ragasztották át a köteget. A bankjegyek mérete megegyezik. A köteg úgy feküdt előttem, hogy felül voltak a 20-asok. Három napig kerestem a 700 forint hiányt, míg rájöttem, hogy nincs hiányom. Nehéz három nap volt.*

36 év

Nézem ezt az idős vasutast. 36 évi szolgálat van mögötte. Eszembe jutnak a párttitkár szavai. „Az elvtárs megismerkedik majd egy hivatásának élő, kicsit régi vágású, de korrekt, intelligens, őszinte, közvetlen emberrel. Pártbizottságunk pártonkívüli létére is tiszteli és megbecsüli Iványi Ferencet. Jó vasutas, mindig lehet rá számítani. Új beosztásában, mint főpénztárnok is nagyszerűen megállja a helyét".

„... mert megszerettem a vasutat"

— *Higgye el, én sohasem csak a pénzért, a rangért szolgáltam, hanem azért, mert megszerettem a vasutat, mert nekem a vasút az életem* — mondotta. — *Most nyugdíj előtt, amikor már egy kicsit elfáradtam, nagyon jólesett, hogy emelték a fizetésünket.*

Egy kacér tavaszi napsugár megpihen arcán, majd a vállára küszik, s ahogy a felhőket tova kergeti a szél, a nap sugarai széles kévékben omlanak szét a pályaudvaron...

Korom József

Köszöntjük a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyeket!

Ahol jól összpontosították az erőket

A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálatnál két évvel ezelőtt 10 éves távlati terv keretében vette kezdetét a nagy biztonságot nyújtó biztosítóberendezések és a vasútüzem irányítását fokozottabban elősegítő, korszerű hírközlőberendezések építése.

A szakszolgálat ebben az időben még sok nehézséggel bajlódott. Az anyaghiány még 1963 első felében is akadályozta a TBÉF folyamatos tervteljesítését. Arról nem is szólva, hogy a munka volumene mennyiségileg duplája volt az előző évinek. Mindezek ellenére a saját vállalkozásban végzett munkákat 101 százalékra teljesítették. A múlt esztendőben öt csomópont, illetve állomás; *Füzesabony, Celldömölk, Békéscsaba, Kecskemét és Fényeslitke* kapott jelfogós, váltó- és vágányfoglaltság jelzéses berendezést. A hírközlő hálózat is tovább korszerűsödött. Tizenkétcsatornás távközlő összeköttetés létesült *Budapest—Székesfehérvár* és *Miskolc—Füzesabony* között. Három csomóponton: *Győrben, Nyíregyházán és Szerencsen* pedig a tervezettnél előbb kezdték meg a korszerű berendezések felszerelését.

150 munkahelyen

Egyszóval 1963-ban a nehézségek ellenére is kiemelkedő eredményt ért el a *Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség*. Az építési tevékenységi tervet 103,1, az ipari tervet 100,9, a termelési terv túlteljesítésénél, az egy építési munkásra eső termelési érték növelését 141,4 százalékra teljesítették. A főnökség 1963-ban 70 építési munkát fejezett be, mintegy 100 millió forint értékben.

Mit jelentenek ezek a számok?

A többi között azt, hogy a TBÉF dolgozói túlteljesítették az élüzem követelményeket és elnyerték a legnagyobb kitüntetést, az MT és a SZOT zászlaját. Ez pedig nem kis dolog egy olyan főnökségnél, ahol általában egyidőben több munkahelyen, kis létszámú csoportokban folyik a munka. 1963-ban például mintegy 150 helyen végeztek kisebb-nagyobb termelési feladatokat.

Amikor a főnökség vezetőivel folytatott beszélgetés közben feltettem a kérdést: *mi a jó eredmények, a nagyszerű teljesítmény titka?* — sok érdekes dolgot mondtak el.

— *Ha fontossági sorrendet állítanánk fel, első helyen az erők jó összpontosításáról, a kollektíva összefogásáról kell beszélni* — mondotta *Kiss József*, a főnökség vezetője. — *Persze, ennél sokkal többről van szó. Itt kell beszélni egy-egy fontosabb munka gondos elkészítéséről. Az előszereléseket például ma már műhelyekben végzik. Ezzel a módszerrel jelentősen lerövidítettük a kinti szerelések időtartamát. Hasznos az a segítség is, amit a mozgalmi szervektől kapunk.*

Minőségi változás

Mandola István főmérnök néhány szervezési intézkedésről beszélt, majd így folytatta:

— *Úgy érzem, arról a minőségi változásról is beszélni kell, ami az utóbbi években főnökségünknél végbement. 1956 előtt mindössze két mérnökünk volt. Ma 30 mérnökkel, mintegy 70 technikussal és sok-sok képzett, tapasztalt szakmunkással rendelkezünk. Nélkülük nem tudnánk megbirkózni a megnövekedett feladatokkal. Hiszen, hogy mást ne mondjak 4000—4500 fele anyaggal dolgozunk, s egy középállomás dominórendszerű berendezésével közel 30 000 villamos erintkező üzembiztos működését kell biztosítani.*

Amin segíteni kell

Szóba került a dolgozók szociális helyzete is. Mint a főnökség vezetői elmondották, a szereléseket végző dolgozók meglehetősen mostoha körülmények között élnek a szerelő-, illetve hálókocsikban. A feladatok évről évre nőnek. Nő a dolgozók szociális és kulturális igénye is. Éppen ezért jogos az az igény, hogy a vasút első vezetése többet törődjön a TBÉF dolgozóival. Nagyobb gondot kellene fordítani a hálókocsik felújítására, korszerű berendezésére. S nem utolsósorban egyes munkafolyamatok gépesítésére.

V. F.

Út a legnagyobb kitüntetésig

Celldömölk csomópont szolgálati főnökségei azzal kezdték a múlt évet, hogy szocialista szerződést kötöttek egymással. Kifejezték a jobb együttműködésre való készségüket. *Vajon beváltották-e adott szavukat?*

A csomóponton tett látogatásunk alkalmával erről érdeklődtünk az állomáson és a fűtőházban.

— *Tavalyi jó eredményeink elérésében nagy része van a fűtőház és a többi szakszolgálat segítségének* — mondotta *Miklós István* állomásfőnök. — *Mozdonyellátottságunk javult. A javításra reggel beadott kocsikat jórészt már délben visszakaptuk a fűtőházi műhelytől. Mi azzal viszonoztuk a fűtőháziak segítségét, hogy reggel 7 óráig mindig beállítottuk a műhelybe a javításra váró kocsikat.*

Kilenc helyett nyolc vonat

Ismertetett néhány adatot is az állomás tavalyi eredményeiből. A vonatok jó kiterhelésével annyi elegyet továbbítottak, hogy minden nyolc vonatnál megtakarították a kilencediket. *A menetrendszerű indításban személyvonatoknál 94,84, tehervonatoknál 54,08 százalékos teljesítményük volt a múlt év folyamán.*

Nagy gondot fordítottak az irányvonati közlekedésre. Naponként legalább három rendezéssel képzett irányvonatot indítottak és az átmenő irányvonatokat rendszeresen 400—500 tonna eleggyel egészítették ki. A gyorsabb rendezéssel sikerült megszüntetni az állomás „dugulásait". *Bevezették a vágányfelelősi rendszert.* A vágányok rendszeres ellenőrzésével elejét veszik annak, hogy késett elegy terhelje az állomást.

Döntő része van az eredmények elérésében a szocialista munkaversenynek. Tavaly a „C" túr érte el a legjobb eredményeket. Ezt *Varga Imre* állomásirányító és *Nagy Miklós* rendezőpályaudvari rendelkező forgalmi szolgálattevő vezetik. A rendező pályaudvaron már minden brigád elnyerte a szocialista címet, s az idén már a szocialista üzemrész cím elnyeréséért versenyeznek.

Sokat fejlődött a fűtőház munkája is. *A múlt év folyamán mintegy 7000 tonna szenet takarítottak meg.* Ugyanazt jelenti ez, mintha egy hónapig szén nélkül közlekedett volna a fűtőház összes mozdonya. A gazdaságos mozdonyfelhasználást mutatja a 100 etkm terv 110,9 százalékos teljesítése. A gépmeneti kilométerek arányát 1,1 százalékkal csökkentették, ami arra mutat, hogy javult a mozdonyok irányítása, tervszerűbbé vált a munka.

— *Minőségi javulást hozott a múlt év fűtőházunk munkájában* — állapította meg beszélgetésünk alkalmával *Kun József* fűtőházfőnök. — *Dolgozóink fegyelmezetten végrehajtották a gépek karbantartására vonatkozó előírásokat. Elsősorban Farkas István oktatótiszt érdeme, hogy elmélyültebbé vált dolgozóink szaktudása. Ez kamatozott számunkra a kazántisztaság javulásában, a csőfolyások számának csökkenésében, s abban, hogy 1963 folyamán a személyzet hibájából egy mozdony sem vált szolgálatképtelenné.*

Az időszakos mozdonyjavítási tervet 100 százalékra teljesítette a műhely. A kocsijavítók 107,33 százalékos eredményt mondhattak a magukénak.

A munkaverseny eredményeiről *Nagy István* mozdonyvezető, a szakszervezeti bizottság titkára tájékoztatott.

Szocialista brigádok az élen

— *Nálunk is mind több dolgozó kapcsolódik be a szocialista brigádok mozgalmába. Hasznos, hogy vezetőségünk tagjai tavaly óta patronáljak az egyes brigádokat.*

Szocialista brigád oklevelet kapott a múlt évi eredményes munka alapján *Gyimesi József* és *Németh III. Lajos* mozdonyvezetők, *Koltai József* asztalos és *Finta István* mozdonylakatos brigádja. Az idén sok más munkabrigád is csatlakozott a szocialista címért folyó versenyhez.

(L—cz)

Mint már lapunk előző számában közöltük az 1963. évi teljesítmények alapján a Minisztertanács és a SZOT négy vasúti szolgálati helynek, a Komáromi csomópontnak, a Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökségnek, a Celldömölki csomópontnak és a Dunakeszi Járműjavító üzemnek ítélte oda a vörös vándorzászlót. A négy szolgálati hely közül a dunakesziek sorrendben immár harmadszor, míg a többiek első ízben nyerték el a magas kitüntetést, a vele járó pénzjutalommal.

A kitüntetett szolgálati helyek május elsejét megelőzően rendezték meg az élüzemavató ünnepséget. Celldömölk csomópont április 28-án, kedden délután, a vasutas kultúrteremben került sor az ünnepségre. Tóth Sándor, Celldömölk állomás szb-elnökének megnyitója után Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára mondott ünnepi beszédet, majd Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója Szabó Antal, a vasutasszakszervezet főtitkára, valamint a járás párt- és szakszervezeti vezetői.

A komáromi csomóponton, a Dunakeszi Járműjavítóban április 30-án került sor az ünnepségre. Ezen a napon tartották az élüzemavató ünnepséget a TBÉF dolgozói is, az Északi Járműjavító kultúrotthonában.

A Dunakeszi Járműjavítóban Cseterki Lajos, az MSZMP Központi Bizottságának titkára adta át a kitüntetést. Jelen volt az ünnepségen Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Szabó Antal, a vasutasszakszervezet főtitkára, valamint a járás párt- és szakszervezeti vezetői.

A komáromi csomópont dolgozóit dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter köszöntötte a kitüntetés alkalmából. Jelen volt az ünnepségen Nemeslaki Tivadar, az MSZMP KB tagja, a Komárom megyei pártbizottság titkára, dr. Soproni József a vasutasszakszervezet titkára, továbbá a megye és a város számos közéleti személyisége.

A Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség vezetőinek dr. Jókai Lóránd a SZOT elnökségének tagja adta át az MT és SZOT vörös vándorzászlaját. Részt vett az ünnepségen Harmati Sándor MÁV vezérigazgatóhelyettes és a 9. szakosztály vezetője, Urbán Sándor elvtárs.

A komáromiak állták a szavukat

A komáromi vasutasok 1962 végén elhatározták: gondosan felkészülnek az 1963. évi feladatokra. Ez az elhatározás azután született, miután nyilvánvalóvá vált, hogy a *Komárom és Almásfüzitő* közötti vonal átépítése, valamint az állomás vágányhálózatának korszerűsítése miatt nem tudják teljesíteni az élüzem-követelményeket.

Az elhatározást tett követte. A csomópont gazdasági és mozgalmi vezetői több alkalommal is közös tanácskozáson beszélték meg a tennivalókat, majd közös célként tűzték maguk elé az élüzemkövetelmények teljesítését. Ennek érdekében április 4-e és május 1 tiszteletére külön ünnepi műszakot is rendeztek. A verseny mozgató rugója mindkét szolgálati ágnál a szakszervezeti bizottság és a pártszervezet volt.

Sokatmondó számok

— *Állomásunk olyan eredményeket ért el ebben az időszakban, amelyhez hasonlóra a korábbi években még nem volt példa* — mondotta *Molnár István* állomásfőnök. — *Ez a lendület később sem csökkent. A három túr közötti egészséges vetélkedés egész éven át szoros eredményt hozott. Végülis annak ellenére, hogy állandóan létszámhiánnyal küszködtünk, a követelményeknek maradék nélkül eleget tettünk. A személyvonatok menetrendszerinti indításában 97,4, a tehervonatoknál 72,6, a tehervonatok terhelésénél 101,7, a kocsitartózkodásban 85, a kocsikihasználásban pedig 101,3 százalékos eredményt értünk el. A vonatközlekedési tervet 76,8 százalékra teljesítettük.*

Ezek a számok önmagukban is sokat mondanak. Azokon az állomásokon, amelyeken olyan nagy teherforgalmat bonyolítanak le, mint Komáromban, *nem sokan dicsekedhetnek 72,6 százalékos tehervonati menetrendszerűséggel.* De nagyot leptek előre a teherkocsik *kihasználásat* illetően is. Az egy kocsira eső 19,2 tonnás teljesítményt 20,2 tonnára növelték.

— *A gondos felkészülés, a szorgalmas munka nálunk is megérlelte gyümölcsét* — vette át a szót *Buócz Sándor* fűtőházfőnök. — *A gazdaságos mozdonyfelhasználásban 100,74, a termelékenység bázisértékénél 102,57, az időszakos mozdonyjavításban 100, a kocsijavításban 103 százalékos eredményt értünk el. Az üzemeltetési önköltség tervet 104,12, a széntakarékossági tervet pedig 108,3 százalékra teljesítettük. Számításaink szerint egy hónapi fogyasztásnak megfelelő szenet takarítottunk meg.*

Felzárkózott a fűtőház is

A kiváló eredményekért a fűtőháziaknak is alaposan meg kellett dolgozniok. Annál is inkább, mivel a múlt évi zord tél miatt az első negyedévi tervhez viszonyítva 23 nappal, négyszázötven ezer 100 etkm-nek megfelelő teljesítménnyel maradtak le. Minek tulajdonítható, hogy mégis adósság nélkül zárták az évet?

— *Az összefogásnak, a dolgozók helytállásának* — válaszolta a fűtőházfőnök. — *Az első negyedév lezárása után összehívtuk a szakszervezeti bizottságot, a pártszervezet vezetőségét és a szocialista brigádvezetőket. Közösen megvitattuk, miként tudjuk a legrövidebb idő alatt bepótolni a lemaradást. Kidolgoztuk, hogy a rendelkezésre álló mozdonyparkkal naponta mennyi 100 etkm-t kell teljesíteni a lemaradás pótlására, a terv maradéktalan teljesítésére. A megbeszélést követően a mozdonyszemélyzet vállalta, hogy a vontatás hibájából nem késleltetik meg a vonatokat. Ha a késés forgalmi okokból adódik, a rövid menetidők alkalmazásával csökkentik a késést.*

A fűtőház célkitűzéseit csomóponti műszaki konferencián is megbeszélték és kérték az állomás dolgozóit, hogy legyenek segítségükre a vállalások teljesítésében.

Kihasznált „gépmenet"

Az állomás mindenekelőtt a túlsúlyos vonatok képzésével sok segítséget nyújtott a fűtőháznak. A múlt év első hónapjaiban — de később is — páros vonatuk több volt, mint páratlan. Emiatt a komáromi fűtőháznak egy mozdonyt minden reggel 5 órakor *gépmenetben* kellett *Székesfehérvárra* küldeni. Ugyanebben az időben indult *Székesfehérvárra* a komáromi rendezőből a *2891. sz. tehervonat is, 760 tonna terheléssel.* Az állomásiak ebből 1450 tonnás vonatot képeztek, amelyre *a gépmentes mozdonyt előfogatták* és májustól így továbbították *Székesfehérvár* állomásra a szerelvényt.

Abban, hogy a komáromi csomópont immár másodízben kapta meg az élüzem címet és elsőízben nyerték el az MT—SZOT-vándorzászlót, a jó együttműködés mellett — ezt el lehet mondani a határőrizeti szervekkel és a szomszédos komárnói vasutasokkal való kapcsolatra is — annak is nagy része van, hogy *a dolgozók állták a szavukat. Amit vállaltak, azt becsülettel teljesítették.*

Visi Ferenc

„Harmadszor is megvédtük a vándorzászlót..."

Amikor a *Dunakeszi Járműjavító* kiváló munkájával másodszor is kivívta a SZOT és Minisztertanács vándorzászlaját, így foglaltuk össze mondanivalónkat: *„Méltó maradt régi jó híréhez".* Most ismét annál az asztalnál beszélgetünk a járműjavító igazgatói irodájában *Bakó Károly* vállalati főnökkel és *Kalmár János* főmérnökkel. A téma csaknem azonos, mégis eltér valamelyest a tavalyitól.

162 új kocsi

— *Mondtam én, hogy jövőre ismét találkozunk. Íme beteljesedett, harmadszor is megvédtük a vándorzászlót* — mondja a vállalati főnök. — *Bár a feladatok növekedtek az előző két év eredményei megfelelő alapot adtak, s a lendület is fokozódott. Ha csak ezt vesszük figyelembe, hogy az év során 10 Bah. kocsi többlettel módosult a tervünk, már ez önmagában is nagy gondot okozott. Tervünket így is túlteljesítettük: 162 új kocsit gyártottunk és 1700 javítását végeztük el.*

Nem lennénk teljesek, ha csak e néhány adaton keresztül mutatnánk be a dunakeszieket. Az út hosszú, és gyakran göröngyös volt, amelyen a mához eljutottak. S, hogy törhetetlenül haladtak, azt *Kalmár János* főmérnök szavai bizonyítják legékesebben.

— *A második ötéves terv első három évében befejezett termelési tervünk teljesítését 37,46, teljes termelési tervünk teljesítését 34,27 százalékkal növeltük. A termelés munkaórákban mért növekedése 32,85 százalék. Ezt a termelési értéket munkáslétszámban csak 2,82 százalék követte, így vállalatunk mintegy 33,52 százalékos termelékenység növekedést ért el, amelyből műszaki fejlesztésre 31 százalék, a további 2,52 százalék a munkaerő kihasználás és munkaintenzitás fokozására jutott.*

A Dunakeszi Járműjavító majdnem valamennyi dolgozója szocialista brigád tag. 1963-ban 43 brigád küzdött a szocialista címért. 14 elnyerte a címet, 6 a jelvényt. A szocialista műhely címért három üzemrészleg, 17 brigád több mint 200 dolgozója vetélkedik.

Az új állandó kutatása, a hazai és külföldi tapasztalatok hasznosítása nyomán az év folyamán 20 jelentős változás történt a technológiában, jelenleg is megközelítőleg ennyi van folyamatban.

Az idei tervből

Az idén is nagy feladatok várnak a járműjavítóra. Az év elején 150 Bah és 45 HÉV kocsit kértek tőlük. Aztán jött a módosítás: 20-szal felemelték a Bah kocsik számát, ugyanannyival csökken a HÉV kocsik terve. Érthetően, hiszen külföldi motorok híján a legyártott kocsik félretéve porosodnának. A *Fővárosi Tanács* ezt tudva mégsem adta még máig sem a módosítás jóváhagyását.

A felső vezetéstől is több segítséget vár a járműjavító. Még ismeretlen az 1965—66. évi távlati terve. Kerékpárabroncs hiányában azonban *Dunakeszi állomáson* naponta 30—40 kocsi várakozik betolásra. A broncs cserére az *Északi Járműjavítóba* szállítják a kerékpárokat igen költségesen, az áttutási idő népgazdaságilag megengedhetetlen. A nagyszerűen bevált kocsimosó automatának is oldalfalakat kellene építeni a meglevő anyagból, mert a jövő télen is le kell állítani a berendezés.

Várkuti Miklós

Uj első osztályú kocsi belföldi forgalomra. A háromrészes termes kocsikat lehúzható, osztott ablakokkal látták el. (MTI Foto Lajos György felv.)

Hogyan gazdálkodott 1963-ban a vasutas társadalombiztosítás?

A *vasutas társadalombiztosítás* kiadásai a számottevő javulás ellenére is *kedvezőtlenül* alakultak. A táppénzesek létszáma a tervezett 4,9 százalék helyett 5,4 százalék volt. A túllépés ezer dolgozó egész évi munkájának felel meg.

A táppénzesek arányának kedvezőtlen alakulása

15,2 millió forint költségtúllépést okozott.

Növelte ezt a gyógyszerköltségek előirányzatának túllépése is, mint a táppénzes létszám növekedésének egyenes következménye. A gyógyszer költségek tervezett összegét 1 *millió forinttal* léptük túl.

A beteg százalék kedvezőtlen alakulását befolyásolta az 1963. évi szokatlanul *hosszú és kemény tél*, majd az idő jobbra fordultával a *fokozottabb igénybevétel*, hiszen a lemaradást pótolni kellett. Befolyásolta a betegszázalék alakulását az is, hogy az *időjárás viszontagságainak* kitéve dolgoznak vasutasaink. Jellemző, hogy a múlt évben a megbetegedések 22 százaléka *megfázásból*, 13,6 százaléka *üzleti bántalmakból* fakadt.

Javult a szakszervezeti bizottságok társadalombiztosítási tevékenysége. *Elősegítette ezt, hogy*

mintegy 200 társadalombiztosítási tanács elnökét képeztünk ki az év folyamán.

Emelkedett a beteglátogatási tevékenység színvonala is.

Hibák tapasztalhatók viszont az *üzemegészségüggyel* való foglalkozásban, főként a *betegség megelőző és a gondozó* munkában. Emiatt elég magas a gondozásra szorulók és az idültek megbetegedési aránya. A megelőző munka fogyatékosságai az *üzemorvosok* tevékenységében is keresendők. *Nagy részük színvonalban* gyógyít, mint a *megelőzéssel foglalkozik*. Az éves komplex egészségügyi terv még nem eléggé képezi munkájuk alapját. Elősegítette a betegszázalék kedvezőtlen alakulását egyes *körzeti orvosok* laza magatartása és a *szolgálati főnökök* egy részének nemtörődömsége is.

Örvendetes, hogy megtakarítás mutatkozik a temetkezési segélyeknél. Csökkent a biztosítottak elhalálozási száma. *1963-ban 518 taggal kevesebb halt meg, mint 1962-ben.*

Jelentős költségmaradvány mutatkozik a családi pótléknál. *Annak ellenére, hogy a vasutas dolgozók létszáma mintegy 2 százalékkal emelkedett,*

2,2 százalékkal csökkent a családi pótlékban részesülők száma.

Amíg 1962-ben a tényleges dolgozók 28,7 százaléka kapott családi pótlékot, tavaly már csak 27,8 százalékuk, ez tehát 0,9 százalékos csökkenést jelent. Ez arra enged következtetni, hogy *több fiatal munkaerő* jött a vasúthoz, másrészt csökkent a *sok gyermekes* vasutas családok száma.

Csökkentek kiadásaink az anyasági segélyeknél és az anyatej költségeinél is, mintegy 300 ezer forinttal. *Ugyanekkor viszont közel*

kétszeresére emelkedett a terhességi és a gyermekágyi segélyek összege.

Az anyasági segélyek csökkenése összefügg a szülések számának csökkenésével. A gyermekágyi segélyek emelkedése nem ellentétes ezzel, ugyanis 1963. folyamán a szülési szabadság ideje három hónapról öt hónapra növekedett.

A múlt *év folyamán 600 ezer forinttal növelték a gyógyászati segédeszközökre* fordított összeget. Ez abból adódott, hogy a hallásjavító készülékek és a tolókocsik társadalombiztosítási szolgáltatásokká váltak, a korábbi korlátozásokat kormányzatunk feloldotta.

Szakszervezetünk kezeli a *vasutas dolgozók félszázalékos önkéntes támogatási alapját* is. 1963. folyamán *17,5 millió forintot* fizettek be az alapra.

Ezen összeg 74,4 százalékát segélyek címén közvetlenül visszafizettük az arra rászorulóknak.

Kórházi ápolási segélyre 6,7 millió forintot, kórházi túlápolásra 620 ezer forintot, különböző segélyekre 1,3 millió forintot, temetkezési segélyekre 3 150 000 forintot fizettünk ki. 15 millió forinttal járultunk hozzá a *szolnoki MÁV-kórház* építéséhez, 2,5 millió forintos költséggel *Békéscsabán új rendelőintézetet* építettünk.

Arra törekedtünk, hogy megbetegedett tagjaink mindent megkapjanak ami *gyógyulásukhoz* szükséges, de örködtünk afelett, hogy senki se vegye igénybe *jogtalanul* a szolgáltatásokat. *Üzemi szerveink mindehhez hathatós segítséget nyújtottak.*

Társadalombiztosítási osztály

Munkásvédelmi újdonságok

Miért sok a baleset tolatás közben?

II.

A Magyar Vasutas április 3-án megjelent számában a fenti cím alatt közölt írásunk a tolatás közben előforduló balesetekre hívta fel a figyelmet. A helyzet azóta sem javult s ez a körülmény a cikk folytatására késztet.

Az említett cikkben rámutattunk több hibára, amelyek egyaránt jellemzőek a tolatást irányító tolatásvezetőkre, a dolgozókra, illetve a mozdonyszemélyzetre. A tarthatatlan helyzet megoldására sürgős intézkedést kértünk a Vasúti Főosztály 8. szakosztályától. Türelmetlenül várjuk az intézkedések megszületését, amelyek határozottságukkal biztosabb alapot adnak a balesetek megelőzéséhez.

Szomorú statisztika

A tolatás közben előfordult balesetek áprilisi statisztikája nagyon elszomorító. *Langó Miklós* hatvani kocsirendező 14-én halálos balesetet szenvedett tolatás közben. Ugyanaznap súlyos csonkulásos baleset *érte Vizl József* dombóvári vonatfékezőt. Április 15-én *Répás János* kaposvári vonatkísérő szenvedett csonkulásos balesetet a tolatásnál.

A következő napokban is folytatódott ez a szomoru sor. Április 18-án a Déli pályaudvaron *Kiss Aladár* kocsirendezőt az ütközők összenyomták, *Tich Lajos* vonatfékezőt Szakály-Hőgyészen érte hasonló eset. Április 19-én Nagyrákos állomáson *Horváth Gyula*, Böhönyén *Zsigmond Benjámin* vonatfékezőt nyomta össze az ütköző. Egerben április 20-án *Varga Kálmán* mozdonyvezetőt nyomták össze az ütközők, mert az egyik álló mozdonyt egy bejáró gép meglökte.

Nem hisszük, hogy van olyan vasutas dolgozó, akit e szomorú események híre el ne gondolkoztatna a tolatás veszélyeiről. A felsorolt balesetek kivétel nélkül egyetlen szabály betartásának elmulasztása miatt következtek be. A balesetet szenvedettek saját testi épségük mellőzésével egymáshoz közel álló járművek ütközői közé léptek a kocsik összekapcsolása végett. A balesetek többségénél a helyszínen tartózkodtak munkatársai vagy a tolatásvezetők is.

Az elmélet és a gyakorlat egységét

A vizsgázott vonatkísérők, kocsirendezők ismerik a tolatás szabályait. A balesetet szenvedettek is tudatában voltak a munka , veszélyeinek. Érthetetlen, hogy a sokszor tanult rendszabályokat miért nem tartották be. Miért nem gondoltak önmagukra, családjukra? — Különösen érthetetlen, hogy azt, amit oktatáson mindenki ért és tud, miért nem teszi, amikor a gyakorlatra kerül a sor. Miért ez az űr az utasításokban foglalt elmélet és a munkában alkalmazott gyakorlat között?

A tolatás szabályait nem azért rögzítették, hogy azt időtöltés céljából oktassák. E szabályok minden sora a dolgozók testi épségének megvédése érdekében íródott, azt hivatott szolgálni.

A balesetek bizonyítják, hogy a tolatás szabályai felett nem lehet vitatkozni. Akik azokat megszegik, előbb vagy utóbb kárát látják mulasztásuknak. A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* 34/1963. számú rendeletének végrehajtási utasítása nem véletlenül hangsúlyozza, hogy azt a dolgozót, aki a biztonságos és egészséges munkavégzés szabályait figyelmeztetés ellenére sem tartja meg a munka további végzésétől azonnal el kell tiltani. Az utasítás megszegőivel szemben tehát határozottabban kell fellépni, a szolgálati vezetők nem nézhetik el a mulasztásokat.

Hegedüs Károly

„Jóska, elütünk egy gyereket!"

Két életmentő vasutas hőstettének elismerése

Bizonyára sokan emlékeznek még *Bodai Ernő* málházó és *Darmai József* mozdonyvezető nevére. Mindkét vasutas *életet mentett*. Hősi cselekedetükről a sajtó is beszámolt.

Bodai Ernő Mecsekalja állomáson teljesített szolgálatot. Február 16-án a szolgálattevővel együtt a felvételi épület előtt várták a nagykanizsai gyors áthaladását. A vonat már a bejárati jelzőnél robogott, amikor szinte egyszerre pillantották meg, hogy *a vágányok között egy részeg ember dülöngél*. *Bodai* odarohant, hogy megmentse az akkor még ismeretlen ember életét.

A részeg uránbányász megmentése sikerült, de Bodai Ernő már nem tudott kitérni a mozdony elől. A kerekek halálra gázolták az emberi kötelességét teljesítő 51 éves málházót.

A bátor, életét vesztett vasutast, az Elnöki Tanács a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával tüntette ki. A kitüntetést április 25-én, az elhunyt 22 éves *Ernő* fia könnyes szemekkel vette át Rödönyi Károly miniszterhelyettestől, a MÁV vezérigazgatójától.

Ezután került sor *Darmai József* záhonyi mozdonyvezető megjutalmazására. *Darmai* április 7-én, délután *Baktalórántházáról Kisvárdára* továbbította a 6443 sz. személyvonatot. *Petneháza* község alatt a kanyarból kiérve fűtőjével szinte egyszerre vették észre, hogy előttük mintegy 130 méter távolságra *kis gyerek játszadozik a vágánytengelyben.*

– Jóska, elütünk egy gyereket! — kiáltotta kétségbeesetten fűtőm. Zolcsák László — emlékezik vissza Darmai *József*. — *Abban a pillanatban gyorsféket alkalmaztam és ráfütöltem a gyerekre, de az nem mozdult. Csak állt, szembefordulva a csikorgó szerelvénnyel. Gyorsan felmértem a helyzetet. Miközben a távolság egyre fogyott, leugrottam a gépről és rohantam előre, hogy megelőzzem a katasztrófát. Sikerült! Másfél-két méterrel megelőztem a mozdonyt és kirántottam a halál torkából az ijedtségtől kétségbeesetten ordító gyereket.*

Az életmentő mozdonyvezető csak ezután érezte lábaiban a nagy fáradalmat. Miközben ugyanis leugrott a mozdonyról, lábait alaposan összeverte a zúzalékkőben. De akkor mit sem törődött magával. *Egy cél lebegett előtte: megmenteni a kisgyermek életét.*

A 33 éves mozdonyvezetőt, aki maga is két gyermek apja, hőstettéért a MÁV vezérigazgatója 2000 forint pénzjutalomban részesítette. Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára pedig egy ezüst cigarettadobozzal jutalmazta meg.

(visi)

Rödönyi Károly és Szabó Antal. Darmai József mozdonyvezetővel beszélget

(Németh Gyula felv.)

Idejében gondoskodjunk a tüzelőről

Felhívjuk a vasutas dolgozók és nyugdíjasok figyelmét, hogy az 1964/65. tüzelési év április 1-vel megkezdődött.

A részletfizetéses kedvezményre kiadott tüzelőjegyekre a tüzelőanyagot a folyó tüzelési évben is augusztus 31-ig szolgáltatjuk ki.

Az addig be nem váltott részletfizetésre kiadott tüzelőjegyek értékét visszatérítjük, s helyette tüzelőjegyet még készpénzért sem szolgáltatunk ki. Mindazok az igényjogosultak, akik Budapesten a tüzelőjüket a Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökség útján kérik hazaszállíttatni — a torlódások elkerülése céljából — tüzelőjegyeiket legkésőbb június 1-ig tartoznak leadni.

Az igényjogosultak tüzelőanyag szükségletének kielégítésére elegendő tüzelővel rendelkezünk. Ez azonban csak akkor elégséges, ha az igényjogosultak nagy része a tüzelőanyagának kivételezésére már nyáron jelentkezik és nem válik szükségessé a vételezés hiánya miatt a keretünk egy részének visszaadása.

Ha az igényjogosultak nagy része a tüzelőanyagát nyáron nem vételezi ki, ősszel a megnövekedett szükségleteket nem tudjuk maradéktalanul kielégíteni.

Súlyosbítja az őszi-téli ellátási helyzetünket az a körülmény is, hogy a nyári időszakban — az elporlás elkerülése végett — lemondott tüzelőanyagot később nem kaphatjuk vissza. Ezért kérjük és figyelmeztetjük az igényjogosultakat, hogy időben, a nyári időszakban jelentkezzenek tüzelőjükért.

A háztartási célra kiszolgáltatható hulladékfa csak korlátozott mennyiségben áll rendelkezésre. Azok, akik teljes tüzelőjárandóságukat augusztus 31-ig kivételezik, legfeljebb 3 hulladékfa kivételezésére jogosultak.

Tudomásunkra jutott, hogy az elmúlt tüzelési évben több igényjogosult tüzelőjárandóságát nem vasutas rokonnak, vagy ismerősnek engedte át, amellyel más vasutas dolgozó ellátását akadályozta.

A tüzelőanyag ellátási utasítás ezt az eljárást szigorúan tiltja. Figyelmeztetjük az igényjogosultakat, hogy a rendelkezés megszegőit a MÁV tüzelőellátásból kizárjuk.

Reméljük, hogy az igényjogosultak a felhívásunkban foglaltakat és a jobb ellátás érdekében tett újabb intézkedéseinket megértéssel fogadják és tüzelőanyagjárandóság nyári kivételezésénél maguk és családjuk érdekeit tartják szem előtt.

MÁV Anyagellátási Igazgatóság Vezetősége

Dicséret és jutalom

Még január 22-én történt, hogy Miskolc tiszai pályaudvar bejárati jelzőjénél megállították az 1537 számú személyvonatot. Ezt követte a 2317 számú személyvonat, melynek mozdonyát Kónya Sándor vezette. Az ő szerelvényét beengedték a foglalt térközbe.

A debreceni fűtőház létszámába tartozó Kónya Sándor mozdonyvezető Stutyika János és Szabó X. István fűtőkkel a korlátozott látási viszonyok ellenére éberen figyelte a pályát, s így időben észrevették, hogy előttük vonat vesztegel a bejáratnál. Gyorsan fékeztek és a vonat mögött 80 méterrel sikerült megállniok.

A baleset elhárításáért a miskolci igazgatóság vezetője most dicséretben részesítette a mozdonyszemélyzetet, a mozdonyvezető 500 forint pénzjutalmat kapott.

Marosán Pál
Debrecen

Az első vasutas elektrikusnő

Bérelszámoló volt, amikor két évvel ezelőtt a villamos vonalfelügyelőség *füzesabonyi* alállomására került. A sok jelfogó, kábel és a szép kapcsolóterem felkeltette érdeklődését az elektromos szakma iránt.

Amikor a miskolci és a nyékládházi új alállomások is elkészültek, szükség lett képzett elektrikusokra. Tanfolyamot szerveztek, s erre a fiatal *Juhász Vera* is jelentkezett — az egyetlen nő a tucatnyi férfi között. Szívesen foglalkoztak vele, s ő nagy szorgalommal tanult. Kitűnő eredménnyel tette le az elektrikus, majd a villamos gépkezelői szakvizsgát. Most a villamos műkezelési vizsgára készül. Már nemcsak rajong ezért az új szakmájáért, de ért is hozzá.

Az első vasutas elektrikusnő most a *nyékládházi* alállomást irányítja. Szorgalmas munkával naponta bizonyítja, hogy a nők ezen a munkaterületen is helytállnak. A villamos vonalfelügyelőség most újabb elektrikusnők képzését tervezi.

K. J.

Vasutas és textiles fiatalok barátsága

Az év eleje óta baráti kapcsolat alakult ki a *debreceni járműjavító* VI. számú KISZ-alapszervezete és a *Debreceni Kötszövő Vállalat* III. számú KISZ-alapszervezete között. A kapcsolat célja, hogy a két alapszervezet fiataljai minél jobban teljesítsék az *„Ifjúság a szocializmusért"* mozgalom követelményeit.

A vasutas fiúk, és a kötszövő lányok klubesten ismerkedtek meg egymással. Ezt a munkahelyen tett kölcsönös látogatás követte. Április 18-án szellemi vetélkedőt rendeztek a járműjavító KISZ-klubjában. Kirándulásokat szerveznek és közösen tekintik majd meg a *Budapesti Nemzetközi Vásárt.*

Csinosítják, virágosítják az állomásokat

A kulturált utazáshoz hozzátartozik az is, hogy az utas az állomások esztétikai kialakításáról kedvező képet kapjon. A vasút ennek érdekében jelentős munkálatokat végez. Elsősorban a határállomások, fürdő- és üdülőhelyek állomási előtereinek, parkjainak csinosítására törekszik. Természetesen emellett a közbeeső kizebb állomásokra is sok gondot fordítanak, elsősorban az állomások személyzete, többnyire társadalmi munkában.

A vasúton 16 kertészet gondoskodik a parkok és kertek virággal való ellátásáról. Különösen a Balaton két partján levő állomások virágosítására, a parkok, kertek rendbehozatalára helyeznek nagy súlyt. Május végéig mintegy 3 millió palánta kerül kiültetésre. Eddig már 50 000 díszcserje és bokorrózsa elültetése történt meg. Az utasok által használt perronok csinosítására 2000 köbméter gyöngykavicsot terítenek el. A fenntartási munkák során a Balaton melletti állomási épületek, kerítések, padok mázolására is sor kerül.

Szocialista kezdeményezés Hidasnémetiben

Hidasnémetiben közös termelési tanácskozáson beszélték meg további feladataikat a csehszlovák és a magyar vasutasok. Elhatározták, hogy az eddigi páros versenyt továbbfejlesztik, közösen dolgoznak a „Szocialista munka közös, MÁV—CSD határállomása" cím elnyeréséért. Vállalásuk a gazdasági jellegű célok mellett a politikai, szakmai továbbképzésre, az általános műveltség növelésére, a szocialista szellemű életmód kialakítására vonatkozó feladataikat is meghatározza.

(k. j.)

Köszönjük, hogy meghívtak bennünket...

Angol vasútasok látogatása szakszervezetünkben

Mint már hírt adtunk róla, április 13-án szakszervezetünk elnökségének meghívására öttagú angol vasutasszakszervezeti küldöttség érkezett hazánkba.

Vendégeink hat napot töltöttek Magyarországon. Ittartózkodásuk alatt több vasúti szolgálati helyet és szociális létesítményt látogattak meg. Jártak a *Budakeszi Tüdőszanatóriumban*, a *Dunakeszi Járműjavitóban*, a *MÁV Kórházban* és a *Benczur utcai napközi otthonban*. A vidéki városok közül *Szegedre* látogattak el. A Tisza parti városban látogatást tettek szakszervezetünk *Csongrád megyei bizottságán* és az *igazgatóságon*, majd a *Vasútforgalmi Technikumot* és a hallgatók kollégiumát tekintették meg.

A küldöttség elutazását megelőző nap délutánján *Szabó Antal* főtitkár fogadta a vendégeket. A fogadás baráti légkörben zajlott le.

— *Amikor a delegáció megérkezett, részletes tájékoztatást adtunk a nálunk folyó munkáról, a magyar vasutasok szakszervezeti életéről* — mondotta a többi között *Szabó Antal*. — *Most azt szeretnénk, ha szerepet cserélnénk és Önök mondanák el tapasztalataikat.*

— *Nagyon örülünk, hogy erre lehetőségünk van* — kezdte *R. Barlow*, a Liverpool és North Wales Területi Tanácsának elnöke, a delegáció vezetője. — *Mindenek előtt szeretnem hangsúlyozni, hogy csodálattal tölt el bennünket az a szorgalmas építő munka, amit láttunk. Az pedig egyenesen meglepő, milyen nagy gondot fordítanak a dolgozók szociális ellátására. Nálunk, Angliában, ha valaki megbetegszik, 3 hónapig is kell várnia, míg kórházba kerül. Arról nem is szólva, milyen sok pénzbe kerül a gyógykezelés.*

— *Most jöttem át először a kontinensre* — vette át a szót *S. Owen* alelnök. — *Nekem is az tűnt fel, hogy itt Magyarországon, milyen nagy gondot fordítanak a megbetegedések megelőzésére.*

S. Woods műhelybizottsági tag is a dolgozókról való gondoskodásról, a gyerekekről való törődésről, az olcsó üzemi étkeztetésről beszélt. Meglepték a látottak a Benczur utcai óvodában is. Hasonlóan vélekedett a látottakról *A. Lipton* is.

A delegáció legidősebb tagja *J. H. Sayle* másodszor járt hazánkban. Ő, a delegáció egyetlen kommunistája, miután osztotta véleményét társaival, így folytatta:

— *Ez volt az első vasutasszakszervezeti delegáció, amely Angliából Magyarországra látogatott. Itt-tartózkodásunk alatt sok érdekeset, hasznosat láttunk. Ha visszamegyünk, az is feladataink közé tartozik, hogy az angol vasutasok körében eloszlassuk azokat a téves nézeteket, amelyeket a nyugati propaganda terjesztett el Magyarországról. Nem ártana az sem, hogy a mi asszonyaink is eljöjjenek ide és megnézzék, hogyan dolgoznak a magyar asszonyok, hogyan veszik ki részüket az országépítő munkából.*

A beszélgetés végén újból *R. Barlow* vette át a szót. Még egyszer összegezte tapasztalataikat, majd így fejezte be szavait:

— *Nagyon köszönjük, hogy meghívtak bennünket, hogy eljöhettünk az önök szép országába. Sok szépet láttunk. Budapestről pedig azt mondhatom, hogy a világ egyik legszebb városa.*

A baráti beszélgetés végén *Szabó Antal* elvtárs ajándékot adott át a delegáció tagjainak.

— vl —

Lineáris programozás a Landler Osztószertárban

Hárman ültünk a *Landler Osztószertár* vezetőjének szobájában az asztal körül. *Lelkes Gyula*, a szertár vezetője, *Kassa Pál* diszpécser és az újságíró. Az asztalon rajzok, kimutatások, számokkal tele írt papírlapok. Az első negyedévi anyagszállítás összesítése. Miközben *Kassa Pál* még egyszer ellenőrizte a számokat, *Lelkes Gyulától* erdeklődtünk a *Landler Osztószertár* kezdeményezéséről.

— *Új szállítási rendszerünket ez év februárjában vezettük be. Ennek az úgynevezett lineáris szállítási rendszernek az a lényege* — magyarázta *Lelkes* elvtárs —, *hogy a raktárak előre jelentik a diszpécsernek, melyik szolgálati helyre mennyi anyagot kell küldeni a következő hónapban. A diszpécser összesíti a küldendő mennyiségeket, majd megállapítja a számadóságok részére a csomagolási határidőt. A számadóságok összedolgoznak. Korábban minden számadóság önállóan adta fel küldeményét. Sok kis csomagot kellett küldenünk, a darabáru kocsikat mégsem tudtuk kihasználni. A lineáris programozás alkalmával egy-egy szolgálati hely egyszerre megkapja a különböző számadóságoktól igényelt anyagféleségeket.*

Amennyiben a tárgyhónap folyamán újabb anyagmennyiséget igényel a szolgálati hely, a számadók ezt pótlólag jelentik a diszpécsernek, aki a rendelésnek megfelelően módosítja az összesítést.

Amíg erről beszélgettünk a szertár vezetőjével, a diszpécser befejezte az adatok ellenőrzését és ismertette az eredményeket.

Februárban — a lineáris programozás kísérleti időszaka alatt — *138 kocsiban 1586 tonna anyagot* küldtek az ország különböző helyeire. *Márciusban*, amikor már rátértek az új módszer szélesebb körű alkalmazására, *104 kocsiban 1750 tonna anyagot* küldtek a rendelő szolgálati helyekre.

A lineáris programozás segítségével tehát jelentősen növelték a kocsik kihasználását. A szállítás *önköltsége* szempontjából ez nagyon jelentős eredmény. Kapcsolódik ehhez az is, hogy amíg januárban 12 darabáros gyűjtőkocsira volt szükségük, addig *februárban és márciusban mindössze 6—6* kocsi keilett nagyobb mennyiségű darabáru továbbításához.

A *Landler Osztószertár* a lineáris programozás bevezetésével *követendő példát* mutatott többi osztószertárnak bizonyítva, hogy az anyagszerkezelési szakszolgálat területén is lehet újat produkálni.

Sz. L.

Ételmelegítőt kérünk

Zalaegerszeg 183 személy- és tehervonat kísérője a magával hozott ételt nem tudja megmelegíteni. Az ilyen étkezés előbb-utóbb betegséget okoz. *Rédicsen, Zalalövőn, Celldömölkön* már van villanyrezsó. Miért nem adják meg ezt a lehetőséget a vonatkísérőknek a nagyforgalmú *Zalaegerszegen* is?

Markos József
Zalaegerszeg

Egy rendelet margójára

A pécsi vonalon — *Cserdi—Helesfa, Hetvehely, Szatina—Kishajmás* és *Kaposszekcső* megállóhelyeken — a szolgálatban levő pályaőrök nem akarják átvenni a poggyászt, és az expressz árut azon a címen, hogy az nem az ő kötelességük.

Való igaz, hogy az érvényben levő rendelkezések értelmében csak a számadást kell átvenni a pályaőrnek. Viszont az is igaz, hogy a vonatok mindig zsúfoltak, és minden megállóhelyen történik kirakás. A megen[illegible]tartózkodási idő fél perc, ez alatt nem ér oda az utas a kalauzkocsihoz. Ha a pályaőr nem veszi át a poggyászt, megkésik a vonat.

Kérjük az illetékes szerveket, változtassák meg az idevonatkozó rendelkezést: a szolgálatban levő pályaőr vegye át a poggyászt, és az expressz árut és ő szolgáltassa azt ki a szállítható félnek. Ezzel is javítani tudjuk a személyvonatok menetrendszerűségét.

Fodi István
Budapest

Tokod állomáson Szakeres István, állomási tartalékos mindig példamutatóan látja el a szolgálatot. Mint az állomás szb-titkára is eredményes munkát végez.
(Hemző Károly felv.)

„IDÉN IS ELÉRJÜK AZ ÉLÜZEM SZINTET"

— igérik az angyalföldi pályafenntartók

A budapesti igazgatóság pályafenntartási főnökségeinek versenyében tavaly a *Budapest— Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség* érte el a legjobb eredményt és ezzel elnyerte az élüzem kitüntetést.

Nehéz területen dolgozik ez a főnökség. A gondjaikra bízott mintegy 300 km hosszúságú vágányhálózat nagyrésze állomási és iparvágány 637 kitérővel. Egyik munkaterületük a nagyforgalmú *Rákosrendező* pályaudvar. Területükön 35 km hosszúságú pályán 40 évnél idősebb síneken futnak a vonatok.

Fő: a minőség javítása

— Hogyan sikerült elérni az eluzem eredményeket? — erről érdeklődtünk a főnökségen.

— *Öt versenyfeltételt kellett teljesítenünk* — válaszolta *Bangó Sándor*, a főnökség vezetője. — *Valamennyit elértük, de fő erősségünk a pálya minőségének javítása volt. Versenytársainkat ebben előztük meg elsősorban.*

Sorolta volna a további eredményeket, amikor megszólalt a telefon. *Solymos János* főmérnök jelentkezett a gödöllői vonalról, ahol a pálya a *Bereznay-féle* mérőkocsival ellenőrző méréseket végeztek. Örömmel újságolta, hogy a tavalyihoz képest most jóval kevesebb hibát találtak.

— *Még a pályafenntartási fő idény kezdeténél tartunk. Egész nap szurkoltam ezért a telefonért* — jegyezte meg Bangó elvtárs. — *Úgy látszik, érdemes volt. Elhatároztuk, hogy az idén is elérjük az élüzem szintet. Főnökségünk dolgozói mindent megtesznek ezért.*

Eredményeik önmagukért beszélnek és biztatást jelentenek az idei évre is. Hézagnélküli pályán kilométerenként 8-nál több hiba nem lehet — elértek 6,97 hibapontot. Beruházási terveiket az előírt 95 helyett 102,42 százalékra teljesítették. Megtakarítást értek el a különféle költségekben, a béralapban és önköltségi eredményük is 7 százalékkal volt jobb a tervezettnél. A főnökség dolgozóinak hibájából nem volt forgalmi baleset. A személyi balesetek száma az előző évi 12-ről 7-re csökkent, a kiesett munkanapok száma pedig 272-ről 115-re. Az idei első negyedévben egy baleset volt.

A főnökségnek tulajdonképpen *Rákosrendező* a fő munkahelye, ott dolgozik a legtöbb emberük. *Angyalföld* inkább csak névadó... *Rákosrendezőn* található a magasépítési szakasz, melynek brigádjai már a szocialista szolgálati hely cím eléréséért dolgoznak. A hidász szakasz dolgozói is ezért a címért versenyeznek. A főnökség területén 1963-ban 18 szocialista brigád működött. Az idén 25-re gyarapodtak.

18 nő egy brigádban

Legjobb szolgálati helyeik közé tartozik a *galgamácsai 10-es szakasz*, ahol egy női szocialista brigád is dolgozik. 17 asszony és leány alkotja ezt a brigádot, s minden munkában felveszik a versenyt a férfiakkal. A legnehezebb helyeken a rákosrendezői 1-es szakasz dolgozik. Rendkívül elavult alépítmény fenntartásáról kell gondoskodniuk. E munka irányítása *Hidas Zoltánnak*, a szakasz tapasztalt pályamesterének is sok gondot okoz. Több fiatal pályamesterről is dicsérettel hallottunk Bangó elvtárstól: *Ulviczki István, Papp János, Szikszai Lajos, Császár László* és *Imre Vilmos* pályamesterek tervszerűen irányítják szakaszaik munkáját.

A főnökség gépesített pályamesteri szakasza is *Rákosrendezőn* található. Kiváló munkát végzett ez a szakasz 1963-ban. 22 kilométerrel növelték a szalagszerűen javított pálya hosszát. Az idén még nagyobb a feladatuk: 65 km hosszban kell a terv szerint szalagszerű pályafenntartást végezni. Nélkülözhetetlen előfeltétele ez a vonalhibák további csökkentésének.

Több gondot a szociális körülményekre

Szendrei Sandor a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára az eredmények helyett inkább a problémákról beszélt. Elmondotta, hogy alapszervezetük munkájában, a munkaverseny szervezésében, a dolgozók problémáival való foglalkozásban sok nehézséget okoz, hogy több szakasz nem tartozik a főnökség alapszervezetéhez. A legutóbbi átszervezés csak részben oldotta meg a problémákat.

Nagyon sok kívánni valót hagy maga után a szakaszok szociális- és kulturális ellátottsága. A főnökség dolgozói közül 240 lakik munkásszállásokon, melyek rendkívül elavultak. Épület szempontjából még az 5-ös szakasz laktanyája a legjobb, de ott is csak egy rossz rádió van. Üzemi konyhával egyáltalán nem rendelkezik a főnökség. Egy kis kultúrtermük van Rákosrendezőn, ahol televízió is a dolgozók rendelkezésére áll. Bár ez csak részben nevezhető kultúrteremnek, mert ha rossz az idő, a festők foglalják el.

— *Nem szeretnénk ünneprontók lenni* — mondotta Szendrei Sándor —, *de élüzem kitüntetésünk alkalmával is azt kérjük a vasut illetékes vezetőitől, hogy segítsenek szociális problémáink megoldásában. Pályamunkásaink a vasutas munka legnehezebb részét végzik, becsülettel helytállnak. Megérdemlik, hogy többet törődjünk velük.*

(Lőrincz)

ODAADÓ MUNKÁVAL

Heves megyei bizottságunk példamutató munkásellátási tevékenységet fejt ki. Ez elsősorban *Reznyák Zoltán* munkásellátási felelős érdeme.

Az albizottság jól tájékozott a dolgozók ellátottságáról, problémák esetén gyorsan intézkednek. Nagy gondot fordítanak a dolgozók tüzelőellátására. Az elosztást rendszeresen ellenőrzik, hogy elejét vegyék a „protekciózásnak". A bizottság szorgalmazza, hogy a megye vasutasai a nyari időszakban atvegyék tüzelőjüket. Gondot fordítanak a dolgozók ruhaellátására, az étkeztetésre és a társadalmi ellenőrzési feladatokra is

A faradhatatlan és lelkiismeretes aktivistáknak a megye vasutasai és a szakszervezet nevében ez uton mondunk köszonetet.

Munkásvédelmi és munkásellátási osztály

Jó eredmények a sturovói közös határállomáson

Szob és a *sturovói* csehszlovák—magyar közös határállomás az első negyedévben jó eredménnyel vett részt a forgalomban. Az időjárás viszontagságai ellenére 40 százalékkal több árut továbbítottak Szobról, mint a múlt év azonos időszakában. Ez az állomás három szocialista brigádjának erősödésére vall.

Sturovón 1.8 százalékkal sikerült túlszárnyalni a korábbi negyedév átlagteljesítményét. Különösen jó eredményt értek el a magyar és a csehszlovák vasutasok a kocsitartózkodási idő csökkentésében.

Sok gondot okoz még, hogy az üres kocsikat nem tisztán küldik a határra. Némelyikben egészen nagy mennyiségű szén, vagy agyag található. Gyakran megtörténik, hogy nyitott ablakkal érkeznek kocsik a határállomásra. Az ablakbecsukás itt már bonyolult művelet, mert a kocsiról a vámhivatal dolgozójának jelenlétében kell levenni az ólomzárat és az ablakbecsukás tényét jegyzőkönyvezni kell. Mennyivel egyszerűbb lenne, ha a kocsik útbaindítása előtt elvégeznék ezeket a tennivalókat!

Szelle Ferenc
Szob

SZAVAK SZÁRNYÁN

címmel irodalmi estet rendeztek a költészet napja alkalmából Miskolc tiszai pályaudvar Vörösmarty klubjában.

A jólsikerült irodalmi est keretében hat Borsod megyei költő 16 versét adták elő. Jelen volt Borsodi Gyula miskolci költő is, aki elismeréssel nyilatkozott az irodalmi est színvonaláról. Az előadást a klub ifjúsága részére április 26-án megismételték.

(Kisvárdai)

Az újító javasolta

Nyiregyháza állomáson és a *záhonyi* vasutas bérházakban is gyakran előfordult, hogy a villanymeghajtású vízszivatytyúk idő előtt használhatatlanná váltak. Golyóscsapágytörés és tengelyferdülés okozta a legtöbb bajt. Sokan azt hitték, hogy ezek a hibák az alkatrészek rossz minőségéből fakadnak.

Haraszcsák Ferencnek, a nyíregyházi palyafenntartás főnökség lakatosának erről más a vélemenye. Szerinte a vízszivattyúk gyakori állásának csak egyik oka a selejtes alkatrész. A másik pontosan a meghibásodásból származik. Ilyen esetben ugyanis a motor kapcsolótárcsáját jobb híjan kalapáccsal verik le a főtengelyről. Mondani sem kell, hogy ez az esetek többségében tengelyferdüléshez, töréshez vezet. Egyszóval eddig nem volt olyan szerkezet, amely egy mozdulattal kikapcsolta volna a leálló szivattyút.

Haraszcsák Ferenc, akit a főnökségnél a legjobb újítók között tartanak számon, megoldotta a problémát. Olyan készüléket szerkesztett, amely megszüntette a kapcsoló tárcsa rongálódását. Az újítás lényege: *a készülék három kis vas karral belekapaszkodik a kapcsolótárcsa megfelelő részébe és ezek a karok egy forgattyú segítségével kikapcsolják a gépet.* Az elmés készüléknek nagy sikere volt nemcsak Nyíregyházán és Záhonyban, hanem máshol is. Az újítást a múlt év őszén elfuttatták a debreceni igazgatósághoz és országos tapasztalatcserére javasolták.

A szorgalmas újító néhány héttel ezelőtt újabb érdekes javaslatot juttatott el a főnökség újítási megbizottjához. Elgondolása egyszerű műszaki megoldáson alapul. Korábban a kazánok adagoló rostáin a darabos szenet csak vasrudak segítségével tudták keresztül erőszakolni. Eközben a vékony vasból készült vezetősínek elgörbültek, nem egyszer eltörtek, ami üzemzavart okozott.

Haraszcsák Ferenc a kazánban lévő négy összekötő sínt az eddiginél jóval szélesebb és a két végén alátámasztott úgynevezett csúszó sínekkel helyettesítette. Ezzel megszüntette a rosta gyakori meghibásodásából eredő üzemzavarokat. Újítását elfogadták, sőt a nyíregyházi és a záhonyi fűtőház öltöző- és fürdőhelyiségeinek kazánjainál már alkalmazzák is.

Ez csak két újítás a sok közül. Haraszcsák Ferenc lakatos a főnökség többi újítójához hasonlóan a korábbi években számos hasznos javaslatot, újítást adott már be, amelyek segítségével sok-sok ezer forint megtakarítást értek el a szolgálati helyeken.

Gregor Pál

Sport

A magyar vasutas válogatott veretlenül nyerte a vasutas asztalitenisz EB-t

Az USIC három évenként rendezi meg a férfi asztalitenisz vasutas Európa Bajnokságot. Az 1964. évi bajnokságot április 20—25 között a hollandiai *Haarlenben* rendezték meg. Az idei bajnokságon 14 ország vasutas csapatai mérték össze tudásukat. A csapatokat négyes csoportokba osztották. *A magyar csapat a finnekkel, franciákkal es hollandokkal* került egy csoportba és jó játékkal, veretlenül szerezte meg a csoportelsőséget.

A legjobb négy közé a magyar csapat mellett az *osztrák, svéd* és az *angol* csapat jutott be. A *Berczik, Rózsás, Holló* összetételű magyar csapat tovább folytatta sikeres szereplését. Ellenfeleit sorba legyőzve, veretlenül nyerte a bajnokságot, ami az USIC vándorserlegének elnyerését is jelentette.

A sportvezetők nagy elismeréssel nyilatkoztak a magyar játékosok, különösen Berczik és Rózsás teljesítményéről. Annál is inkább, mivel tudták, hogy versenyzőink a magyar bajnokság befejezése után szinte azonnal vonatra szálltak és a Hollandiába való érkezés után egy órával már versenyezniük kellett az angol csapat ellen.

A vendéglátó vasutas sportvezetők egyébként nagy szeretettel fogadták csapatunkat, s később is mindent megtettek annak érdekében, hogy hollandiai tartózkodásunk alatt jól érezzük magunkat.

A bajnokság befejezése után csapatunk két legjobbja a holland sportvezetők kérésére bemutatót tartott. Berczik és Rózsás bemutatójának nagy közönségsikere volt.

Befejezésül még annyit, hogy elutazásunk alkalmával *a vendéglátók elismerésüket fejezték ki a csapat sportszerű viselkedését illetően is.* Berczikék ugyanis szerénységből is jelesre vizsgáztak. Általános volt a megállapítás, hogy a bajnokság, a vándorserleg megnyerésén túl a kitűnő játékkal, a szerény viselkedéssel ismét sok barátot szereztünk a magyar sportnak.

Mrovcsák József

Berczik hatodszor nyert egyéni bajnokságot

— Rózsás is bajnok —

Berczik Zoltán

A magyar asztalitenisz-bajnokság döntőit április 19-én bonyolították le a Sportcsarnokban. Három számban — a férfi egyes, a férfi páros és a vegyespárosban —, a Vasútépítők két válogatott versenyzője, *Berczik* és *Rózsás* is érdekelve volt. A férfi egyes döntőjét a két vasutas játékos vívta. A nagyobb tapasztalattal rendelkező *Berczik 3:0 arányban győzött. Ezzel sorrendben hatodik egyéni magyar bajnokságát nyerte.*

A férfi párosban a *Faházi, Pignitzky* páros volt *Berczikék* ellenfele. A találkozó a *Faházi, Pignitzky* páros 3:0 arányú győzelmével végződött. A *Berczik, Rózsás* páros a második helyen végzett.

Vegyespárosban a *Lukácsné, Rózsás* és a *Földyné, Berczik* páros játszotta a döntőt. A bajnokság sorsát *Rózsás* kitűnő játéka döntötte el. A fiatal versenyző ebben a számban magára talált, minden helyzetben nagyszerűen ütött és védései is rendre sikerültek. Az eredmény: *Lukácsné, Rózsás—Földyné, Berczik 3:1.*

Mint az erdmény is bizonyítja, két válogatott versenyzőnk jól szerepelt az 1964. évi országos magyar bajnokságon.

Rózsás Péter

Bejutott az NB I-be a Nyugati Vasutas sakkcsapata

A Nyugati Vasutas SC férfi sakkcsapata 1960 óta az NB II-ben versenyzett. Az eltelt évek során mindig az élcsoportban végeztünk. Voltunk harmadikak, negyedikek, tavaly másodikok. Az idén végre elértük célunkat: bejutottunk az NB I-be.

Nem volt könnyű, mert dr. *Bély* nemzetközi mester időközben *Győrbe* távozott. Rajta kívül több mesterjelölt a visszavonulás gondolatával foglalkozott. Szakosztályunknak azonban sikerült rendezni sorait és a jó kollektív szellem az NB I-be való feljutást eredményezte.

A csapat tagjainak zöme vasutas dolgozó. *Dely Péter* nemzetközi mester nemcsak a tábla mellett állta meg kitűnően a helyét, hanem a többiek oktatásából is, tanításából is derekasan kivette a részét. A 19 éves *Schrancz István*, az 1963. évi országos ifjúsági bajnokság győztese is kiváló teljesítményt nyújtott. 1961 októbere óta egyetlen csapatversenyen sem kapott ki. A legjobbak között kell említeni *Heikkilä Heikki* mester nevét is, aki ebben a bajnokságban szintén minden mérkőzését megnyerte. *Katona Dénes* mesterjelölt az utánpótlás nevelésével is sikerrel foglalkozik.

Szakosztályunknak még három csapata vesz részt a bajnokságban. A második csapat Budapest II. osztályában játszik, egy csapat a kerület I., egy pedig a II. osztályban szerepel.

A siker kiharcolásában része van a szakosztály és a sportkör vezetői áldozatos munkájának, segítségének is.

Fogarasi Pál

Út a város felé

I.

Az utazás — mintha képeslapokat
forgatnék — mindig csodálatba ejt.
Nézem a távolt, s míg ringat a vonat,
megfoghatónak érzem a közelt,

a dombot, melyet szalagként fon át
a fák sörénye, s hol izzik a nap.
A sík: zöldellő rend. — A sár-tanyák
falai közt is elült a harag.

Az is a hazám; hordom tájait,
és minden kép mögött az értelem
múltját, jövőjét, s rendjét keresem.

S lelkem álmából felriadna itt,
ha idegenből, s évek múltán is
érkeznék, tudnám — az út hazavisz

II.

Befutunk az éj alagútjába,
ahol elrejtőznek majd a tájak.
S emlékeim fülkéjébe zárva —
fényt akarok, hogy arcokat lássak.

Elalszik az fénynél is, ki fáradt,
föllendül a pad végére lába,
alszik már mind; s mintha elhagynának
— gyötrőbb így az ébrenlét magánya.

Még dohányuknak füstje kavarog,
s arcuk a fények sínein hever,
a fáradsághoz lágy párna se kell;

bevégzik szépen az ünnepnapot.
— Messze a város; mért nem alszol el
te is, útitárs? — S ágyam e sarok...

III.

Fölnyitódnak a fény sorompói,
hajnali pára lóg az ablakon,
s lefolynak a homály kis folyói,
míg csatornáit megrajzolgatom.

A távolt nézem. folyton változó,
s mégis egésze a messzeségnek —
a hazám, s ahol van valami jo
íze is a csöndes köszöntésnek. —

A táj csak képek, s rendje, ami szép
s megkötődik, mint reményhez hitem.
— S egyszer majd úti emlékeimen

tűnődve, minden más a messzeség
homályában ül. s megmarad a szép
élménye, miért elindult szívem.

Fazekas Lajos

Vasutas birkózók a szőnyegen

Április 18-án és 19-én bonyolították le az országos ifjúsági kötöttfogású birkózóbajnokságot. A kétnapos küzdelemsorozaton a vasutas birkózók jól megállták a helyüket. A 10 súlycsoportból négyben vasutas versenyző végzett az első helyen. *Balogh* (Szolnoki MÁV), *Csepela* (Törekvés), *Vcss* és *Dávid* (mindkettő BVSC) nyert magyar bajnokságot. Rajtuk kívül *Nagy* (BVSC) és *Riedl* (DVSC) második, *Hornyák* (BVSC) a harmadik helyen végzett. *Pontversenyben a BVSC végzett az első helyen 14 ponttal.*

Ugyancsak április 19-én a *Püspökladányi MÁV* rendezett országos serdülő versenyt. Erre a versenyre 12 sportkör küldte el legifjabb birkózóit. A népes mezőnyben a BVSC fiataljai szerepeltek a legjobban. Öt első, két második és egy harmadik helyezést nyertek.. *Pontversenyben 32 ponttal az első helyen végeztek.*

Harangozó megőrizte bajnoki címét

Április 26-án, a *Sportcsarnokban* rendezték meg az *1964. évi felnőtt egyéni ökölvívóbajnokság* döntőjét. Ezen a bajnokságon a vasutas ökölvívók számára kevés babér termett. Mindössze ketten jutottak be a legjobb négy közé. Ott azonban csak *Harangozónak*, a *Székesfehérvári MÁV Előre* légsúlyú versenyzőjének sikerült kiharcolni a döntőbe jutást. *Niesz, a Pécsi VSK középsúlyú* versenyzőjének meg kellett elégednie a harmadik helyezéssel.

Harangozó Imre a döntőben is nagyszerűen szerepelt. Tisztább ütéseivel több pontot szerzett ellenfelénél. Ezzel sorrendben immár másodszor nyerte el a magyar bajnok címet.

A szép teljesítményéhez mi is gratulálunk!

Debreceni vasutasok Katowicében

Két évvel ezelőtt *Debrecenben* járt a *katowicei* vasutasok küldöttsége. A látogatást márciusban viszonozták a debreceniek. Küldöttségük három napot töltött a szép lengyel városban.

A lengyelek rendkívül dús programmal fogadták Debrecen küldötteit. Bemutatták a katowicei pályaudvart, elmagyarázták a forgalom lebonyolításának módszereit.

A katowicei kultúrcsoport színes műsorral is kedveskedett, melyet *Kiss Lajosné* és *Mezei Erzsébet* tánc- és énekszámokkal, a népi zenekar magyar nótákkal viszonzott. A látogatás jól szolgálta a lengyel—magyar vasutas barátságot.

Czeglédi Sándor

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Várfalvi Gyula Gyékenyes, Kiss Lajos Alsóörs, Kisvárdai János, Bakó János Miskolc, dr. Bánkfalvi Gyula, Tótka Károly, Sziládi Sándor Szeged, Markos József Zalaegerszeg, Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen, Pintér Lajos Vácrátót, Varga István, Foki István Budapest, Novák József Hatvan: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bene Ferenc Gyöngyös: Versének mondanivalójával egyetértünk, de nem tartjuk közlésre alkalmasnak.

Antal József Miskolc: Kérjük, részletesebben írjon az új munkamódszerekről.

Tóth Tibor Kiskunhalas: Levelét illetékeshez továbbítottuk. Írja meg pontosan, mennyi keresetveszteség érte a sérült dolgozót.

HIREK

Levél egy fiatal vasutashoz

Nem volt igaza, amikor megsértődött azért, mert egy rangban, korban idősebb társa megkérdezte. — vagy mondjuk úgy, — felelősségre vonta azért, mert elhagyta munkahelyét.

Nem célom hosszú magyarázkodásba kezdeni munkamorálról, arról, hogy a munkabérért illik megdolgozni, hogy csak engedéllyel és indokolt esetben szabad elhagyni a munkahelyet.

Az eset emlékeztet azokra az időkre, amikor mi is olyan fiatal, kezdő vasutasok voltunk, mint maga Hogy a mindig haragos pályamester a tiszta, rendes ruhát látva, így szólt: Miféle maskara ez magán? Menjen haza és munkaruhában jelentkezzen szolgálatra! Hogy napi nyolc órát kellett ténylegés munkában tölteni és hogy csak munka után volt idő arra, hogy a szakvizsgákra készüljünk.

Ez nem volt jó!

De az sem jó, hogy ön azt hiszi, senkitől sem függ!

Rendnek kell lenni!

Mi nem bántani akarjuk, hanem oktatni, figyelmeztetni, nevelni, hogy majd egyszer, sok jó és érdemes munka után ön is tudjon nevelni, tanítani és jószándékkal figyelmeztetni másokat, a jövő fiatalságát.

Üdvözlettel

— lyf —

— 3 MILLIÓ forint „haszon" külföldi tapasztalatcserékből. A szombathelyi járműjavító műszaki vezetői és dolgozói minden évben részt vesznek külföldi tapasztalatcserén. Az elmúlt években a *Szovjetunióban*, az *NDK*-ban, *Romániában, Csehszlovákiában* és *Ausztriában* tettek látogatást vasúti járműjavítókban. A vállalat vezetői nemrég értékelték a külföldi tapasztalatcserék *„hasznát"*. Megállapították, hogy a jó tapasztalatok átvételével az utóbbi években mintegy *3 millió forint* megtakarítást értek el.

— **Új típusú motorkocsit próbáltak ki az olasz vasutak a Róma—Génua közötti fővonal egyik szelvényén. A motorkocsi 225 km/óra teljesítményt fejtett ki.**

— *KÜLÖNLEGES felszerelésű gyermekkocsik a svéd vasutakon. A személyszállító vonatok szerelvényében közlekedő új gyermekkocsikat ágyakkal, valamint fehérnemű mosó- és szárítóberendezésekkel látták el Svédországban.*

— **Eddig 49 brigád 345 taggal versenyzett a szocialista brigád címért a Miskolc-tiszai pályaudvaron. 1964-re 97 brigád 651 taggal kötött szocialista brigád szerződés. A társszolgálati ágak között tovább szélesedett a komplexbrigád-mozgalom.**

— Évek óta eredményesen dolgoznak a *vácrátóti* vasutasok. Az élüzemkövetelményeket 1963-ban is teljesítette az állomás lelkes kollektívája. áprilisban *300 díszfa* és *1000 cserje ültetésével* tették még otthonosabbá szolgálati helyüket.

— *Gyors ütemben halad a jugoszláv vasutak villamosítása. A tervek szerint az osztrák határtól a görög határig villamosítják a nemzetközi fővonalat. Ezen a vonalon az év végéig 200 km-es szakasz villamosítását fejezik be.*

— NAGYGYŰLÉST tartottak *a leszerelési hónap* alkalmából Szeged-Rókus állomás és a szertár dolgozói.

— **Negyvenévi vasúti szolgálat után nyugdíjba készül Varga István blokkmester, aki jelenleg Kaposvár állomáson teljesít szolgálatot.**

— A finn parlament határozata értelmében megkezdték a *Helsinki—Tampera* közötti vonal villamosítását. A tervek szerint 10 év alatt *1700 km hosszú vonalat villamosítanak.*

— **A múlt évben elért eredményekért vezérigazgatói elismerésben részesült a tapolcai fűtőház. A folytatás is jó. Az első negyedévben 110 százalékra teljesítették tervüket.**

— BÉKEGYŰLÉSEKET tartottak a *leszerelési hónap* alkalmából a *békéscsabai pályafenntartási főnökséghez* tartozó pályamesteri szakaszon.

— *SÚLYOS BÜNTETÉST kaptak a nagy angliai vonatrablás tettesei. A bíróság a bűntény hét részvevőjét 30 évi, két másik tettesét 25, egyet 24, egyet 20 és egy további vádlottat háromévi börtönbüntetésre ítélte. Az elrabolt 2 millió 600 000 fontból eddig fél milliót szerezték vissza a hatóságok.*

— **A tervszerű fegyelmezett munka eredményeként élüzemkitüntetésben részesült a vésztői fűtőház. Az eredmények elérésében nagy része van a fűtőház hat szocialista brigádjának.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

16. számból: 109 447/1964. I/2. B. A „Kiváló dolgozó" kitüntetés 1964. évi létszámkeretének megállapítása.

109 659/1964. AI. C. Felhívás kibocsátása a háztartási tüzelőellátásban résztvevő igényjogosultakhoz.

17. számból: 110 298/1964. I/2 C. Felvétel a vasúti technikumok levelező és esti tagozataira az 1964/65. iskolai évre.

110 236/1964. I/4. C A vasúti biztosításokkal kapcsolatos egyes kérdések szabályozása.

Lakáscsere

— 150 négyszögöles érdi telkemet átadom üres lakás használatáért. Cím: Márton Klára Abony, V., Dózsa György utca 4. sz.

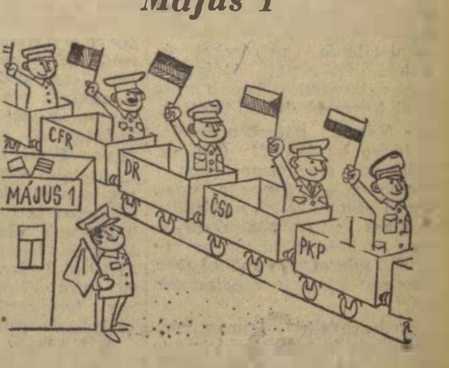
— Dunaharaszti MÁV-állomás épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki földszintes hasonló vagy kétszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál, Budapest—Dunapart állomáson.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség
Budapest VI Benczúr u. 41
Telefon városi 424—184
Üzemi 99—71
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Munkásvonat

— Csak szólni jöttem, nehogy [illegible] várjanak rám, ugy[illegible] két [illegible] szek.

Május 1



Nemzetközi összefogásban felvonul a közös kocsipark

(Pusztai Pál rajzai)

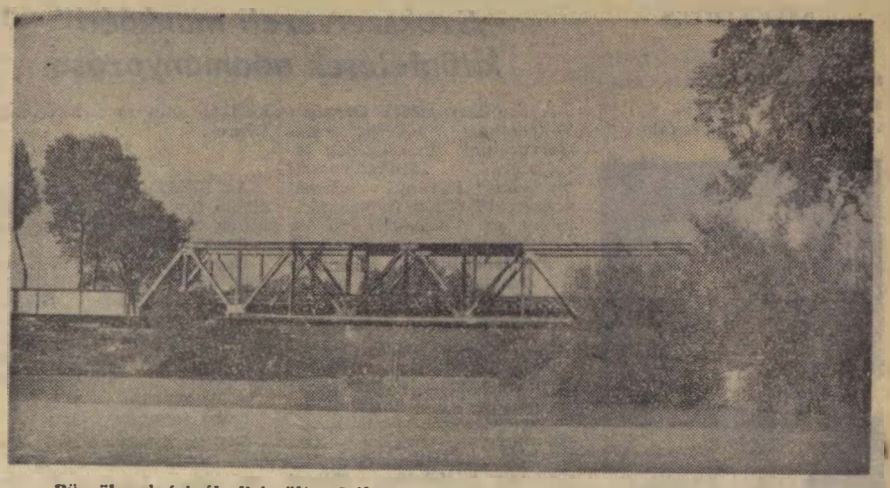
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM. 10. SZÁM Ára 40 fillér 1964. MÁJUS 16.

ÚJ HÍD A RÁBÁN



Püspökmolnárinál elkészült a Rába folyót átívelő 100 méter hosszú új vasúti híd. (Vadász Miklós felv.)

(Riport a 3. oldalon.)

Tovább bővül a TEEM-vonatok hálózata

Lapunk előző számában a személyforgalmat érintő új menetrendi változásokról tájékoztattuk olvasóinkat. Ezúttal a tehervonatok menetrendjében és a szolgáltatásokban történő változásokat ismertetjük.

Az új menetrend életbe lépésével ismét bővül a gyors továbbítást igénylő TEEM-vonatok hálózata. Észak-dél irányában *Prága—Sturovo—Rákosrendező* között új TEEM-vonat közlekedik. A magyar exportvállalatok szállítási igényeinek kielégítése érdekében ellenirányban *Ferencváros—Sturovo—Bad-Schandau* között ugyancsak új TEEM-vonat közlekedik a főidényben.

A Budapest—Stockholm között közlekedő TEEM-vonat forgalmát kiterjesztik a *Belgrád—Budapest* viszonylatra is. Ez azt jelenti, hogy az Európában létesített TEEM-vonati hálózat egyik leghosszabb viszonylatban közlekedő vonata a MÁV vonalain keresztül közlekedik a jugoszláv fővárostól a svéd fővárosig. Ez a vonat *Ferencvárosban* csatlakozik a *Hegyeshalom* útirányon át kilépő TEEM-vonatokhoz.

Rövidebb idő alatt

Jelentős változásokra kerül sor a tranzit TEEM-forgalomban is. A *Russe—Curtici—Sturovo—Bad-Schandau* között közlekedő 4051/4050 sz. TEEM-vonatot *Curtici—Cegléd—Sturovo* között NOHAB-mozdony továbbítja 80 km/óra alapsebességgel. A várható nagy tranzitforgalomra való tekintettel — a nemzetközi megállapodásoktól eltérően —, ennél a vonatnál 800 tonna terhelés rendszeres továbbítására készült fel a vasút.

Jelentős változás az új menetrendben a tranzit gyorstehervonatok átfutási idejének csökkentése. *Curtici—Cegléd—Sturovo* között naponta 5 gyorsteher, ellenirányban pedig 5 közvetlen irányvonat közlekedik NOHAB-mozdonnyal. A nagy teljesítményű Diesel-mozdonyok felhasználásával lehetővé vált az alapsebességek felemelése és a tartózkodási idők csökkentése. Ezáltal az átmenő vonatok menettartamát 3 órával sikerül csökkenteni. A Diesel-vontatás bevezetésével természetesen a trakciós költségek is csökkennek.

A *Záhony* átmenet rendeltetésű, gyors továbbítást igénylő elegyek és vámáruk, valamint a *Debrecen, Nyíregyháza, Mátészalka* térségéből gyors továbbítást igénylő küldemények futásának meggyorsítása érdekében *Ferencváros—Záhony*, továbbá *Szolnok—Záhony* között ugyancsak Diesel-vontatással, a mai követelményeknek megfelelő gyorstehervonatokat helyeznek forgalomba.

A belföldi áruszállításban is a Diesel-vontatás részleges bevezetése jelenti a legnagyobb változást. A *Budapest—Záhony* között közlekedő nagy terhelésű tehervonatokat NOHAB-mozdonyok továbbítják. Eszerint az új menetrendben 16 Diesel-mozdony közlekedik között fordulóban. Az új Diesel-mozdonyokkal naponta 9880 vonatkilométer teljesítmény elérését tervezik.

Tekintettel arra, hogy a nagy teljesítményű NOHAB-mozdonyokkal továbbított gyorstehervonatok 50 km/óra alapsebességgel közlekednek *Budapest—Záhony*, valamint *Curtici—Cegléd—Sturovo* között jelentősen meggyorsul az elegyáramlás és a vegyesvontatású üzem nehézségei ellenére is megnő a két nemzetközi főútvonal átbocsátóképessége.

A szolgáltatások

Az új menetrend életbe lépésével a szolgáltatások is tovább bővülnek. A múlt évben létesített nemzetközi információs szolgálatot — amely kitűnően bevált — tovább fejlesztették. Új irodát létesítettek a *Déli pályaudvaron*. A *Keleti és a Nyugati pályaudvarokon* működő információs szolgálatot létszámilag is megerősítették.

Az utazóközönség körében nagy népszerűségnek örvend a taxirendelés. A tapasztalatok szerint a nyugati országokból érkező utasok veszik igénybe előszeretettel.

A *Keleti pályaudvaron* kísérletképpen felállított 20 szekrényes poggyászmegőrző automatákat is megkedvelte az utazóközönség. Ezért a vasút illetékesei tárgyalásokat folytatnak további automaták beszerzésére. Amint az újabb automaták megérkeznek, a *Keleti pályaudvaron* és a *Nyugatiban* nyernek elhelyezést.

— VI —

Tavaszi nagytakarítás Záhonyban

A tavasz beköszöntével a záhonyi átrakón és a rendezőpályaudvaron kezdetét vette a nagytakarítás.

Nemcsak az átrakásból adódó hulladékokat kell eltakarítani, hanem azt a szemetet is, amit más állomások hanyag munkája folytán az üres kocsikkal küldtek Záhonyba. Annyi répaszelet hever itt a vágányok között, hogy azt bármelyik tsz megirigyelhetné.

Napirendre került az állomás csinosítása is. Az őrhelyeken megszervezték a parkosítást. A III. és az V. őrhely környéke a legszebb.

Papp Jenő
Záhony

Új felvételi épület Vámosgyörkön

Gyöngyös gazdasági életének fejlődése, a mátrai üdülő- és kirándulóforgalom nagy fokú növekedése miatt szükségessé vált *Vámosgyörk* állomás korszerűsítése is. A munkálatokra több lépcsőben került sor.

A vágányhálózat korszerűsítését 1961-ben fejezték be.

Ezzel egy időben az áruraktár újjáépítésére is sor került.

A felvételi épület korszerűsítésére az érdekelt szolgálati ágak jó együttműködésével két részben került sor. Elsőnek az új forgalmi épület készült el. Ott helyezték el az új dominó rendszerű vágányfoglaltságos biztosítóberendezés üzemi helyiségeit is. Ezt követően 1962-ben típusterv szerint négylakásos, emeletes lakóépületet építettek. Ezekbe a régi felvételi épület emeletén lakók költöztek.

A forgalmi iroda és a lakók kiköltözése után már csak az utasforgalmi helyiségek és az Utasellátó maradt a régi felvételi épületben.

Az új épület építését a régi mögött még a múlt évben megkezdték.

Így az utasforgalom zavartalan. A régi épületet csak az új üzembe helyezése után bontják le.

Néhány szót az új felvételi épületről. Fő helyisége a tágas előcsarnok lesz, melynek jobb oldalán a jegypénztárak, a poggyászraktár, valamint a pavilon kap helyet. Az előcsarnok bal oldalán egy dohányzó és egy nem dohányzó váróterem nyílik. A dohányzók váróterme közvetlen összeköttetésben lesz az Utasellátó büféjével. A felvételi épület forgalmi iroda felőli részében irodahelyiségek nyernek elhelyezést. Az előcsarnok falait üvegfal alkotja.

Az utasforgalmi épületet a forgalmi épülettel fedett átjáró köti össze.

Itt kell megemlíteni azt is, hogy az új, modern felvételi épületet, mintegy 10 méter széles tér választja el az első vágánytól.

19,5 millió forint kulturáltabb utasellátásra

Hogyan készül fel a nyári idényre az Utasellátó?

Az Utasellátó vezetői május 5-én sajtótájékoztatón számoltak be a vállalat eddigi munkájáról, az idei tervekről. *Dr. Harsányi Zoltánné* igazgató örömmel számolt be arról, hogy a tavalyi jó munka eredményeként ismét élüzem lett az Utasellátó. Ez elismerésre méltó, annál is inkább, mert az Utasellátó által végzett munkamennyiség az egész magyar vendéglátóipar munkájának mintegy 10 százalékát alkotja.

— *Vállalatunk idei forgalmi terve már meghaladja az 1 milliárd forint értéket* — mondotta dr. Harsányi Zoltánné. — *A belföldi és az idegenforgalom növekedése az utasellátás gondjait is erősen megnövelte. Az idén is az a célunk, hogy mind kulturáltabb módon elégítsük ki vásárlóink, az utazóközönség igényeit.*

A közeljövő tervei

A továbbiakban elmondotta, hogy folytatják a vállalat vidéki kirendeltségeinek szervezését, a meglevők erősítését. Ez a szervezési, irányítási módszer lehetővé teszi, hogy az egész ország területén dolgozó vállalat munkája mindenütt zavartalan legyen. Az idén 19,5 millió forintot fordítanak a vendéglátó egységek fejlesztésére. *30 elektromos hűtőszekrényt, ugyanannyi hűtővitrint, 8 elektromos italpultot, 30 presszógépet, 10 szikvízkeverő automatát és különféle éttermi berendezéseket szereznek be. 45 vendéglátó és 37 kiskereskedelmi egységet korszerűsítenek és 17 új típusú pavilont állítanak fel ebben az évben.*

A *Déli pályaudvaron* gyors kiszolgálásra alkalmas büfé- és kiskereskedelmi pavilonsort létesítenek. A *Keleti pályaudvaron* modern, üvegfalú építmények váltják fel a vágányok között levő régi pavilonokat. A régi peronkocsikat újakra cserélik. A *Nyugati pályaudvaron* is pavilon-felújításokat végeznek. Korszerűsítik a *keszthelyi* vendéglátó egységet, a *kecskeméti* és a *pécsi* konyhát, befejezik a *kaposvári* üzemegység modernizálását.

700 vagon élelmiszer

Bőségesebb áruválasztékkal látják el az utasokat. A mozgószolgálat 700 ezer palackbort hoz forgalomba a nyári idényben. A „sörfronton" is javulás lesz, 70 millió pohár sört ihatnak meg a szomjas utasok. *Egymillió üveg gyümölcslét és 4 millió palack üdítő italt is forgalomba hoznak.* Az étkeztetés vonalán mintegy 700 vagon mennyiségű élelmiszer tálalására készült fel az Utasellátó. A központi húsüzem havonta 300 ezer pár debrecenit és virslit gyárt, több túrista- és téliszalámit és gyulai kolbászt hoznak forgalomba, mint tavaly.

Nemzetközi vonatokban is gyakrabban közlekedtetik a magyar hálókocsikat. A *Polónia*, a *Pannónia* és a *Balt-Orient* expresszen minden negyedik nap közlekedik az Utasellátó hálókocsija. A nyári idényben megfelelően sűrítik ezt a forgalmat. Ujdonság, hogy a *Budapest—Lipcse* expresszen folyamatosan közlekedtetik az étkezőkocsikat. A nyári menetrend keretében a *Wien* expressz helyett az *Orient* expresszen közlekedtetnek étkezőkocsit. A Polonia expresszen *Budapest—Varsó* között, a *Balt-Orient* expresszen *Biharkeresztes—Prága* viszonylatban az Utasellátó étkezőkocsijai állnak majd a közönség rendelkezésére. Ezeken a járatokon a KGST-tagállamok bármelyikének pénzével lehet fizetni.

A nyárra várható nagy idegenforgalom az idén is nagy feladat elé állítja az Utasellátó dolgozóit, s ezt csak növeli a belföldi forgalom máris tapasztalható emelkedése.

(Lőrincz)

Tomasovszki András váltókezelő Nyíregyházán teljesít szolgálatot. A gondjaira bízott váltókat lelkiismeretesen karbantartja. A képen az állomás északi részén váltó olajozást végez (Horváth Erika felv.)

28 TONNA DARABÁRU EGY MŰSZAKBAN

Szegeden, a személypályaudvar gyorsáruraktárában 1960. óta dolgozik a *„Béke"* szocialista brigád, *Dombóvári Ferenc* árupénztáros vezetésével. Nagy forgalmat bonyolítanak le 2,5 tonnás gépkocsijukkal. Volt olyan műszakjuk, amikor árusérülés és számadáselvásasztás nélkül, 28 tonna darabárut fuvaroztak házhoz és ugyanakkor felfuvarozást is végeztek. A brigád hat tagja közül négy már kiváló dolgozó, kétszer kaptak szocialista brigád jelvényt.

B. Gy.

Vezetőit dicséri a szép mozdony

A *tapolcai fűtőház* 424—104 számú mozdonya szemet gyönyörködtetően tiszta, ragyogó gépóriás. *Szollár Lajos* és *Marton Gyula* mozdonyvezetők szocialista brigádjának gondos karbantartását dicséri ez a szép mozdony.

Ez a brigád már négyszer nyerte el a szocialista címet. Nemcsak gépük karbantartása, hanem teljesítményük is példás. Menetrendszerűen dolgoznak, s a fűtőháznál ők érték el a legjobb széntakarékossági teljesítményt.

Kiss Lajos
Alsóörs

Olvasó és tanuló fiatalok Győr-állomás barátságos kultúrvárótermében (Hemző Károly felv.)

Hét brigád kitüntetése

A *Budapest-Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség X. pályamesteri szakaszán* legutóbb ünnepi szakszervezeti taggyűlést tartottak. Ekkor osztották ki a szocialista brigád kitüntetéseket.

Pék István, a főnökség vezetője öt brigád tagjainak jelvényt és vörös zászlót adott át, két brigád oklevelet kapott. A gazdasági és a kulturális munkában egyaránt szép eredményeket értek el ezek a brigádok. Tagjaik tanulnak és kulturált módon szórakoznak. Jó kollektív szellemükre jellemző, hogy házépítésben is segítik egymást.

A X. szakasz brigádjait a főnökség központjában működő *„November 7"* szocialista-brigád patronálja. Az ünnepi taggyűlésen *Gábor Gusztáv* szakaszkezelő pályamester mondott köszönetet ezért a támogatásért.

Molnár Árpád

ÖTLETES FALIÚJSÁG

Veszprémvarsány állomás peronján sokan megálltak előtte. Nekem is feltűnt.

A szakszervezeti bizottság híradója ötletes faliújság. Grafikonok mutatják be a bizottsághoz tartozó kilenc szolgálati hely eredményeit. Az írások frissek, a napi élet eseményeivel foglalkoznak. Nem úgy, mint sok helyen, ahol a faliújság elsárgult cikkei őrzik a távoli múlt emlékét.

Az ilyen gondosan szerkesztett faliújságnak van értelme — segíti a dolgozók tájékoztatását, a versennyilvánosságot. Észreveszik, Olvassák. B. K.

Vizsgáztak a vendéglátó szakma ifjú mesterei

Május 12-én és 13-án az Utasellátó legjobb felszolgáló, szakács- és cukrásztanulói országos versenyen mérték össze tudásukat. Ezúttal a szakma ifjú mestere mozgalomban részt vevő fiatalok vizsgájára került sor Budapesten. A vizsgamunkákat a Nyugati pályaudvar éttermében, illetve konyhájában készítették el a vendéglátóipari szakma ifjú mesterei.

KITÜNTETÉS

Magas kitüntetésben részesült Pánti Béla elvtárs, szakszervezetünk alelnöke, a Vasúti Főosztály szakosztályvezető-helyettese. A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 60. születésnapja alkalmából a munkásmozgalomban eltöltött több évtizedes munkásságáért a

MUNKAÉRDEMREND

arany fokozatát adományozta Pánti elvtársnak.

A kitüntetés átadására bensőséges ünnepség keretében került sor a szakszervezet központjában. Szabó Antal elvtárs, a szakszervezet főtitkára méltatta a kitüntetett érdemeit, aki megható szavakkal válaszolt az üdvözlésre. A kitüntetés átadásánál jelen volt Rödönyi Károly elvtárs, miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

„Szakszervezeti munkáért" kitüntetések adományozása

A *Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége* szakszervezetünk elnökségének javaslatára *„Szakszervezeti munkáért"* jelvényt adományozott 16 olyan funkcionáriusnak, akik hosszabb idő óta eredményesen tevékenykednek a mozgalomban. A kitüntetések átadására május elsején megelőzően került sor:

Arany fokozatot kapott:

Dr. Soproni József a szakszervezeti központ titkára, *Demeter László* a szervezési- és káderosztály munkatársa, *Szabó Pál*, a Budapesti Bizottság megbízott titkára, *Kiss György* az Épületelemgyártó Főnökség bérfelelőse, *Kékesi Ferenc* Ferencváros fűtőház munkásvédelmi felügyelője.

Ezüst fokozatot kapott:

Szádóczki István a közgazdasági osztály munkatársa, *Városi István* a Gépjavító ÜV szb-titkára, *Rózsahegyi Pál* az Építési Géptelep Főnökség szb-titkára, *Varga Miklós* a BVKH szb-titkára, *Szöllősi Lajos* a MÁV Kórház munkásvédelmi felügyelője.

Bronz fokozatot kapott:

Labáth János a Hámán Kató Fűtőház munkaellátási felelőse, *Benkő József* a Budapesti Igazgatóság újítási felelőse, *Weiner Béla* az Épületfenntartási Főnökség műhelybizottsági elnöke, *Polócz Ferenc* Ferencváros állomás bérfelelőse, *Bádi Antal* Óbuda állomás szb-elnöke, *Kiss Györgyné* az Északi Járműjavító ÜV. munkaellátási felelőse.

A jelvényeket *Szabó Antal* főtitkár adta át a kitüntetetteknek.

★

Az SZMT-k javaslatára az alábbi funkcionáriusok részesültek hasonló kitüntetésben:

Arany fokozat:

Hegyi Sándor (Szolnok megye), *Bánáti József*, (Baranya) *Balogh Istvánné* (Hajdú), *Fabriczi Lajos* (Borsod), *Eberhardt Ferenc* (Veszprém), *Pintér Lajos* (Pest-Nógrád), *Baki Elemér* (Vas), *Müller János* (Budapest).

Ezüst fokozat:

Szarka Lajos (Zala), *Berlácz István* (Somogy), *Kondorosi József* (Csongrád), *Tóth Imre* (Győr), *Reznyák Zoltán* (Heves), *Czeglédi Béla* (Baranya), *Vécsei József* (Borsod), *Sólyom János* (Tolna), *Szabó József*, (Pest-Nógrád), *Bokor Henrik* (Bács), *Tóth János* (Komárom), *Kovács János* (Budapest).

Bronz fokozat:

Bencs János (Somogy), *Bencsik Mihály* (Békés), *Malina István* (Csongrád), *Kelemen Józsefné*, *Pethő Károlyné*, *Galló Andrásné* (Szabolcs), *Juhász Ferenc* (Szolnok), *Orosz István* (Győr), *Tóth József* (Baranya), *Bukvai Lajos* (Hajdú), *Nagy Pál*, *Bukhár Lajos* (Borsod), *Rozsnyai Jenő* (Veszprém), *Várhegyi István* (Tolna), *Morell Ferenc* (Bács), *Szabó Sándor* (Komárom), *Kiss V. József* (Vas), *Klein Jenő* (Fejér).

A kitüntetetteknek gratulálunk!

A forduló szolgálatosok munkaidejéről

Évek óta keressük a lehetőségeket, hogy a vasutasok — különösen a végrehajtó szolgálat dolgozóinak — munkaidejét a népgazdaság egyéb ágaiban alkalmazott munkaidővel azonos szintre csökkenthessük.

A Munka Törvénykönyve végrehajtási rendelete (Mt. V.) a vasúti végrehajtó szolgálat dolgozóira vonatkozólag az általános heti 48 órás munkaidőkerettől eltérő kereteket állapít meg. Különböző munkaidőkereteket tesz lehetővé a vasút más-más beosztásaiban, munkaterületein is. Így a forgalmi végrehajtó szolgálatnál havi 240, egyes területeken 360 órás munkaidőkeret alkalmazását. Az utazószolgálat dolgozóinak munkaidejét 210 órában állapítja meg, de lehetőség van arra, hogy a távolléti órákkal együtt elérje a 300 órát is. Ennél magasabbra még a távolléti órákkal együtt sem emelkedhet! Tudvalevő, hogy a 240 órás havi munkaidőkeret 12/24-es, a 360 órás pedig 24/24-es fordulókból tevődik össze.

A dolgozók sokszor és jogosan bírálják az alkalmazott munkaidőkereteket. Az aránytalanul hosszú munkaidő nem kis gondot okozott és okoz ma is a vezető szerveknek.

Az első lépés

Két évvel ezelőtt intézményesen megszűnt a 24/24-es beosztás. Az érintett dolgozók havi kötelező munkaideje kétharmadára — 120 órával — csökkent úgy, hogy a besorolás szerinti bérek változatlanul maradtak.

További nagy előrelépés, hogy sikerült rést ütni a hagyományos 12/24-es fordabeosztásoknál a havi 240 órás munkaidőkereteken is. A nagy forgalmú állomásokon — először kísérletképpen — bevezettük a közbeváltást. A próbálkozás egyes helyi vezetők ellenzése ellenére bevált. Az érintett dolgozók minden hatodik szolgálat után 60 órás pihenőt kapnak és így havi munkaidejük 30 órával, 210 órára csökkent. 1963-ban kiadott rendelet szerint a 12/24-es fordulóban foglalkoztatott órabéresek közbeváltását is engedélyezni lehet. Ez azonban egyelőre csak lehetőség, megvalósítása még várat magára.

Ma mintegy 3000 vasutas dolgozik közbeváltós fordulóban. Meg kell jegyezni, hogy néha csak nagy nehézségekkel, akadályokkal lehet a közbeváltást biztosítani. De ahol a vezetők szívvel, emberséggel foglalkoznak e problémával, ott leküzdik az akadályokat. Ferencváros, Székesfehérvár, Dombóvár példája is erre tanít.

Szakszervezetünk VI. kongresszusa kimondotta, hogy tovább kell csökkenteni a vasutas dolgozók munkaidejét és rá kell térni a népgazdaság egyéb ágaiban alkalmazott munkaidő-tartamra. E határozat szellemében történt 1963 nyarán a „4"-es bértételű munkaidők megszüntetése. Valamennyi állandó nappalos dolgozó kötelező munkaideje egységesen heti 48 óra lett.

A megoldás formája sok helyen átmeneti jellegű még. A helyi lehetőségekre tekintettel osztott — eltolt —, vagy egyenlőtlen munkaidő alkalmazásával tudják csak a heti 48 órás munkaidőkereteket betartani, de ez is jelentős eredmény a korábbihoz képest, amikor egyesek munkaidejének csupán az szabott korlátot, hogy két munkanap között a napi pihenőidőt (8 órát) biztosítani kellett.

A munkaidőkeretek betartását szolgálja az az intézkedés is, hogy a dolgozók nagy többségénél az esetleg elő forduló túlmunkát azonos tartamú szabad idővel kell megváltani. Így a heti, vagy a havi munkaidőkeretek burkolt meghosszabbítását rendelet tiltja.

Stabilizáltuk a munkaidő-csökkentésben eddig elért eredményeket azzal, hogy országos érvényű rendelet szabályozza a közbeváltó szolgálatot. A ki nem adott szabad napokat a rendelet szerint azonos szabad idővel végső esetben fix összegű bérrel kell megváltani. Prémium-megvonással, az üzemi jutalék 50 százalékos csökkentésével járhat, ha a kényszerűségből átmenetileg is előforduló 24/24-es fordulók miatt felmerülő túlmunkát szabad idővel nem váltják meg záros határidőn belül.

Mi várható

A felsorolt eredmények mellett még sok dolgozó érdeklődéssel várja, milyen további eredmények várhatók hasznosak lesznek-e törekvéseink.

A tapasztalatok azt igazolják, hogy a központi intézkedések hatékonysága nagyrészt azon múlik, hogy mennyire értik meg annak célját a végrehajtó szolgálat vezetői, mennyire találkozik a rendeletileg adott szabályozás, vagy lehetőség egyetértésükkel, öntevékenységükkel. Nagy részben azon múlik az ilyen intézkedések eredményessége, hogy a szolgálati helyek gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetői megkeresik-e a megvalósítás módját, vagy ellenkezőleg, alkalmatlanságát bizonygatják.

A bérrendezés előtt sok szolgálati vezető és funkcionárius hangoztatta, hogy a munkát el tudnák látni kevesebb dolgozóval is, ha a létszám-megtakarítással jelentkező béralapot felhasználhatnák. Egyesek számításokkal is bizonygatták álláspontjuk helyességét. Ebben az elgondolásban van egy figyelemre méltó: a helyi tartalékok számításba vétele. A rejtett tartalékok legjobb ismerője a helyi vezető, aki nemcsak a munkát, hanem az embereket is ismeri. Tudja, hogy kitől mit várhat.

Az említett elgondolásoknak van egy másik oldala is, amelyről eddig kevés szó esett: ha egy adott munkát adott béralap mellett kevesebb dolgozóval végzünk el, akkor végeredményben csökkentettük a munkaidő-ráfordítást. Ugyanezt az eredményt más, kedvezőbb úton is elérhetjük, ha változatlan létszámmal és béralappal, de csökkentett munkaidővel oldjuk meg a szolgálati hely előtt álló feladatokat. Erre kell a jövőben törekedni. Azt kérjük a vezető és a végrehajtó szolgálat dolgozóitól, hogy ezt az utat választva keressék a munkaidő-csökkentés lehetőségeit.

Keressük a lehetőségeket

A munkaidő-csökkentés természetesen nem mehet a munka mennyiségének és minőségének rovására. Éppen ezért a lehetőségek feltárása, nagy helyzetismeretet, körültekintő mérlegelést, magasabbfokú üzemszervezést, s ettől is nagyobb emberismeretet, a dolgozók szeretetét igényli a vezetőktől.

A lehetőségek feltárásában és alkalmazásában a vezetők támaszkodjanak a műszakilag jól képzett üzemmérnökökre, használják fel a szolgálati helyek középvezetőinek és dolgozóinak hasznos, hozzáértő javaslatait, buzdítsák őket — anyagilag is — kezdeményezésre.

A teljességre törekvés nélkül vetettem fel e gondolatokat. A szabadságok kiadása, a heti pihenőnapok biztosítása, egyes munkakörök összevonása, más munkakörök megszüntetése stb. is gond ma még. Egyik lépést azonban követi a másik. A munkaidő-csökkentés megoldásával olyan fontos lépést teszünk, amely segíti megoldani a többi problémát is.

Ehhez kérjük minden dolgozó segítségét.

Banka József

A panasz nem pótolja az aktivitást

Munkaeredményeik alapján megállapítható, hogy jól dolgoznak a mohácsi vasutasok. Ám jobbak is lehetnének ezek az eredmények, ha a szakszervezeti alapszervezet jobban segítené a munkát. Nem túlzás ugyanis, ha azt mondjuk, hogy jelenleg a szakvezetés többet tesz a munkaverseny szervezéséért, mint a szakszervezeti bizottság.

S mit tesznek a bizalmiak? *Máté Jánosné* bizalmi a kereskedelmi szolgálatnál dolgozik. Bizalmi munkájáról így nyilatkozott:

„Csak segélyért jönnek"

— *Számfejtő vagyok* — mondotta. — *Sajnos, kevés időm van a szakszervezeti ügyekkel való foglalkozásra. Bizalmi csoportomhoz 29 tag tartozik. Rendesen fizetik a tagdíjat. Csak egy nem fizet, mert egyszer nem kapott segélyt és megsértődött.*

— Hogyan foglalkozik a tagok problémáival?

— *Hozzám csak segélykéréssel jönnek. Gyorsan igyekszem továbbítani az ilyen kérelmeket a vezetőséghez. Más problémával nem jönnek a tagok, mert megszokták, hogy a panaszokat tanácsosabb a termelési tanácskozáson elmondani.*

— Milyen a bizalmi kapcsolata a vezetőséggel?

— *A titkár nagyon keveset foglalkozik velünk* — hangzott Máténé válasza. — *Jó, ha egy hónapban egyszer látjuk Perlaki Lajos elvtársat. Nagyon elfoglalt ember, a pályafenntartásnál dolgozik.*

Tagdíjbeszedés és segélyügyek — Mohács állomáson lényegében ennyiből áll a szakszervezeti munka. Többen panaszkodtak is erre. Megkérdeztük, mikor voltak utoljára taggyűlésen. Kiderült, hogy csak a múlt évben. Az első negyedévi taggyűlésen az állomást, ahol a tagok többsége dolgozik, mindössze egy személy képviselte. Mégis panaszkodnak, s úgy teszik ezt, mintha kívülállók lennének. Pedig az állomáson, ahol a tagok többsége dolgozik, sok a politikailag képzett vasutas — módjukban állna, hogy segítsék az alapszervezet munkáját.

Erről a problémáról beszélt *Radányi József* bizalmi is, aki vonalgondozó a Pécsi Pályafenntartási Főnökség 10. pályamesteri szakaszán.

Miért nincs egyetértés

— *Az állomásiakkal nem a legjobb az összhang, pedig a választáskor ők is megszavazták a titkárt, aki pályafenntartási dolgozó. Most azt mondják, gyengén viszi az ügyeket. De miért nem segítenek? A szocialista brigád mozgalom nálunk még gyenge, szakszervezeti politikai iskolánk nincs. Volna miben segíteniök az állomásiaknak, akik között több érettségizet vasutas van...*

Igaza van. A vezetőség, a titkár önmagában nem tehet csodát, nem pótolhatja a tagok aktivitását, érdeklődését. A szakszervezeti munkában sem helyes, ha különbséget teszünk a szakszolgálatok között. Munkájuk szorosan összefügg, kiegészíti egymást — nem lehet másként a szakszervezeti életben, a társadalmi munkában sem.

L. J.

Fél évszázad a vasút szolgálatában

Az óra végét jelző csengetés minden iskolában örömet jelent a diákok számára. De a MÁV Tisztképző Intézetben április 30-án a csengő éles hangjába egy kis szomorúság is vegyült. Barabás Imre bácsi az intézet portása, 50 évi vasúti szolgálat után mégegyszer hosszan csengetett és fájó szívvel ment fel a május elsejei házi ünnepségre, ahol nyugdíjba vonulása alkalmából az intézet dolgozói, tanárai és hallgatói köszöntötték.

Ritka az ilyen jubileum. Barabás elvtárs 1914-ben, mint vonatfékező kezdte vasúti pályafutását. 1921 novemberében az intézetbe helyezték portásnak. 43 évig dolgozott ebben a beosztásban, becsülettel. Ő volt az intézetben a pontosság mintaképe, az iskolacsengő biztos őre. A legnehezebb időkben — a második világháború éveiben és az ellenforradalom napjaiban — is helyén maradt, teljesítette kötelességét, védte az intézet vagyonát.

Az évek gyorsan repültek, de Imre bácsi mind a mai napig lélekben fiatal maradt. Közel 10 000 vasutas tisztjelölt tanult az ő hosszú szolgálati ideje alatt az intézet padjaiban. Egyszerű beosztásban, becsületes és szorgalmas munkájával ő is hozzájárult a vasúti szakoktatás technikai feltételeinek megteremtéséhez.

Jó munkájának elismeréseképpen 1962-ben „Munkaérdemérem" kitüntetést kapott. Most — nyugdíjba vonulása alkalmával — miniszteri dícsérő oklevéllel tüntették ki.

Valamennyi volt „diákja" nevében, hosszú, derűs boldog életet és jó egészséget kívánunk neki.

„DOLGOZÓ EMBEREK KÖZÖTT"

Képzőművészeti kiállítás az Ernst Múzeumban

Művészeti életünk jelentős eseménye az *Ernst Múzeumban* május 9-én megnyílt képzőművészeti kiállítás. A kiállítás anyagát — 110 festményt, 70 grafikát, 60 szobrot és kisplasztikát — 500 képből, grafikából és 200 szoborból válogatták ki. S ez már önmagában is az igényesség, a színvonal jele.

Szép tradíció ez a minden évben megrendezésre kerülő képzőművészeti kiállítás. Erről szólt a kiállítást megnyitó beszédében *Vass Imre* elvtárs, a SZOT elnökségének tagja, a *Művészeti Szakszervezetek Szövetségének* főtitkára, amikor méltatta a kiállító művészek nemes törekvéseit. Beszédes bizonyítéka ez a kiállítás annak, hogy képzőművészetünk legjobbjai együtt élnek a dolgozókkal és a közízlés pallérozásán fáradoznak. Műveikben a dolgozó embert ábrázolják, művészi élménnyé emelik az egyszerű hétköznapokat. De hisz így van ez rendjén, mert a munkás hétköznapok erőfeszítéseivel, szorgalmával épül hazánkban a szocialista társadalom új világa.

Erről az élményekben gazdag világról szólni mai művésznek való szép feladat. Bizonyítja ez a kiállítás is, hogy az *„életközelség muzsája"* gazdag ihletője a művészetnek. A korábbi hasonló tárlatokhoz képest sok új szín fedezhető fel ezen a kiállításon. Különösen a festményeken figyelhettük meg a bátrabb, elevenebb emberábrázolást. A bemutatott alkotások gyújtópontjában valóban a dolgozó ember áll.

A kiállított művek — főként a festmények — arról is vallanak, hogy alkotójuk melyik üzemmel, termelőszövetkezettel áll közelebbi kapcsolatban. Külön örömünkre szolgál, hogy két vasutas képzőművészünk, *Kirchmajer Károly* és *Kling György* alkotásai is helyet kaptak ezen a szép kiállításon.

Művészi seregszemlének is beillik ez a tárlat. Sokféle stílus, művészeti irányzat képviselői találkoztak a Nagymező utcai kiállítóhelyiség termeiben. Ezek részletes elemzése nem célunk, csak a figyelmet szeretnénk felhívni rá, hiszen a stílustarkaság ellenére is a szocialista szellemű ábrázolásra való őszinte törekvés hatja át a műveket.

Nehéz írni arról, amit igazán csak látni lehet. *A kiállítás május 31-ig várja a látogatókat.* Szép, valóban művészi élményben lesz részük mindazoknak, akik nem sajnálják a fáradtságot és felkeresik az Ernst Múzeumot.

(L—cz)

Mácsai István: Épülő Erzsébet-híd

Hídcsere a Rába fölött

Megfeszültek a vontatókötelek. Elvontatják helyéről a 99 éves hidat.

A *Szombathely—Nagykanizsa* vonalon *Püspökmolnárinál* május 7-én befejező szakaszához érkezett az új vasúti híd építése. Hídcserét hajtottak végre: 16 órás vágányzár keretében a régi vasúti hidat elvontatták helyéről és az uj pillérekre felrakták az újat.

Többnapos gondos előkészítés lehetővé tette, hogy ez a munka zavartalanul végbe menjen. A hidraulikus emelők, a hatos csigák, a görgőskocsik és a hídcsere más kellékei már „bevetésre" készen álltak, amikor reggel 7 óra után néhány perccel áthaladt a régi hídon az utolsó vonat.

99 évig állt a régi

— *Megtette a kötelességét az öreg híd* — jegyezte meg *Békefi Zoltán* mérnök, a 6/E osztály hídvonalbiztosa. — *1865-ben, egy grázi cég építette ezt a 160 méter hosszú acélhidat. 99 évig szolgálta a vasutat, pedig a második világháború idején a fasiszták fel is robbantották, de nem tudták teljesen elpusztitani. Erős híd volt ez.*

— Milyen az új híd? — kérdeztük *Bánréti Lászlótól*, az UVATERV mérnökétől, aki az új hidat tervezte és most ő is eljött a Rába-partra, hogy tanúja legyen hídja kipróbálásának.

— *Ez a híd teljes mértékben megfelel a vasút mai és jövőbeni követelményeinek. A legnagyobb súlyú vasúti járművek is korlátlan sebességgel haladhatnak át rajta. Az új hídnak is három nyílása lesz* — mondotta a tervező —, *mint a réginek. A víz felett átívelő középső nyílás modern vonalú, rácsos tartóival nagyon tetszetős. Ez a középső hídnyílás egyébként 50 méter szélességű, jóval szélesebb, mint a régi híd középső nyílása volt. A híd mégis 60 méterrel rövidebb, mint a régi volt, mert a szélső, árterületi nyílásokat szűkebbre vettük. Egy méterrel magasabban íveli át a Rábát, mint a régi. A hídmagasságot azért emeltük meg, hogy a jeges árvizek véletlenül se tehessenek majd kárt benne.*

Még mozog az új híd, de az előtérben a töltés meghosszabbításán már dolgoznak a pályaépítők
(Vadász Miklós felvételei)

Vezényszó zavarta meg beszélgetésünket. Kezdetét vette a hídcsere. *Kovács János*, a Hídépítési Főnökség főmunkavezetője a régi híd korlátján állt, hangját szócsővel erősítette, hogy mindenki meghallja utasítását.

„Az emelést megkezdeni!"

— *A 8-as, 7-es, 6-os és 5-ös pontokon az emelést megkezdeni!* — hangzott Kovács János utasítása. S a hídszerkezet alá elhelyezett 200 tonna teherbírású hidraulikus emelők segítségével a vasutas hidászok annyira megemelték a régi híd szerkezetét, hogy berakhassák alá a görgőskocsikat, melyeken oldalirányban kellett elvinni a hidat, hogy helyet adjon az újnak. Amikor már görgőkön állt a három részre bontott, összesen 500 tonna súlyú hídszerkezet, hatoscsigák segítségével lassan húzni kezdték azt az előre elkészített pályán. 8.15-kor indult el helyéről az öreg híd, és 8.30-kor már szabad volt az út az új előtt.

Az új híd behúzását a Ganz-MÁVAG hidászai végezték, ők is építették ezt a műtárgyat. Az új híd már lassabban haladt végleges helye felé. A 188 tonnás középső hídszakaszt különös óvatossággal vontatták, nehogy kimozduljon a bemért pályáról. A híd behúzásával még nem fejeződött be a munka. Az alátámasztás pontjait is precízen be kellett állítani.

A próba sikerült

Amíg a hidászok az új hid beállításával foglalkoztak, a szombathelyi pályafenntartási főnökség munkásai nekiláttak, hogy a híd mindkét oldalán 30—30 méterrel megtoljják a töltést. Ezt a munkát is jól előkészítették, helyben volt a bányakavics, csak néhány méterrel odébb kellett lapátolni. Délre megvoltak az új töltések és kezdetét vehette a vágányfektetés. Délután két . 424-es mozdony érkezett, lassan a hídra jártak, és a hídon műszerekkel mérték, hogyan reagál az új acélszerkezet a terhelésre.

A próba sikerült. Jól vizsgázott az új híd és azok is, akik építették. Az új hidat ugyanis csak 1964. november 30-án kellett volna átadni és a hídépítők érdeme, hogy ez már félévvel előbb sikerült.

Lőrincz János

A téli forgalomban példásan helytállt vasutasok kitüntetése

Május 4-én kitüntetéseket és dicsérő okleveleket adtak át azoknak a vasutasoknak, akik az elmúlt télen derekasan helytálltak a munkában. A kitüntetése nemcsak azoknak szólt, akik meghívást kaptak erre az ünnepségre, hanem mindazoknak, akik hóban, fagyban dolgoztak, hogy a vasút, az ország vérkeringése zavartalan legyen.

A téli forgalomban végzett kiváló munkáért a Népköztársaság Elnöki Tanácsa

A Munkaérdemrend ezüst fokozatát

adományozta: Juhász IV. János kocsimesternek (Ferencváros). Halkóczi Gyula mozdonyvezetőnek (Miskolc). Patai József pályamunkásnak (Debrecen Északi pft.), Sági Jenő mozdonyvezetőnek (Dombóvári fth.).

A Munkaérdemrend bronz fokozatát

kapta: Török József kocsimester (Miskolc tiszai pu.), Béres Zoltán tiszt (Záhony), Antal János előmunkás (Ferencváros pft.), Laczó László mozdonyvezető (Békéscsaba fth.), Horváth József blokklakatos (Szombathelyi TBFF), Juhász Imre mozdonyvezető (Debrecen fth.).

Miniszteri dicséretben

részesült: Szabó József vonalmenesztő térfelvigyázó Nyíregyháza, Győrki Mihály mozdonyvezető Szeged fth., Horváth Lajos szénszerelő brigádvezető Komárom, Kóros János távközlőmester Bp. TFF, Nagypéter Sándor kocsirendező Rákosrendező, Nagy János westinglakatos Miskolc fth., Barna József előmunkás Debrecen-Északi pft., Kiss Sándor előmunkás Dombóvári Ép. Főn., Bella Kálmán kocsirendező Pápa, Kiss Dániel mozdonyvezető Ferencváros fth., Kelemen János pályamester Krisztinavárosi Pft., Ifj. Fábián Lajos műszerész BBFF, Szűcs Lajos pályamester Ujmiskolci pft., Elek Ferenc váltóőr Debrecen, Kósa István pályamunkás Kecskemét pft., Fábián József tolatásvezető Dombóvár, Lovonyák József előmunkás Zalaegerszeg pft., Erdi Péter pályamester, Ferencváros pft., Oláh Pál mozdonyvezető Hatvan fth., Siska János térfelvigyázó Ferencváros, Géczi József műszerész Miskolc TFF, B. Kiss Albert mozdonyvezető Püspökladány fth., Aranyos János vonatvezető Békéscsaba, Bálint János kocsibeállító Keleti szertár, Szobenyi Imre tolatásvezető Berente, Bende Márton mozdonyvezető Nagykanizsa fth., Kővári Jenő pályamester, Székesfehérvár pft., Szabó Sándor előmunkás Ómiskolci pft., Kajtár József nehézgépkezelő Celldömölk Ép. Főn., Jádvölgyi János hídász Győr pft.

Vezérigazgatói dicséretben

részesült: Kovács I. Sándor sarus csapatvezető Rákosrendező, Pásztor Bertalan vonatvezető Miskolc tiszai pu., Kovács Imre mozdonyvezető Debrecen fth., Zelei Mihály mozdonyfűtő Hámán Kató fth., Kalmár László forgalmi szolgálattevő Szeged, Molnár János távközlő mester Pécs TFF, Győre József szénkirakó Székesfehérvár szertár főn., Németh István blokklakatos Szombathely TFF., Rebák István sarus csapatvezető Szolnok, Mészáros Miklós mozdonyvezető Sátoraljaújhely fth., Bajcsai József előmunkás Győr pft., Katona József mozdonyvezető Nyíregyháza fth., Szklenár Ferenc mozdonylakatos Székesfehérvár fth., Laboda Antal forgalmi szolgálattevő Debrecen, Kovács Imre távközlőmester Szeged TFF, Vágó István váltókezelő Szolnok, Kecskés József pályamunkás Pécsi pft., Kovács Imre mozdonyfűtő Hatvan fth., Csiki Aladár tolatásvezető Mátészalka, Miksi Béla tolatásvezető Dunaparti teher pu., Sass Vilmos pályamester Tapolca pft., Szamplás János tolatásvezető Tiszaszederkény, Juhász Ferenc légvezeték fenntartó m., Bp. TFF, Jánosi István vonalkezelő Hatvan-Füzesabony pft., Nyíri Lajos előmunkás Angyalföldi pft., B. Varga Ferenc előmunkás Nyíregyháza pft., Csóti János tolatásvezető Szeged, Beesenyei László pályamester Dombóvári pft., Czirákl István előmunkás Székesfehérvári pft. Hetyei Imre művezető Celldömölk fth., Rétl Imre mozdony segédkezelő Pápa fth., Tillik József előmunkás Váci pft., F. Kovács István légvezeték fenntartó m. Bp. TFF, Tirpák János kocsimester Miskolc—Gömöri pu., Arnold István váltóőr Püspökladány, Szilágyi Sándor vonatfékező Szubakálló-Mucsony, Surányi László tolatásvezető Vámosgyörk, Torma Ernő pályamester Józsefvárosi pft., Puskás András szénszerelő Pécs szertár főn., Ferenc János pályamunkás Terézvárosi pft., Hegedüs János előmunkás Miskolci Ép. Főn., Mudriczki István mozdonyvezető Kisterenye fth., Matus János tolatásvezető Nagykanizsa, Demjén Sándor előmunkás Debrecen-Déli pft., Győrl Kiss István mozdonyvezető Pécs fth., Szabó Imre pályamunkás Miskolci Ép. Főn., Molnár Sándor átrakásvezető Záhony, Berényi Jenő tolatásvezető Kiskunfélegyháza, Pál Dezső tolatásvezető Várpalota, Tájok Ferenc mozdonyvezető Kiskunhalas fth.

Gondosabb rendezést Rákosrendezőn

Termelési tanácskozáson a békéscsabai vonatkiséröknél

Ha osztályoznánk a termelési tanácskozásokat, *Békéscsaba* állomás vonatkísérőinek termelési tanácskozása, ötöst érdemelne. Hogy miért? Azért, mert mind *Bereczki Gyula* intéző, vezénylő tiszt beszámolója, mind a beszámolót követő vita mintaszerű volt.

A termelési tanácskozások beszámolóját követő vita után nem egy helyen a felszólalók zöme egyéni sérelmekről, problémákról beszél. A békéscsabai vonatkísérők kiléptek ebből a szűk körből: a vitában felszólalók 90 százaléka az egész vasút munkáját befolyásoló problémákról beszélt.

1000 kocsi számadás nélkül

Ismeretes, hogy *Curtici—Rákosrendező—Sturovo* vonalon az utóbbi években megélénkült a tranzitforgalom. Ezeknek a vonatoknak többségét csabai vonatkísérők továbbítják. *Rákosrendezőn* gyakran megtörténik, hogy a vonatokat rákosrendezői vagy szolnoki személyzettel küldik el. Ilyenkor a csabaiak rezsiben utaznak vissza, vagy esetleg *Ceglédig, Szolnokig* visznek vonatot.

Ennél is súlyosabb hibák csúsznak a rendezésbe. Mint a felszólalásokból kitűnt, szinte minden napra jut olyan szerelvény, amelybe *Rákosrendezőn* idegen elegyet gurítanak, vagy számadás nélkül küldenek kocsit *Curticiba*. 1963-ban 1000 körül volt azoknak a kocsiknak a száma, melyek számadás nélkül érkeztek meg a közös magyar—román határállomásra.

A technológiai folyamatban vonat átadása *Curticiban, Rákosrendezőn* és *Sturovóban* egyformán történik. *Curticiban* a CFR állítja össze a LIM vonatokat. Az átadásnak vonatjegyzék alapján kell történnie. *Curticiban* erre nagy gondot fordítanak. A vonatvezetőnek mindig jut arra ideje, hogy a gondosan elkészített vonatjegyzék alapján átvegye, illetve egyeztesse a vonatot. A szabályok értelmében 3 példányos vonatjegyzékkel vagy vonatterheléssel kell átadni a kocsikat.

— *Így kellene ezt tenni Rákosrendezőn* — magyarázta az egyik vonatkísérő. — *De ott nem így teszik. A vonatot egy helyi átvevő brigád veszi át. Az írásos munkákat mind nekik kellene elkésziteni. Ők azonban a három helyett két példányban készítik el a vonatjegyzéket és ezzel kész. A terhelések sem mindig pontosak. Mi ezt a helyszínen nem tudjuk ellenőrizni, mert nemegyszer akkor rendelnek ki bennünket a vonathoz, amikor már áll a jelző. Ilyenkor csak arra jut idő, hogy felszálljunk a zárfékre.*

Ezek után valóban nem lehet azon csodálkozni, hogy belföldi rendeltetésű vagy számadás nélküli elegy fut a szerelvényben. Amikor gőzmozdonnyal továbbították ezeket a vonatokat a kezelő állomásokon a vonatvezetőnek módjában áll menetközben egyeztetni, de most a NOHAB-mozdonyokkal továbbított vonatoknál erre nem jut idő.

Kijelölt vonat, kijelölt eleggyel

Olyan esetek is gyakran előfordulnak, hogy *Kelebiánál* belépő BDZS rakott kocsit üresen, hazatérőbe *Curtici* rendeltetésű szerelvénybe sorolnak be. S amikor ezt a mulasztást felfedezik, az átmeneti bárcát eltüntetik. Ilyen esetben *Curticiban* napok telnek el, míg a központi kocsiintézőségtől sikerül megszerezni a szükséges adatokat.

Ezek a mulasztások sok-sok felesleges munkát és többletfutást eredményeznek. Mindezt el lehetne kerülni, ha *Rákosrendező pályaudvaron* gondosabban rendeznék meg a tranzit vonatokat. Vagy talán a nagy munka hevében megfeledkeznek arról, hogy a tervszerű munka alapja: kijelölt vonat csak kijelölt eleggyel közlekedjen.

Mi a véleményük minderről Rákosrendező állomás vezetőinek és mindazoknak, akik a legtöbbet tehetnek azért, hogy megváltozzanak ezek az állapotok?

(v. I.)

Erősségei a vállalatnak

A szombathelyi járműjavító szocialista kollektíváinak sikereiről a szocialista brigádtagok városi klubjában hallottam először. Úgy emlegették őket, mint a legjobbakat. Azt már a szakszervezeti bizottság irodájában tudtam meg, hogy a vállalatnál

52 brigád 470 fővel küzd a kitüntető címért,

illetve megtartásáért.

Nézzünk az 52-ből egyet, a *Fatalin-brigádot*, amilyenből legtöbb van az üzemben.

A Fatalin brigád

A brigád öt évvel ezelőtt döntött úgy, hogy teljesíti a cím elnyerésének feltételeit. Tizenketten láttak munkához és azóta bebizonyosodott, hogy nem hiába. Zászló és jelvénytulajdonosok. Ma már csak nyolcan állnak a munkapadok mellett. *Marton Károly* és *Kristóf István* — a brigád neveltjei — művezetők lettek. Másik két tag elkerült a brigádból. „Csökkentett" létszámmal a múlt évben átlagosan 102 százalékos eredményt értek el. A fűtőházak részére háromhavonként hetven darab kormányszelepet adtak át kifogástalan minőségben. De emlékeznek olyan „turnusra" is, amikor száznegyven alkatrész hogyta el az üzemet.

— Nem restelljük a kiselejtezett kormányszelepeket sem felújítani — mondotta Fatalin elvtárs. — Az elmúlt negyedévben is kétszázötven szeleppel toldottuk meg a kész termékeink számát.

Az ócskavasra valóból teremtettünk újat.

Nagy gondot fordítunk az anyagtakarékosságra. Ezt példázza az is, hogy ötven kiló rézhulladék gyűjtésére adtuk szavunkat, s háromszáz kilónál is többet tettünk a mérlegre. Egy negyedévben!

„Semmiből" is valamit

Ha pedig fogytán van az üzemben található hulladék, akkor a „semmiből" varázsolnak forintot. Ilyenkor a brigád összedugja a fejét és azon töpreng, tanakodik, hogyan lehetne újítással csatát nyerni. Így sütötték ki, hogy a lengyel típusú kormányszelepet átalakítják, illetve elhagyják az oldószelepet és nyomban pénz jön a házhoz. Ez az újítások 54 ezer forintot eredményezett. S még néhány apróbb ötletből az elmúlt évben kerek nyolcvanezer forintra rúgott a megtakarítási összegük.

— Sokat segít munkánkon — folytatta a beszélgetést —, hogy *Vörös György* meós havonként rendszeresen megtartja a szakmai továbbképző előadásokat, de tart politikai előadásokat is. Szívesen tanulunk tőle.

A kulturális célkitűzések teljesítésével sincs hiba. A brigád valamennyi tagja munkahelyére járatja az újságot.

Ebédszünetben nem mulasztják el a nap politikai eseményeiről szót ejteni.

A kollektíva mindenkor képviselteti magát a rendezvényeken, megmozdulásokon. Ha költséges kultúrprogramot rendez a vállalat, akkor a brigád összeadja a pénzt és a legjobban dolgozókat küldi el.

A munkán túl

— Novemberben a VII. osztály családi ismerkedési estet szervezett, valamennyi brigádtag és hozzátartozója részére. Nagy volt a siker. Ugyancsak szívesen emlékezünk vissza a nyári balatoni kirándulásokra — jegyezte meg a brigádvezető. —

Gyakran rendezünk „kirándulást" a szomszédos üzemekbe.

Legutóbb a cipőgyáriaknak voltunk vendégei.

A brigád tagjai közül négy tv-tulajdonos. Saját kiskönyvtáruk is van otthon. Ennek ellenére sokszor látni őket az üzemi könyvtárban.

A változatos, gazdag program mellett jut idejük arra is, hogy a fiatalokkal foglalkozzanak. Jelenleg *Kristóf Istvánt, Boros Józsefet, Plechl Józsefet* patronálják. *Stimfli Róbert* féklakatost elküldték iskolára. A fiatal szakmunkás most a gimnáziumban szerez magasabb tudást. A városi csónakház és termálfürdő építéséből 40 órát vállaltak. Száz lett belőle. *Plechl József* lakása építésénél is ott voltak.

A kollektíva erejéből egyébre is telik: *Fatalin József* az alapszervezetnél vezetőségi tag, tt-elnök. *Boros József* bizalmiként tevékenykedik, s mint ülnök részt vesz a bíróság munkájában is. *Déri Károly* sportfelelős.

Gazdag, sokoldalú feladatnak tesz eleget a nagyszerűen összekovácsolódott kollektíva, amely egyik erőssége a vállalatnak

F. J.

Déri Károly és Stimfli Róbert, a brigád két tagja munka közben.

(Forrai János felv.)

Levelezőink írják

Kiss János raktári munkás a legjobb szakszervezeti bizalmi — írja levelében *Behán Rózsa.* — Csoportjának 19 tagja van. Rendszeresen foglalkozik velük. A munkában is jó példát mutat."

★

Rendkívül zsúfoltak a *Hidasnémeti—Miskolc* között közlekedő munkásvonatok — panaszolja levelében *Horváth Alfréd,* csobádi olvasónk. — Jobban elférnének az utasok, ha kevesebb elsőosztályú kocsi közlekedne a szerelvényekben.

★

„Április 4—11 között *négy kassai vasutast* láttak vendégül a *hatvani villamos vonatfelügyelőség* dolgozói — olvastuk *Novák József* levelében. — A csehszlovák vendégek a *hatvani* tapasztalatcsere után jártak *Budapesten, Egerben, Tihanyban és Keszthelyen."*

★

Elhanyagolt állapotban van Békéscsaban a vonatkísérők várakozó szobája. A sötét és piszkos helyiségben búsan várakoznak a vonatkísérők, akik *jobb körülmények között tanulással, olvasással,* esetleg sakkal tölthetnék az időt — olvastuk *Boldizsár Gyula* levelében.

★

„Több gondot kellene fordítani *Balatonalmádi fürdőn* a VI. pályamesteri szakasz *munkásszállására* — írta *Kiss János* Alsóörsről. — Két éve nem meszelték ki ezt a szállást, berendezése is nagyon elavult.

★

„*Tapolca* állomás rakodóján van egy vas lámpaoszlop, amely nagyon rossz helyen áll. Halálos kimenetelű baleset volt már miatta. *Miért nem távolítják el végre ezt a veszélyes oszlopot? — kérdezi* levelében *Bognár Károly* levelezőnk.

★

„*Cegléden* a keskenyvágányú vasút fűtőháza mintaszerűen tiszta és rendes szolgálati hely. A vasút személykocsijait is szép rendben tartják a takarítók" — írja *Pintér Lajos.*

★

A miskolci fűtőháznál tavaly 73 brigád 434 taggal vett részt a szocialista brigádmozgalomban. A vállalások teljesítéséért 13 brigád kapott szocialista brigád zászlót és jelvényt, 23 oklevelet. — Írta *Kisvárdai János* miskolci levelezőnk.

Élt 21 évet...

Fiatal vasutast búcsúztattak a balatonszentgyörgyi temetőben. Kiss Aladár 21 éves kocsirendezőt, a Déli pályaudvar dolgozóját, akit április 18-án munka közben ért halálos baleset.

Nemcsak szerettei kísérték el utolsó útjára. Munkatársai közül, akik csak tehették, ott voltak a temetésén. Sokan 300 kilométert utaztak, hogy a kegyelet virágait elhelyezzék tragikus körülmények között elhunyt fiatal munkatársuk sírján.

A gyász, a fájdalmas temetési menet látványa is megerősítette bennünk azt az elhatározást, hogy ezentúl jobban vigyázunk munka közben egymásra és természetesen önmagunkra is. Egy pillanatig sem szabad megfeledkezni, hogy a vasút veszélyes üzem. Az utasítás előírásait a sürgős munka miatt sem lehet félretenni, mert annak jóvátehetetlen következménye lehet.

Horváth László
Balatonszentgyörgy

Gyalugépet kérnek

Kézi erővel végzik a gyalulást a tapolcai pályamesteri szakasz asztalos műhelyében. Korábban volt gyalugépük, de elvitték tőlük. A munka így nagyon lassan megy, pedig a főnökség területén ez a műhely végzi az asztalosipari fenntartási munkákat. Kérik a gyalugépük pótlását.

B. K.
Tapolca

A jelzősíp életet menthet

A Veszprém megyei bizottság egyik ülésén szó esett arról, hogy a dolgozók akkor sem használják a jelzősípot, amikor az nagyon fontos lenne.

Nekem is van ezzel kapcsolatos régi emlékem. A huszas évek végefelé, vonatfékező koromban történt az eset. Erős szélben tolattunk. Amikor bebújtam a kocsik közé, elaludt a lámpám. A mozdony megindult és tolta a kocsikat. Tehetetlenül botorkáltam a kocsik között. Szerencsére nálam volt a jelzősíp. Sípolni kezdtem. A közelben levő munkatársam felfigyelt és leintette a mozdonyt. Könnyen végem lehetett volna, ha nem használom a jelzősípot. Hasonló eset fordult elő velem vonatvezető koromban, amikor jelzősíp segítségével mentettem meg az egyik fékezőt.

Jó, ha szolgálatban mindig kéznél van az előírt jelzősíp. Segíti a munkát és éles hangja életet is menthet.

Bognár Károly

A vágányt megemelték

A tapolcai vonal átépítése során Balatonakarattya megállóhelyen is megemelték a vágányt, de a peront nem magasították. Ezért nehéz a fel- és leszállás. A nyári forgalomban ez a hiba balesetet és vonatkésést okozhat. K. L.

Munkásvédelmi körjárat

Aggasztóan magas a balesetek száma az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál

1963-ban az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál a balesetek és a kiesett munkanapok alakulása igen jónak volt mondható.

Az üzemi balesetek száma az előző évhez viszonyítva, 124-gyel, vagyis, 13 százalékkal, míg a kiesett munkanapok száma 1903-mal, tehát 43,4 százalékkal volt kevesebb. Ezek az adatok azt igazolják, hogy a végrehajtó és irányító munkát végző dolgozók a jó gazdasági eredmények mellett, a balesetmegelőzésre is nagy gondot fordítottak.

A múlt évi szép eredményt sajnos, indokolatlanul lerontja az idei halálos és egyéb balesetek igen magas száma. A múlt évben sikerrel indult balesetmegelőző tevékenység teljesen, vagy legalábbis jelentősen alábbhagyott a dolgozók és vezetők nagyrészénél.

13 halálos baleset

Beszédes bizonyítékai ennek az alábbi számok, példák. A múlt évben szakszolgálatunknál 13 halálos baleset fordult elő. Az idén pedig

május 10-ig, 13 halálos, két csonkulásos, valamint 75-tel több egyéb baleset terhelt szakszolgálatunkat,

nem is beszélve a kiesett munkanapok emelkedéséről. A közölt számok súlyosan vádolják azokat, akiknek kisebb-nagyobb mértékben részük van a helyzet ilyen alakulásában.

Önként felvetődik a kérdés, meddig emelkedik még a halálos és egyéb természetű balesetek száma szakszolgálatunknál? Ugy gondolom, minden becsületes dolgozó egyetért abban, hogy

lehet baleset nélkül, fegyelmezetten, az utasításoknak megfelelően dolgozni.

Elkerülhetők a balesetek, ha elsősorban az előmunkások, a csoportvezetők feladatuk magaslatán állnak.

Mindenki előtt legyen jelszó az élet- és vagyonbiztonság megóvása. Az előmunkás legyen valóban a munka közvetlen parancsnoka. A dolgozó a kiadott rendelkezés szerint hajtsa végre feladatát. Csak ott dolgozzon, ahová beosztották és ne másutt.

Az óvórendszabály betartása életbiztonság.

Az űrszelvény biztosítása, a közlekedő járművek elől időben való kiállás nem kerül sem pénzbe, sem fáradságba. De ellenkező esetben

a nemtörődömség emberéletet követel.

A figyelmetlenség, a fegyelmezetlenség — ami nem ritka eset —, felmérhetetlen veszélyt jelent.

Szomorú példák

S hogy ez sajnos így van, legyen tanulság az alábbi néhány példa.

1964. január hó 13-án, Ludas állomáson a Hatvan—Füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség egyik nődolgozóját 9 óra 11 perckor, a 407. sz. gyorsvonat halálra gázolta.

A baleset oka: a vágányok közötti indokolatlan közlekedés,

erősen ködös időben. A vágányok közötti közlekedés veszélyeire senki nem figyelmeztette az említett dolgozót. Súlyosbítja a helyzetet az a tény is, hogy a szolgálati vezető részére végzett magánmunka során érte baleset a dolgozót.

A következő halálos baleset űrszelvény elégtelensége miatt következett be. Nyílt pályán gyalogolt január 14-én. 10 óra 36 perckor a Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség gépesített szakaszának egyik pályamunkása, amikor a halálos gázolás bekövetkezett. Ebben az esetben sem történt meg a felhívás, hogy

a legszigorúbban tilos űrszelvényen belül tartózkodni.

Ugyancsak űrszelvény hiánya miatt halt meg a Nyugati pályaudvaron, hótakarítás közben egy dolgozó. A fokozott felügyelet hiánya, a nagy köd, a fokozott biztonság elmulasztása okozta a balesetet.

A legsúlyosabb baleset Türje és Ukk között történt, ahol 12 dolgozó sérült meg. Közülük — mint ahogy annakidején erről a sajtó beszámolt —, 3 ember meghalt, a többi kisebb-nagyobb sérülést szenvedett. A baleset oka: sebességtúllépés, a tvg. vezető ittas állapota és egyéb mulasztások.

Űrszelvény hiánya miatt következett be Óbudán, Dorogon, Kabán, Üllőn, a Keleti pályaudvar és Ferencváros között, valamint Budafok-Háros állomás előtt egy-egy halálos baleset. Elgondoltatható az is, hogy

három esetnél alkoholt fogyasztottak a halálos balesetet szenvedettek.

Nem elég csak adminisztratív eszközökkel

Az említett esetek után a mulasztók összeütközésbe kerültek a rendőrséggel, a MÁV vizsgálati szervekkel. A végeredmény: börtön, fegyelmi büntetés.

Nem elég azonban csak adminisztratív eszközökkel harcolni a balesetek csökkentéséért. Ez csak a végső eset lehet.

Okos, megértő, nevelő szóval, jobb szervezettséggel, munkafegyelemmel, szigorú ellenőrzéssel és széles társadalmi összefogással kell megelőzni a baleseteket.

Ha minden dolgozó és vezető megérti, hogy rajta is múlik a balesetek megelőzése, akkor az eredmény biztosan nem marad el. Ennyit pedig mindenkitől elvár a társadalom.

Sári Antal

A csökkent munkaképességű dolgozók védelméről

A kormány 1963. december 3-án megjelent rendelete a csökkent munkaképességű dolgozókról való gondoskodást biztosítja.

A rendelet szerint 1964. január 1-től a csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztatását egészségi állapotuknak megfelelő munkakörben és feltételekkel kell biztosítani. A MÁV köteles a dolgozó kérelmére, az üzemi orvos javaslatára vagy ezek nélkül is, ha a munkakörében való foglalkoztatást a jogszabály tiltja:

a) a munkakörülmények módosításával elsősorban eredeti munkahelyén és szakmájában foglalkoztatni,

b) más megfelelő munkakörbe, illetve munkahelyre áthelyezni,

c) más munka végzésére betanítani, vagy szakmunkás képzésben részesíteni és ennek megfelelő munkára áthelyezni,

d) igazgatóság, vállalati igazgató és a dolgozó közös megállapodása alapján a munkakörére megállapított teljes munkaidőnél rövidebb munkaidőben is foglalkoztatni.

A felsorolt munkakörbe, vagy beosztásba való áthelyezési javaslat, vagy kérelem a munkaviszony fennállása alatt bármikor előterjeszthető, amíg a dolgozó baleseti járadékban, vagy rokkantsági nyugdíjban részesül. Ezt a kedvezményt alkalmazni kell az olyan gümőkórban (tbc) megbetegedett dolgozóra is, akinek betegségét a tbc gondozó intézet megállapította, és olyan munkakörben dolgozik, amelyben foglalkoztatását jogszabály tiltja. Kereset kiegészítésre az a dolgozó jogosult, akit a csökkent munkaképességűekkel foglalkozó bizottság javaslata alapján 1964. január 1 után helyeztek új munkakörbe, függetlenül attól, hogy a baleset mikor következett be.

A csökkent munkaképességű dolgozók tevékenységének figyelemmel kísérése érdekében csökkent munkaképességűekkel foglalkozó vállalati (igazgatósági) bizottságot kell szervezni az

a) igazgatóságoknál,

b) vállalatoknál,

c) a Vasúti Főosztályon.

A csökkent munkaképességű dolgozók áthelyezésével kapcsolatos javaslatot, illetve kérelmet ez a bizottság bírálja el és tesz javaslatot az érintett dolgozó áthelyezésére. Az igazgató (vállalatvezető) az áthelyezésről 15 napon belül intézkedni köteles és arról a dolgozót írásban értesíti.

Ha a dolgozó az igazgató (vállalatvezető) intézkedését sérelmesnek tartja, vagy ha a 15 napon belüli intézkedési határidő nincs betartva, a munkaügyi vitékra vonatkozó rendelkezések szerint fellebbezéssel élhet.

A kormányrendelet előírja, hogy ha a dolgozó munkaképességének csökkenése a 36 százalékot eléri, vagy meghaladja keresetét ki kell egészíteni az üzemi baleset, vagy tbc-s megbetegedés miatt történt áthelyezés előtti átlagkeresetének 80 százalékára, de legfeljebb 2200 forintra. Kereset kiegészítést csak az a dolgozó kaphat, akit 1964. január 1 után a bizottság javaslata alapján helyeztek át.

Nem kaphat kereset kiegészítést az a dolgozó, akinek az új munkakörében elért átlagkeresete, baleseti járadéka, vagy rokkantsági nyugdíjának folyósításra kerülő része és esetleges kártalanítása eléri, vagy meghaladja az üzemi baleset, vagy áthelyezés előtti átlagkeresetének 80 százalékát. A kereset kiegészítés összege nem haladhatja meg a baleset előtti átlagkeresetének 25 százalékát. Ez a korlátozás a bér nélküli kiképzésben, átképzésben részesülőkre nem vonatkozik.

A kereset kiegészítést első esetben egy évre, annak lejárta után pedig 2 évre, majd folyamatosan 2 évenként állapítják meg újból.

Ha a dolgozó új munkakörében a munkakörére megállapított munkaidőnél rövidebb időtől dolgozik, a kereset kiegészítés a rövidebb munkaidővel arányosan illeti meg.

Nem kaphat kereset kiegészítést a dolgozó arra a napra, amelyre munkabért sem kaphat (*pl. igazolatlan mulasztás, illetménynélküli szabadság, képzésről igazolatlanul elmaradt, táppénzben, vagy terhességi, gyermekápolási segélyezésben részesül stb.*).

Társadalombiztosítási osztály

Politechnikai oktatás a Debreceni Járműjavítóban

A *Bethlen Gábor Közgazdasági Technikum* IV/c osztályába járó 40 diáklány a politechnikai oktatás keretében hetenként egy napot tölt a *Debreceni Járműjavítóban.*

Harmadik éve járnak az üzembe és félévenként beszámolnak az elsajátított gyakorlati ismeretekből. A beszámolás után mindig más munkaterületre kerülnek, s így minden adminisztratív munkakörben gyakorlatot szereznek. Elmondották, hogy főleg a tervezési, a könyvviteli és a vállalati gazdaságtan órákon veszik nagy hasznát az üzemi gyakorlatnak.

Az üzem dolgozói szívesen foglalkoznak a tanulókkal. Segítik, hogy minél jobban elsajátítsák a gyakorlati ismereteket és megszokják az üzemi életet.

Volosinovszky János
Debrecen

Tokaji Erzsébetnek és Bereczki Katalinnak Galamb Zoltán számfejtő a keresetkigyűjtő lapok helyes kiállítását magyarázza (Héjjas László felv.)

SZOT-vándorkiállítás az iszákosság ellen

Az alkoholisták száma és a szeszes italok fogyasztása világszerte megnövekedett az utóbbi két évtizedben. Hazánkban is aggasztóan nő a szeszbarátok tábora. *Az alkoholisták száma* — a zárt idegosztályok belforgalma szerint — *megnégyszereződött.* Míg a 30-as években minden huszadik beutalt, addig az utóbbi években minden ötödik alkoholista. *A nők körében még ijesztőbb képet mutat az alkoholizmus.*

Ha abból indulunk ki, hogy nálunk minden századik vagy kétszázadik ember mértéktelenül, vagy szenvedélyesen iszik, *50—100 ezer főre tehető az alkoholisták száma.* Emellett *minden harmadik balesetet ittasság idézi elő,* minden második gyilkosságot ittas egyén, vagy alkoholista követi el. A májzsugorodások kétharmadát alkoholizmus okozza.

Hazánkban tehát évente közel kétszer annyi halálos áldozatot követel az alkoholizmus, mint a tuberkulózis. Kimutatja a statisztika azt is, hogy *évente annyit költünk italra, mint húsra, tejre, tojásra, tejtermékekre együttvéve.* 1961-ben például a lakosság 6,5 milliárd forintot adott ki szeszesitalokra.

Nagyon szomorú, hogy az iszákosságot sok helyen elnéző, közömbös tájékozatlanság veszi körül. A közvéleményt téves nézetek és hibás szokások zavarják, holott a veszélyt tisztán látó társadalmunk minden egyes tagját egészséges mértéktartásra késztető közvéleményformálásra van szükség. Enélkül az alkoholizmus megelőzése, gyógykezelése és utógondozása terén végzendő munkára biztos kudarc várna.

Éppen ezért időszerű a szaktanácsnak az iszákosság ellen agitáló vándorkiállítása. A vándorkiállítást azzal a céllal szervezték meg, hogy leleplezze az iszákosság veszélyeit lekicsinylő hibás nézeteket. A tablók világos és egyértelmű választ adnak számos ivásalibire. Csak egy példát ragadjunk ki. Gyakran halljuk a következő mondást: *„A részeg embert őrangyala védi".* Igaz, néha előfordul, hogy egy részeg túlél egy balesetet. De az igazság az, hogy *minden harmadik üzemi baleset alkohol hatása alatt következik be. Minden harmadik közúti balesetet ittasság idézi elő.* S ki tudná megmondani, hány ittas vasutas vagy utas lelte halálát, csonkult meg a sínek között.

Természetesen, a vándorkiállítás agitáló tablói mellett szakszervezeti szerveinknek is állandó feladata az egészséges közvélemény kialakítása. *Egyetlen ember számára sem lehet közömbös, hogy munka közben a vasúti szolgálati helyeken hányan csonkulnak meg, hányan halnak meg ittasság miatt.*

Antialkoholista bizottság alakult Miskolcon

A miskolci fűtőházban évek óta jól dolgozik a vöröskeresztes alapszervezet. Létrehoztak például egy antialkoholista bizottságot, amely már többször tartott filmvetítéssel egybekötött alkoholellenes ankétot. A foglalkozási megbetegedések elleni védekezésről is több előadást szerveztek.

Az 1963-ban végzett jó munkájukért elnyerték a *„Minta vöröskeresztes alapszervezet"* oklevelet, szervező titkárukat, *Bodrogi Károlynét* pedig *„Kiváló vöröskeresztes dolgozó"* jelvénnyel tüntették ki.

Kisvárdai János
Miskolc

Nemzetközi élet

„Harminc éve küzdök a marxizmus eszméiért"

Külföldi vasutasszakszervezeti vezetők látogatása szakszervezetünkben

A SZOT meghívására számos külföldi szakszervezeti vezető érkezett hazánkba május elsejére Vendégeink az ünnepet követő napokban üzemlátogatásokon találkoztak a magyar dolgozókkal.

A külföldi vendégek közül három — egy-egy szovjet, spanyol és mali — vasutasszakszervezeti vezető szakszervezetünk Benczúr utcai székházába is ellátogatott. A vendégeket *Szabó Antal* főtitkár szívélyesen üdvözölte az elnökség és a szervezett magyar vasutasok nevében, majd rövid tájékoztatást adott a vasút és szakszervezetünk munkájáról. A tájékoztatót érdeklődéssel hallgatták végig, különösen érdekelte őket a magyar vasutasok szociális helyzete.

Később szerepcsere történt. A vendégek nyilatkoztak a budapesti május elsejéről és a hazánkban eltöltött napokról, tapasztalataikról.

20 év börtönben

— *Először járok szocialista országban* — kezdte a beszélgetést a spanyol vendég, aki illegálisan tudott csak eljutni hozzánk. — *Csodálatosan szép volt a felvonulás. Egyszerű munkásember vagyok, a marxizmus eszméiért 30 éve küzdök. Én ezért az eszméért 20 évet ültem börtönben. Lehet, hogy ha hazamegyek, újból börtönbe zárnak. Franco Spanyolországában börtön vár a szabadságért, a függetlenségért, a jobb életért harcoló munkásokra. Amit itt láttam és tapasztaltam — titokban ugyan —, de elmondom vasutas testvéreimnek, elmondom mindazoknak, akiknek bizalmából eljöhettem Magyarországra.*

— *Eddig nekem sem volt alkalmam szocialista országba eljutni* — vette át a szót *C. Traore*, a mali vasutasszakszervezet küldötte. — *Nekem is nagyon tetszett a budapesti dolgozók impozáns felvonulása. Maliban a második világháború után egészen függetlenségünk kivívásáig parancsra történt a május elsejék megünneplése. Mióta függetlenek vagyunk, sokat változott minden, de amit itt Budapesten láttam, azt az én hazámban még sokáig nem tudjuk megvalósítani. Különösen nagy élményt jelentett, hogy a felvonuláson együtt meneteltek a sorban az öregek és fiatalok, sőt, egész családok, a legapróbb gyerekekkel együtt*

Meglepő a fejlődés

K. G. Vlagyimirovics szovjet mozdonyvezető a *Don* medencében levő *debalcevói* vasúti csomópont fűtőházában teljesít szolgálatot. A mosolygó arcú masiniszta ezúttal másodszor járt hazánkban. A látottakról így vélekedett:

— *Számomra az a fejlődés jelentett kellemes meglepetést, amely Magyarországon az utóbbi években végbement. Mostanában sok szépet olvastam a szovjet lapokban is eredményeikről. Örülök, hogy néhány év után újból eljöhettem ebbe a szép országba, és személyesen is láthattam, mit eredményezett a magyar nép szorgalmas alkotó munkája.*

A baráti beszélgetés végén, amikor *Szabó Antal* megköszönte a látogatást és egy kis emléktárgyat adott át a kedves vendégeknek, a Franco tábornok börtöneit megjárt, kipróbált kommunista könnyes szemmel vette át és baráti öleléssel viszonozta az ajándékot.

Megható jelenet volt.

(visi)

Mi akadályozza a villamosmozdonyok gazdaságosabb felhasználását?

A sajtó már közölte a május 31-én életbe lépő új menetrendi változásokat. Bizonyára a vasutasok közül is sokan örülnek annak az intézkedésnek, mely szerint *Budapesttől Hegyeshalomig és Miskolcig* bevezetik a tiszta villamosvontatást.

E vonalak kiszolgálásához a villamosmozdonypark elegendőnek látszik. Az viszont nem mondható megnyugtatónak, hogy a korszerű vasúttal rendelkező országokban általában 5—7, nálunk 30—35 százalékos a javítási állag.

Az egyiknél javulás, a másiknál visszaesés

A villamosmozdonyok gazdaságos üzemeltetését illetően is vannak tennivalók. A bázishoz viszonyítva valamit javult ez a mutató, de ez a javulás csak az összkilométer teljesítmények alapján jelentkezik. Ha külön vesszük bonckés alá a személy- és teherforgalomban dolgozó villamosmozdonyok felhasználását, azt látjuk, hogy a tehervonatoknál visszaesés mutatkozik.

Vegyük alapul a márciusi adatokat. 1963 márciusában a személyforgalomban 19, a teherforgalomban 33, az idén 27, illetve 35 villamosmozdony dolgozott. *1963-ban az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény a személyforgalomban 53 511, a teherforgalomban 136 325, az idén a személyforgalomban 66 332, a teherforgalomban 129 419 km volt.*

A haszonkilométer teljesítménynél is hasonló a helyzet. *1963 márciusában az egy dolgozó villamosmozdonyra eső haszonkilométer teljesítmény a személyforgalomban 12 995, a teherforgalomban 13 286, az idén 16 653, illetve 12 187 kilométer volt.*

A villamosmozdonyok teljesítményének értékelése naponta történik. Külön értékelik a miskolci és a hegyeshalmi vonalon dolgozó mozdonyok teljesítményét. Az utóbbi viszonylag elfogadható, annál több a tennivaló a miskolci vonalon.

Hadd beszéljenek ismét a tények. A történet nem a legfrisebb, de azt jól szemlélteti, hogy nem szabad gazdálkodni a villamosmozdonyokkal.

97 kilométer 19 óra alatt

Ny. J. miskolci mozdonyvezető február 5-én, 3 óra 15 perckor vette át a V 41—522-es *Ward-Leonardot* Hatvan állomáson. A gép 5 órálig nem dolgozott, majd egy tehervonatra járt és útnak indult *Rákosra. Hatvan és Rákos* között 59 kilométer a távolság. S a szerelvény mikor érkezett meg rendeltetési helyére? 15,50 órakor (!?). *Gödöllőn* három, *Pécelnél* több mint három, a *rákosi* bejárati jelzőnél pedig több mint két órát várakoztak. Ugyanez a gép este 22 órára érkezett vissza *Hatvanba* egy tehervonattal.

Ez a gép másnap is „rekord teljesítményt" ért el, *19 óra alatt összesen 97 kilométert tett meg.* Külön érdemes megemlíteni, hogy *Rákosrendező és Kőbánya-felső pályaudvar* között 5,33 óra alatt tette meg a mintegy 10 km-es távolságot.

És még valamit. Ny. J. mozdonyvezető az első nap 230, a második napon pedig 330 kilométert utazott rezsiben, hogy a szolgálatot átvehesse.

Az a tény, hogy egyik vagy másik mozdonyvezető a 18 órás szolgálat alatt 80—100 kilométeres utat tesz meg nemcsak nekik kellemetlen, hanem a vasútnak, a népgazdaságnak is kárt jelent. Nem lehet közömbös egyetlen vasutas számára sem, hogy villamosmozdonyaink a teherforgalomban, akár az állomásokon, akár a nyílt vonalon, vagy a bejárati jelzők előtt, órákat ácsorognak.

Kétségtelen, minél több villamosmozdony vesz részt a teherforgalomban, annál több alacsony sebességű, rövid trakciós tehervonatot is kell továbbítaniuk. Ez magától értetődően kedvezőtlen hatást gyakorol a hesznos teljesítményre. A múlt évben a villamosmozdonyok jobbára irányvonatokat továbbítottak. A rövidebb távolságú és a tolatós tehervonatokat gőzvontatással továbbították. Tehát a gazdaságos felhasználásban beállt romlás bizonyos fokig törvényszerű.

Kötött fordulóban

Természetesen a villamosmozdonyok jobb kihasználására a teherforgalomban is vannak lehetőségek. Legfontosabb feladat: *a gépeket a személyforgalomhoz hasonlóan fordulóban közlekedtetni.* Itt azonban szigorúan meg kell követelni a forduló idők betartását és a forduló állomásokon a tartózkodások csökkentését. Másszóval: *tartani kell a vonatközlekedési tervet és a menetrendet.* Ehhez persze arra van szükség, hogy az állomásokon időben összeállítsák a vonatokat és a kijelölt vonatokba a kijelölt elegyet sorozzák be.

A járműjavítóktól is többet várunk. *Tovább kell csökkenteni a javítási időt.* A gépek időszakos javítását időben kell betervezni. Sajnos, ma még gyakran előfordul szolgálatképtelenség, terven kívüli javítás. Ezek mind-mind akadályozói a villamosmozdonyok gazdaságosabb felhasználásának.

Mint a vezérigazgatóság illetékeseitől értesültünk, a villamosmozdonyok gazdaságosabb felhasználása érdekében felső szinten is történt intézkedés. Ez nagyon időszerű! A 7. és a 8. szakosztály a budapesti és a miskolci igazgatóság vontatási és forgalmi szakembereinek bevonásával a közelmúltban közös fordulókat készített. Ha ezt a külszolgálatnál betartják, minden bizonnyal a teherforgalomban is sikerül tovább javítani a villamosmozdonyok gazdaságosságát.

Visi Ferenc

Akkumulátoros villanyvonat

A Szovjetunióban egy különleges elektromos mozdonyt próbáltak ki a múlt esztendőben. A mozdony olyan vonalszakaszokon is képes továbbítani a szerelvényt, amely még nincs villamosítva. Ilyenkor a motorokat akkumulátorok táplálják.

A különleges vonat, amelyet a Balti-tenger melléki fővonal konstruktőri irodájának kollektívája, a rigai mozdonyépítőkkel közösen fejlesztett ki, 100 000 kilométert futott próbaútján. Ez idő alatt közel 2 millió utast szállított. Az akkumulátorokat, amelyek 130 kilométer megtételéhez adnak áramot a motoroknak, üzemközben és megállások alkalmával is fel lehet tölteni.

Új típusú vasúti jegyek

A román vasútakon április 1-től — kísérleti céllal — új típusú menetjegyeket hoznak forgalomba, amelyeket ha a kísérlet beválik az egész országban bevezetnek. Az új rendszer szerint a pótjegyeket bélyegekkel helyettesítik, amelyre rávezetik a vonattal kapcsolatos adatokat, a vonat, a kocsi és a hely számát, az utazás időpontját. Az új jegyek az osztály szerint különböző színűek. Hatvan kilométernél kisebb távolságra a kartonjegynek felét adják ki.

Az újítással több mint felével csökkentik a jegyek mennyiségét és évente egymillió lej értékű kartont takarítanak meg.

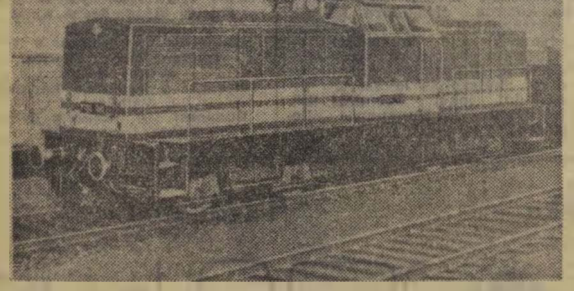
Új Diesel-mozdony a Deutsche Reichsbahnnál

(Berlini tudósítónktól.)

A *Deutsche Reichsbahnnál* eddig használt V 15 B, V 60 D, V 150 BB, és V 180 CC típusú Diesel-mozdonyokhoz járult most a V 100 BB típusú mozdony. Ez a Diesel hydraulikus mozdony a Deutsche Reichsbahn típusprogramjához tartozik és a könnyű személyvonati, középnehéz tehervonati forgalomra, valamint tolatószolgálatra készült.

E több célú rendeltetésnek megfelelően különböző hajtókokra. Ezzel biztosították a kopás- és kenésmentes ágyvezetéket. Azt is meg kell jegyezni, hogy a motor és a légsűrítő gumielemeken nyugszik zajcsökkentés céljából.

A forgóállványos mozdony közepén elhelyezett mozdonyállással rendelkezik és 12 KVD 21 A típusú gyorsjáratú 4 ütemű Diesel-motorral van felszerelve, amely előkamra eljárás szerint működik és amelyet kipufogó turbó feltöltővel töltenek fel. A mozdony folyadékváltóval, nyomatékváltóval és beépített irány- és fokozatváltóval van felszerelve.



A tizenkét hengeres motor tartós teljesítménye 1500 perc fordulatszám mellett 900 lóerő. 16 Mp tengelynyomás mellett tolató szolgálatban 60 km/óra, vonali szolgálatban pedig 100 km/óra maximális teljesítményre képes. Ez a Diesel-mozdony helyettesíti a jövőben a Deutsche Reichsbahn 78, 38, 55 és 56 sorozatú mozdonyait.

A teljesítményekre 900 és 1000 lóerőre építették.

A mozdonyt az eddigi tapasztalatok és a már meglevő Diesel-mozdonyok alkatrészeire figyelemmel szerkesztették. A motor, a hűtőberendezés, a rugalmas tengelykapcsolás, a fűtőkazán-berendezés, a világítóberendezés, a légsűrítő stb. megfelel a V 60 és V 80 típusú mozdonyok szabvány alkatrészeinek.

Éppen úgy, mint a V 180 típusú Diesel-mozdonynál a forgóállványkeretek nyomóhúsó gumirugók közbeiktatásával támaszkodnak a csapágyakra.

Karl Heinz Gummich

A gazdaságosság fontos tényező

Miért fizettek kevés nyereségrészesedést a Debreceni Járműjavítóban?

Az 1963. évi munka alapján kifizették a nyereségrészesedést a Debreceni Járműjavítóban is. Ennek összege valamennyi üzemi vállalatét közül a legkevesebb volt. Igazán kevés a 6,6 napi keresetnek megfelelő nyereségrészesedés. Az idei évre esedékes igazgatói alap felének előlegezésével ezt némileg sikerült megtoldani, de még így is nagyon sovány borítékokat kaptak nyereségrészesedés fizetéskor a Debreceni Járműjavító dolgozói.

Panaszolták is eleget. De ki tehet erről? A vállalat nyeresége attól függ, hogyan gazdálkodik a rendelkezésre álló eszközökkel. S ha Debrecenben rosszul ment a munka, tanuljanak belőle s az idén jobban fogják meg a forintokat. — Elvileg ez így igaz. Azért mégis érdemes megnézni, milyen valóságos okai voltak ennek a feltűnően gyenge nyereségnek.

Mit mond a főkönyvelő?

A Debreceni Járműjavító gazdasági ügyeinek legfőbb tudója, *Karsai Sándor* főkönyvelő. Tőle érdeklődtünk a vállalat tavalyi gazdálkodása felől.

„Mi nem tehetünk róla"

— *Vállalatunkon kívül álló okok idézték elő, hogy nem tudtunk elérni olyan nyereséget, mint tavaly* — mondotta a főkönyvelő. — *Több oka volt ennek, de mi nem tehetünk róla. Dolgozóink joggal panaszkodnak. Többet dolgoztak, mint 1962-ben és forintban mégis kevesebb eredménye mutatkozott ennek a munkának.*

Iróasztala fiókjából kimutatásokat vett elő és sorolni kezdte a problémákat.

Első helyen említette, hogy a minőségi munkáltatásra való áttérést. Náluk ezt ugyan máig sem vezették be, de már 1963 májusában tájékoztatták a vontatási átvevőket az új minőségi követelményekről. Az átvevők bizony fellelkesültek és külön rendelkezés nélkül növelték a minőségi követelményeket. Emiatt a rögzített áras javítások költsége jelentősen növekedett.

A járműjavító osztály elvállalta az új tervezésű acélvázas Bz-kocsik gyártását. A Debreceni Járműjavító júliusban kezdte ezt a munkát, de még augusztusban is érkeztek rajzmódosítások. Sok alkatrész kárbaveszet e hiba következtében. A Bz-kocsik árát csak októberben állapították meg, de 60 ezer forinttal olcsóbban, mint amennyibe egy ilyen kocsi ténylegesen került. A munkaidőráfordítás előirányzatát például az előző évben készített kisebb méretű acélvázas kocsiknak megfelelően állapította meg a Járműjavító Osztály.

Említettük, hogy a Bz-kocsik gyártásával 1963 közepén bízták meg a Debreceni Járműjavítót. A tervüket azonban nem módosították. A hiányzó munkaerő pótlásához és a megnövekedett feladatok elvégzéséhez több mint 184 ezer munkaóra hiányzott a vállalatnál. Ezt, vagy ennek egy részét csak túlórával lehetett pótolni s így 155 686 túlórát használtak fel, tehát kevesebbet, mint amennyire szükségük lett volna. A túlórapótlékok így is kedvezőtlenül hatottak az önköltségre.

Nem mellékes tényezők

Nem kevesebbet, mint hárommillió forintot vittek el a vállalat nyereségéből a késkenynyomközű mozdonyok. Hogy miért? — A korábbi években több féle kis mozdonyt javítottak. Voltak kevésbé munkaigényes két- és háromcsatlós gépek és voltak négycsatlós mozdonyok, melyek javítása bonyolultabb. Azóta a kisebb mozdonyokat leállították és csak négycsatlós érkezett javításra. Ezek javítási költségeit már nem fedezi a 84 ezer forintban megállapított fix ár. A vállalat többször kérte a módosítást, de hiába.

Termelési terveit jól teljesítette a múlt évben a Debreceni Járműjavító. Ez mégis kevésnek bizonyult. A nyereségrészesedés alapja ugyanis a gazdaságosság. Több gondot kellett volna fordítaniuk az önköltség alakulására, a termelékenység növelésére. Csak az alaprentabilitáson felül elért nyereségből lehet nyereségrészesedést fizetni.

A 6,6 napi nyereségrészesedés láttán érdemes levonni a tanulságokat. A gazdaságosság nem mellékes tényező! Ne feledkezzenek meg erről az idén az üzem vezetői és dolgozói, s adjon ehhez nagyobb segítséget irányító szervük, a járműjavító Osztály is.

L — cs

Serényen folyik a munka a TBEF 21. számú üzemének műszerész műhelyében. A fiatalokból álló brigád nagy hozzáértéssel végzi a szerelést

(Horváth Erika felv.)

Nyomóskút — víz nélkül

Tavaly februárban egy nyomóskutat létesítettek *Szerencs állomáson.* Lázas igyekezettel csákányozták a mélyen átfagyott földet, hogy lefektessék a vezetéket, amelyen át vizet kap a kút.

Úgy látszik, hiábavaló volt az igyekezet, mert a kút ma sem ad vizet. A megálló vonatokról szomjas utasok rohannak a kúthoz, de hiába nyomják a kart, víz nem jön a csőből. Könnyű kitalálni, mit mondanak ilyenkor.

Az utasok nevében kérdezzük az illetékesektől, mikor intézik úgy a dolgot, hogy a kút — ha már van — vizet is adjon?

Kajcsa József
állomásfőnök

Amikor a felvétel készült, még hivatalosan nem nyílt meg a BVSC Szőnyi úti uszodája, de a gyerekek már vidáman lubickoltak a medencében
(Horváth Erika felv.)

Negyven éves a Püspökladányi MÁV SK

Püspökladány neve ismert a vasutasok előtt. Tudják, hogy a mintegy 16 ezer lelket számláló, erősen mezőgazdasági jellegű nagyközség fontos vasúti csomópont.

A csomóponton a sportszerető vasutasok 1924-ben alakították meg a Püspökladányi MÁV SK-t. A fennállásának négy évtizedes jubileumát ünneplő sportkör megalakulásától fogva úgyszólván kizárólag a vasutasok sportköre. Megalakulása idején 4 szakosztállyal — labdarúgó, birkózó, atlétikai és teke — kezdte működését. Ma három szakosztályuk van. A tekézők papíron ugyan léteznek, de a valóságban — megfelelő pálya hiányában jelenleg — nem működnek.

A három szakosztályban 120 fiatal sportol. A labdarúgószakosztály és a birkózók a legeredményesebbek. A két szakosztály ellátása is példás. A labdarúgópálya gondozott, a salakos futópályára azonban már nem fordítanak kellő gondot a sportkör vezetői. A sporttelep területén épül a kettős tekepálya, amely a tervek szerint még ebben az évben tető alá kerül.

A négy évtizedes jubileumát ünneplő vasutas sportkörnek további eredményes szereplést kívánunk.

VASUTASNAPI KÉSZÜLŐDÉS PÁSZTÓN

Pásztó nagyforgalmú középállomás a *hatvan–salgótarjáni* vonalon. Az állomás dolgozói júliusban kettős ünnepet szeretnének ülni. Ha minden jól megy, a vasutasnapra elnyerik a *„Szocialista munka szolgálati helye”* címet.

Eddig vállalásuk minden pontját teljesítették. *Székely Kálmán* és *Fekete Antal* szocialista brigádja már megkapta a zászlót és a jelvényt.

Községük fejlesztését 200 óra társadalmi munkával segítik az idén a helyes úton haladó pásztói vasutasok.

Szalai László
Pásztó

MÁJUS 23—31:

ünnepi könyvhét

Az idei könyvhéten, amelyet május 23—31 között tartanak meg, 63 mű jelenik meg, 1 100 000 példányban. A példányszám a tavalyinak másfélszerese. A könyvhét középpontjában a mai magyar irodalom alkotásai állnak. Különösen gazdag a termés költői művekből.

Az író-olvasó találkozók, irodalmi estek, könyvkiállítások mellett az idei könyvhét újdonsága a könyvtombola. Minden 20 forintos vásárlás után 1 tombolajegy jár — nemcsak a könyvheti kiadványok, hanem bármilyen könyv vásárlása esetén. A könyvhét után 200 000 forint értékű nyereményt sorsolnak ki a tombolajegyek tulajdonosai között.

A könyvhét idején a budapesti Könyvklubban kiállítják a könyvművészeti pályázaton díjazott műveket, a könyvheti újdonságokat, valamint az elmúlt esztendő jelentősebb kiadványait.

A személypénztár nem magánzárka

Rendelkezés írja elő, hogy külön elzárható helyiségben kell elhelyezni a személypénztárat. Sok huzavona után, *Csurgó állomásoon* is építettek egy ilyen helyiséget. Ez azonban olyan, mint a magánzárka egy börtönben.

A forgalmi irodából választották le ezt a kis helyiséget. Csak pénztárablaka van, s friss levegő csak a forgalmi irodán keresztül juthat be oda. A pénztárosnak állandóan lámpa mellett kell dolgoznia.

Sokkal jobb megoldás lett volna, ha a nagyméretű váróteremből választanak le egy részt személypénztár céljára. Ugy egészségesebb körülmények között dolgozhatnának a csurgói személypénztárosok.

Várfalvi Gyula
Csurgó

Jobb munkára ösztönöz a bérrendezés

Komárom megyei tapasztalatok

Több mint négy hónap telt el a bérrendezés óta. Végrehajtása során számos körülményre kellett tekintettel lenni a gazdasági és a mozgalmi szervek vezetőinek.

Hogyan hajtották végre és milyen hatást váltott ki a bérrendezés a Komárom megyei szolgálati helyeken? Erről beszélgettünk *Békési Sándorral*, a szakszervezet Komárom megyei bizottságának titkárával.

A szakszervezeti bizottságok részvételével

— A bérrendezés lefolyásának körülményeit és hatását több szolgálati helyen is megvizsgáltuk — mondotta bevezetőjében. *— Azt tapasztaltuk, hogy a szakszervezeti bizottságok aktívan részt vettek ebben a nagy jelentőségű és alapos megfontoltságot igénylő munkában. A besorolás mindenütt a szakszervezettel egyetértésben, illetve jóváhagyásával történt. A végrehajtást illetően így is bőven adódtak problémák.*

A munkaköri bérbesorolásra vonatkozó rendelet határozott és félre nem érthető utasításokat tartalmazott. Ezeket a szakvonali vezetők és szakszervezeti bizottságok figyelembevették. Fölé sorolást csak Dorog állomáson tapasztaltunk. Amikor felfedeztük a hibát elbeszélgettünk az állomás vezetőivel és a szakszervezeti bizottság bérfelelősével. Igyekeztünk velük megértetni, hogy az ilyen liberális megoldások azon túlmenően, hogy a kiadott rendelkezéssel is ellenkezőek, csak látszólagosan szolgálják a dolgozók érdekeit. Arra sem ösztönzi őket, hogy megszerezzék a hiányzó iskolai végzettséget vagy elvégezzék a tisztképzőt.

Ezután a megyei bizottság titkára elmondotta, hogy Dorogon az egyik raktárnok sérelmesnek találta a részére megállapított 980 forint munkaköri bért. Az illető a rádióhoz fordult panaszával. Amikor a megyei bizottság tudomást szerzett az ügyről, a helyszínen vizsgálták meg a panaszt. Megállapítást nyert, hogy a raktárnok besorolása a munkakörülmények figyelembevételével, a szakszervezeti bizottság egyetértésével történt. Két különböző raktárnoki munkahely van, amelyeknél az igénybevétel és a munkaköri viszonyok lényeges eltérést mutatnak. Ezeket a tényeket figyelembe véve a panasz jogtalan volt.

Csökkent a fluktuáció

— Más területen is akadtak problémák — folytatta Békési Sándor. *— A tolatásvezetők és a beosztott kocsirendezők átlagbére közötti különbségből nem domborodott ki a tolatásvezetők nagyobb szaktudást és felelősséget igénylő munkája. Oroszlány állomáson például találkoztunk olyan esettel, hogy a kocsirendező bére magasabb volt, mint a tolatásvezetőé. Mivel ez a probléma úgyszólván minden olyan állomásunkon jelentkezett, ahol kocsirendezők és tolatásvezetők dolgoznak, a budapesti igazgatósághoz fordultunk. Örömmel közölhetem, hogy azóta ez a probléma is megoldódott.*

A bérrendezésnek jelentős ösztönző hatása van. A dolgozók elégedettek, jobb kedvvel végzik felelősségteljes munkájukat. A fluktuáció is csökkent. Különösen lemérhető ez a nagyobb csomópontokon, *Komárom* állomáson, *Tatabánya-alsón* és más helyeken is.

Hasonlóképpen vélekedett a bérrendezés hatásáról *Tóth János*, Komárom állomás szbtitkára és *Molnár István*, az állomás főnöke is.

V. F.

A Hivatalos Lapból

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

18. számból: 110 696/1964. I/3. C. A Felsőfokú Vasutforgalmi technikumi felvétellel — a technikumot végzettek foglalkoztatásával — kapcsolatos tudnivalók.

19. számból: 112 393/1964. I/3. A. I/5. Katonai Szállítási és Szervezési Szakosztály szervezése az I. Vasúti Főosztályon.

110 358/1964. I/2. B. A 111 450/1963. I/2. B. sz. „Az Építőipari Munkanormák” alkalmazása és az ezzel összefüggő kérdések szabályozása tárgyú rendelet kiegészítése.

111 576/1964. I/2. B. A csökkent munkaképességű dolgozók védelméről szóló 331/963. Korm. sz. rendelet végrehajtása.

107 843/1964. I/3. C. Az egészségre ártalmas munkát végző dolgozóknak védőételtel, valamint a hideg évszakokban a szabadban dolgozóknak melegítő italtal való ellátása.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. A nyári menetrendben e két főváros között közvetlen kocsik közlekednek. 14. Francia férfinév. 15. Latin szónoklat. 17. Becézett férfinév. 18. Személyes névmás. 20. Méhek lakása. 21. Rádium vegyjele. 23. Skálahang. 24. Borsod megyei község. 26. Rag. 27. Eszme, gondolat. 29. Hazánk jelentős iparvidéke. 32. Mezei munkát végez. 33. Szamárhang. 34. Napra kész, közhasználatú szóval, fonetikusan. 35. Háziállat. 36. Kimondott betű 37. Verjed. 39. A szabadságharc hős tábornoka. 40. Erdélyi folyó. 42. Személyes névmás. 43. Erdei állat. 44. Haszon. 45. Mutatószó. 46. Utóirat. 47. Hozzáér. 49. Német előljárószó. 51. Orosz helyeslés. 52. Ehesen. 54. Személyes névmás. 55. Foghús. 57. Eltávozott. 59. Marcus . ius, római államférfi. 60. Kerek szám. 62. Betűpótlással a mohamedánok szent városa. 63. Növény. 64. Állati lakás. 65. Keverve vésem. 67. Azonos magánhangzók. 68. Híres svéd úszó volt. 70. Oseink. 72. Betéve tudja.

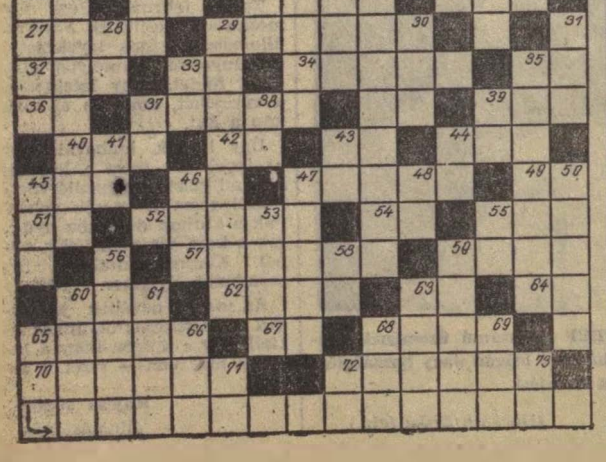
FÜGGŐLEGES: 2. Nem régi. 3. Székesegyház. 4. Balatoni üdülőhely. 5. Ruhaanyag. 6. Ebonit azonos betűi. 7. Cím nélküli rövidítése. 8. Olasz folyó. 9. Széletlen lárma. 10. Van ideje. 11. Görög hitregékben az istenek vére. 12. Német cél. 13. Túlfűszerezett. 16. Teniszben laposan húzott ütés. 18. Nem távozik. 19. Betűt vetsz. 22. Mirigydaganat. 24. Állóvíz. 25. Irattartót. 28. Latin kötőszó. 29. Lerombolása jelentette a francia forradalom kezdetét. 30. Az egyik skála. 31. Épületmaradvány. 33. Szintén. 35. Az 1571. évi híres tengeri ütközet színhelye. 37. Ver. 38. Jég németül. 39. Kedélyes megszólítás. 41. Igekötő. 43. Vigyázó. 44. Mint 7. függőleges. 45. Gárdonyi regényalakja. 46 Újpesti Torna Egylet. 47. Dala. 48. Ismeretlen adakozó. 50. Szám 53. Híres pesti kávéház. 55. Mint 33. vízszintes. 56. Kidob. 58. Nógató szó. 59. Szén latinul. 60. Színültig töltve. 61. Fontos táplálék. 63. A füst teszi. 65. Május 31-én kerül rá sor. 66. Vajon én? 68. Kórházi osztály. 69. Vízpára. 71. Hangtalan kín 72. Fáma fele. 73. Énekló hang.

Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 65.

Beküldési határidő: június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Örökre eltiltva. Szemsérülést szenvedett.

Könyvet nyertek: Bitó Júlia, Bp. XIII., Kádár u 10. Siklósi Lajos, Vác, MÁV telep 10. Fehér Ferenc mozd. vez. Bp. XIV., Jávor u. 9/b. Dörnyei István. Zalaszentjakab, Petőfi út 51. Sándor Jenő. forg. szolg. tevő, Putnok, MÁV-telep 8.



HÍREK

„El van boronálva!”

Esti jelentkezésre gyülekeztek a dolgozók. Ahogy ez lenni szokott, rendben, fegyelmezetten. Hasznosak ezek a negyedórák. Itt közli az állomásvezetés a szolgálat menetével kapcsolatos legfrissebb tudnivalókat. Rövid oktatás és figyelmeztetés hangzik el a balesetmentes munka érdekében. Na meg létszám és a szolgálatképes állapot megállapítására is alkalmas a „raport”.

Már javában hangzik az eligazítás, amikor megjelenik Sebők István fiatal kocsirendező. Egyet se szól, csak beáll a sorba. Az eligazítást végző főfelügyelő kérdően néz rá. Amaz csak áll.

— Édes fiam, miért késett el — így a főfelügyelő.

— Elkéstem — hangzik a válasz és nagyot ránt a vállán a gyerek. A mozdulat szó nélkül is azt fejezi ki, hogy nem érdekel a regula.

Nem is a késés ténye, inkább a hányaveti mozdulat hozta lázba az idős vasutast.

— Ne rángassa a vállát! Tanuljon rendet! Ne zavarja fegyelmezetlenségével a többieket — mondja. Mire a gyerek — hogy befejezze a vitát, melyet kizárólag ő szított, így válaszol:

— El van boronálva.

Döbbenetes csend. A főfelügyelő arcán a magas vérnyomás rózsái virítottak. A gyerek meg is kapta a magáét. Ezt még valahogy elbírta, de abba, amit a két fiatal munkatársától, Balogh Sándor és Kalmár Gyula kocsirendezőktől kapott a fegyelmezetlen magatartásért, alaposan belepirult.

Rossz, hogy ilyen fiatalemberek vannak, mint Sebők, de nagyon jó, hogy olyanok is vannak, mint Balogh és Kalmár.

— lyf —

— Nemzetközi műszaki könyvkiállítás nyílt a Budapesti Nemzetközi Vásár 10. számú pavilonjában.

— Bisztrót létesítenek Bátaszék állomáson. A meleg étel kiszolgálására is alkalmas vendéglátóegység korszerű berendezést kap.

— Szovjet képes levelezőlapgyűjteményeket hozott forgalomba az Állami Könyvterjesztő Vállalat. A művészi képeslapok a világ felbecsülhetetlen értékű képzőművészeti remekeit mutatják be. Az érdeklődőknek díjmentesen katalógust küld az Állami Könyvterjesztő Vállalat. (Cím: Bp., V., Postafiók 240.)

— Átadták rendeltetésének a Miskolc Tiszai pályaudvar új utas aluljáróját és a fedett szigetperon eddig elkészült szakaszát.

— Hetvenezer forint megtakarítás. A kaposvári fűtőház dolgozói közül sokan foglalkoznak újításokkal. A múlt évben több mint hetvenezer forint megtakarítást eredményező újítást vezettek be.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kiss Lajos Alsóőrs, Bognár Károly Tapolca, Hábel György, Kisvárdai János Miskolc, Czeglédi Sándor Debrecen, Németh Pál, Kajcsa József Szerencs, dr Bánkfalvy Gyula Szeged, Bódogh Mihály Dombóvár, Papp Jenő Záhony, Molnár Árpád. Fokl István Budapest, Szalai László Pásztó, Janik János Selyp, Horváth László Balatonszentgyörgy, Várfalvi Gyula Csurgó: Levelelket lapunk anyagához felhasználjuk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 3 szoba. konyha. fürdőszoba. éléskamra. szuterénes tanácsi rendelkezésű lakásomat debreceni, szolnoki, ceglédi vagy püspökladányi lakásra, szolgálati helyel együtt. Budai József mozdonyfűtő, Dombóvár. Jókai utca 13.

— Dunaharaszti MÁV-állomás épületében levő II. emeleti szoba. konyha. éléskamra. mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy ePst környéki földszintes hasonlóért vagy kétszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál Bp-Dunapart állomáson.

— A B.-túr ért el legjobb teljesítményt Debrecen állomáson 1963-ban az egész évi teljesítmény alapján. Különösen jó eredményeket értek el a vonatközlekedési terv teljesítésében és a tehervonatok terhelésénél.

— Társadalmi munkában hozták rendbe a tapolcai vasutasok az állomás előtti téren felállított óriás kandeláber környékét. A társadalmi munka értéke mintegy 12 ezer forint.

— Új kanadai vonat a két óceán között. A Canadian National Railways a nyári hónapokban új luxusvonatot állít forgalomba a két óceán között. A Panoráma nevet viselő szerelvény Montreal, Torontó és Vancouver között közlekedik majd.

— Elkészült a legújabb típusú vasúti személykocsi mintapéldánya Győrött. Hossza 24,5 méter. Feljáró ajtói csuklósak. Az első osztályú kocsiban kilenc, a másod osztályúban tíz fülke lesz. Maximális vontatósebessége 160 km/óra.

— Szintbeli útátjárók biztosításának fejlődése a külföldi vasutak gyakorlatában címmel május 20-án, 15.30-kor előadást rendez a távközlő és biztosítóberendezési szakosztály a Közlekedéstudományi Egyesületben.

— Megnyitották a forgalmat a villamosított Prága—Varsó közötti nemzetközi főútvonalon. A villamos mozdonnyal vontatott első két szerelvény a csehszlovák—lengyel határon találkozott.

— Levelező oktatást indított a szombathelyi igazgatóság III. osztálya vizsgahátralékos forgalmi dolgozók részére Alsóőrs állomáson. Az oktatáson huszonnégy dolgozó, köztük tizennégy nő vesz részt.

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

Praktikus útitáska

— Utazás közben nem gond a villanykörték, hamutartók, bőrülések és egyéb ütlemlékek beszerzése.

Távdiákok

— Közgazdászok első fülke, jogászok negyedik fülke, gimnazisták a másik kocsiba...
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM. 11. SZÁM Ára 40 fillér 1964. JÚNIUS 4.

A menetrend vastörvény

Írta: Császár László szakosztályvezető-helyettes

A Vasúti Főosztály és az igazgatóságok menetrendszerkesztő bizottságai már az előkészítés szakaszában sokoldalú tanulmányt, felmérést, elemzést végeztek az utas- és elegyáramlás időbeni, térbeni és mennyiségi alakulásáról, hogy a menetrendek a meglevő berendezések, vonalak, állomások, rendezőpályaudvarok, vonó- és vontatott járművek teljesítőképességének minél jobb kihasználását biztosítsák.

A meglevő tartalékok feltárását és a vasúti szállítás termelékenységének növekedését szolgálja az új menetrendben az újabb szervezési intézkedések bedolgozása, a közlekedéstudomány eredményeinek felhasználása.

A javító tényezők

Szocialista fejlődésünk meggyorsulása, a lakosság fokozódó igényeinek kielégítése nemcsak több ipari és mezőgazdasági terméket, lakást, bútort, gabonát és húst kíván, hanem a vasút dolgozóitól is jobb munkát, a szállítás költségeinek állandó csökkentését követeli meg. A gyorsabb, biztonságosabb, mennyiségileg nagyobb szállítási feladatok teljesítése érdekében pártunk és kormányunk az elmúlt években nagy gondot, nagy összegeket fordított a vasút fejlesztésére. A gyorsabb ütemű műszaki fejlesztés eredményei tükröződnek villamosított vonalaink hosszának növekedésében, a Diesel-vontatás kiterjesztésében, a pályák további nagyarányú korszerűsítésében, nagy hordképességű személy- és teherkocsik ezreinek munkába állításában.

Az új menetrendben az új haladó munkamódszerek mellett a gyorsabb ütemű műszaki fejlesztés eredményeinek felhasználásával tovább javult vasúti közlekedésünk. A nemzetközi gyorsvonatok menettartamát a Diesel-vontatás fokozottabb alkalmazásával sikerült tovább csökkentenünk. Egyes belföldi távolsági személyszállító vonatok sebességének növelésében is sikerült hasonló előrelépést tennünk.

Az ingarendszerű közlekedést a *ceglédi* és *szobi* vonalakon szerzett kedvező tapasztalatok felhasználásával május 31-től a *Budapest—Nagykáta*, a *Budapest—Kunszentmiklós—Tass*, a *Budapest—Hatvan* és a *Budapest—Komárom* közötti vonalakra is kiterjesztjük. Több személyszállító vonat beállítása a zsúfoltság csökkentését, a szervezési intézkedések és a műszaki fejlesztés pedig az utazási idő lerövidítését eredményezi.

A Diesel- és villamosvontatás kiterjesztése révén a tehervonatok menetrendjének elkészítésénél is a nagy sebességű, egységes terhelési normájú, nagy távolságokon át közlekedő közvetlen, irány- és célvonatok rendszerének kiterjesztése került előtérbe. A vonatközlekedési tervek múlt évi tapasztalatainak felhasználásával tovább javítjuk a szállítófelek és a vasút együttműködését.

Állítsuk vissza a menetrend tekintélyét!

Az új menetrend legyen vastörvény a vasút valamennyi dolgozója számára. Annál is inkább, mivel 1963-ban romlott mind a személyszállító mind a tehervonatok menetrendszerűsége. *1964-ben vissza kell állítani a menetrend tekintélyét! A személyszállító vonatoknál legalább 97, a tehervonatoknál pedig 70 százalékot kell elérni halózati szinten.* 1964 első öt hónapjában a személyszállító vonatoknál 92,2, a tehervonatoknál pedig 63,9 százalékos menetrendszerűséget értünk el.

A menetrendszerű közlekedés érdekében valamennyi szolgálati ág legtökéletesebb együttműködésének kell érvényesülni. Az állomási munka szervezésének, a kocsik beállításának és kihúzásának szigorúan a menetrendhez kell igazodni. A rendezőpályaudvarok egyenletes leterhelését is a menetrendszerű közlekedés biztosítja.

A menetrendszerű közlekedés biztosítása nemcsak a forgalmi dolgozók feladata, a műszakiakon, a vontatási dolgozókon is sok múlik. A hosszabb menetek, a mozdonyfekvemaradások és a hőnfutások megelőzésével a vontató- és vontatott járműveknek kifogástalan állapotban való tartásával sokat tehetnek a célok megvalósításáért.

A menetrendszerű közlekedés megvalósítása szempontjából *szükség van a lassújelek számának csökkentésére is.* Egy-egy fővonalon nyolc-tíz lassújel okozta késés sokszor a végrehajtó szolgálat legnagyobb erőfeszítése árán sem hozható be. Ha egy távolsági személyszállító vonat valamilyen oknál fogva megkésik nem egy esetben 10—15 további csatlakozó vonat megkésleltetését jelenti. A késések miatt bosszankodnak a munkába vagy pihenni utazó dolgozók, és a munkaidő kiesés zavarja az üzemek tervszerű munkáját is.

A szállítási tervek teljesítése minden vasutas dolgozó becsületbeli ügye. *A tervszerű munka alapja a menetrend, mely vastörvény legyen a végrehajtó szolgálat valamennyi dolgozója számára.* Ennek betartásával nagyban hozzájárulunk 1964. évi tervünk sikeres teljesítéséhez.

10 millió forint a takarékossági számlán

A járműjavítók és üzemi vállalatok KISZ-istáinak kezdeményezésére hat évvel ezelőtt indult el útjára a tisztasági és takarékossági mozgalom. Hat esztendő alatt erkölcsileg és gazdaságilag egyaránt jelentős eredményt értek el a fiatalok. A termelékenység fokozása szempontjából legjelentősebb az a munka, amit az üzemek rekonstrukciós fejlesztésében értek el.

— Ezenkívül nagy részt vállaltak a fiatalok az üzemek belső és külső területének tisztántartásából, parkosításából is. Az elvégzett munkák közül is kiemelkedik az *Északi Járműjavító* KISZ-istáinak teljesítménye. Az elmúlt években mintegy 40 elavult üzemi épületet bontottak le és az üzem *Kőbányai úti* oldalán a járda mentén, hosszú parksávot létesítettek. Kimagasló eredményeket értek el a *szombathelyi*, a *székesfehérvári* és a többi járműjavító fiataljai is.

A fiatalok hat év alatt végzett társadalmi munkájának elismerésére, a jutalmak átadására május 27-én, a Vasúti Főosztály tanácstermében került sor. *Hamenda Ferenc* rövid bevezetője után *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes méltatta a fiatalok eredményeit.

Harmati elvtárs átadta a jutalmakat

— *Hat évvel ezelőtt szerény célkitűzésekkel bontakozott ki ez a mozgalom* — hangsúlyozta. — *S az eltelt évek alatt az üzemek fiataljai mintegy másfélmillió munkaórát dolgoztak társadalmi munkában. Az elvégzett munka értéke közel 10 millió forintot tesz ki. Nagy dolog ez.*

A vasút vezetőinek mindig öröm a jó munka jutalmának elismerése. Különösen öröm ez most, amikor fiatalok állnak a teljesítmények mögött. Ezért a munkáért a miniszterhelyettes elvtárs és a magam nevében is köszönetet mondok. A vasút vezetése továbbra is figyelemmel kíséri munkájukat és számít a KISZ-esek segítségére nemcsak a tisztasági és takarékossági mozgalomban, hanem a szállítási tervek teljesítésében is — fejezte be beszédét *Harmati* elvtárs.

A vezérigazgató-helyettes beszéde után került sor a vándorzászló és az oklevelek, valamint a pénzjutalom átadására.

A szakszervezet elnökségének vörös vándorzászlaját az elnökség nevében *Gulyás János*, a kulturnevelési és sportosztály vezetője adta át a mozgalomban legkiemelkedőbb eredményt elért *szombathelyi járműjavító* KISZ-szervezetének. A *szombathelyiek* a zászló mellé megkapták a KISZ KB elismerő oklevelét és 10 ezer forint pénzjutalmat. A *székesfehérvári járműjavító* 6000, a *MÁV Gépjavító ÜV* 4000, a *miskolci járműjavító* 3000, a *dunakeszi járműjavító* 2000, az *Északi*, a *debreceni*, a *szolnoki* és a *Landler Járműjavító* KISZ-szervezete pedig 1500—1500 forint pénzjutalomban részesült és megkapta a KISZ KB elismerő oklevelét.

— vi —

„Sikerült megnyerni a dolgozókat"

Beszélgetés a szombathelyi igazgatóság vezetőjével

Ismeretes, hogy az igazgatóságok versenyét 1964 március 1-től új alapokra helyezték. A korábbi értékelési formától eltérően ezentúl az az igazgatóság, amelynek összevont teljesítménye eléri a 100 százalékot, céljutalomban részesül. *A márciusi teljesítmények alapján a szombathelyi és a pécsi igazgatóság részesült jutalomban.* Kettőjük közül, 101,40 százalékos teljesítményükkel, a szombathelyiek értek el jobb eredményt.

Évek óta a legjobbak között

Eszerint a szombathelyi igazgatóság továbbra is élen jár a versenyben. Ismeretes ugyanis, hogy 1963-ban a második és negyedik negyedévben az első, a harmadikban a második helyen végeztek. (Az első negyedévet a zord tél miatt nem értékelték.) 101,25 százalékos teljesítményükkel éves viszonylatban is elsők lettek az igazgatóságok versenyében. De mivel a vasút nem teljesítette áruszállítási tervét, a szakszervezet elnöksége és a vasúti főosztály vándorzászlaját nem kapták meg. Némileg azonban kárpótolja az igazgatóság dolgozóit az évvégi üzemi jutalék, hiszen a legtöbbet — 12,07 napot — ők kapták.

— Kétségtelen ez is sokat jelent — mondotta *Szegedi Nándor*, az igazgatóság vezetője, akivel az igazgatóság munkájáról beszélgetünk. — Mi azonban az erkölcsi elismerést, a versenyzászlót is szerettük volna birtokunkba venni. Hiszen igazgatóságunk eleget tett kötelességének, még decemberben, a legrosszabb kocsiellátás mellett is 100 százalék fölött teljesítettük a szállítási tervet. No, de ezen már túl tettük magunkat, s az idén is arra törekszünk, hogy élen maradjunk.

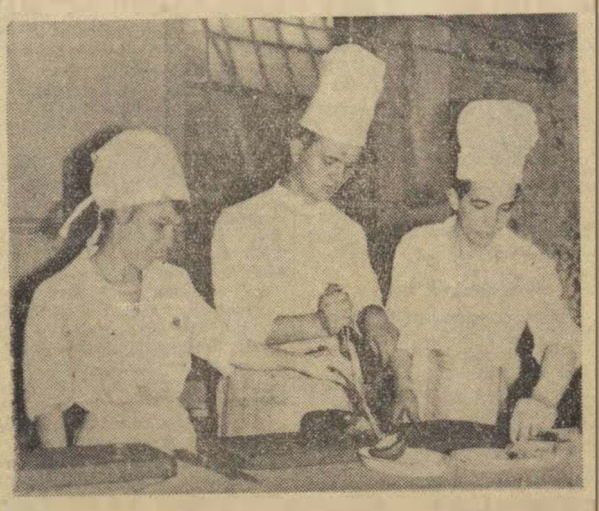
Ez a törekvés eddig sikerrel járt. Mindez arra vall, hogy a sikersorozat nem a véletlen műve, az igazgatóság vezetése megtalálta a dolgozók megnyeréséhez vezető utat.

— Pontosan így van — folytatta az igazgató. — Eredményeinket gondos szervező munka előzte meg. 1963-ban, amikor a második negyedévben az első helyen végeztünk, igazgatóságunk székhelyén értekezletet tartottunk. Ezen részt vettek a szolgálati főnökök, a párttitkárok, a szakszervezeti bizottsági titkárok, a KISZ-titkárok és a nőbizottságok vezetői. Itt ismertettük, milyen feladatok hárulnak ránk a személy- és áruszállításban az év hátralevő részében. *Külön is felhívtuk az elvtársak figyelmét, hogy szolgálati helyükre visszatérve kövessenek el mindent az éves terv teljesítése érdekében.*

Levél a szocialista brigádokhoz

De ezzel nem elégedtünk meg. Az értekezletet követő hetekben azon munkálkodtunk, hogy szorosabbra fűzzük a kapcsolatot az igazgatóság és a végrehajtó szolgálat dolgozói között. Az osztályvezetőkkel közösen külön *levélben fordultunk a szocialista brigádokhoz.* Őket is arra kértük, hogy példamutatásukkal, helytállásukkal segítsenek céljaink megvalósításában. Az osztályvezetők, osztályvezető-helyettesek és olyan előadók, főelőadók bevonásával, akik gyakran látogatják a szolgálati helyeket, *patronáló bizottságot hoztunk létre.* A bizottság tagjait azzal bíztuk meg, hogy a helyszínen nyújtsanak segítséget mind a munkában, mind a felmerülő problémák orvoslásában. Nem túlzok ha azt mondom, hogy ezekkel az intézkedésekkel sikerült közelebb kerülnünk a dolgozókhoz, sikerült őket megnyerni az igazgatóságra háruló feladatok végrehajtására.

Ezekkel a szavakkal fejezte be a beszélgetést *Szegedi Nándor* igazgató. Amit elmondott nem boszorkányság. A szombathelyieknél ez a módszer bevált, meg lehet próbálni máshol is. (vi)



Előző számunkban hírt adtunk arról, hogy az Utasellátó KISZ-szervezete és szakszervezeti bizottsága Budapesten rendezte meg a szakma ifjú mestere mozgalomban részt vevő fiatal felszolgálók, szakácsok és cukrászok, üzemi tisztviselők és technikusok vizsgáit. A vizsgán részvevő 19 fiatal közül Belányi József felszolgáló, Tusor András szakács és Bálint Károly cukrász aranyjelvényt szerzett. Ezenkívül négyen szereztek ezüst-, nyolcan pedig bronzjelvényt nyertek. A kiváló üzemi tisztviselő címet három, a kiváló ifjú technikus címet pedig négy fiatal kapta meg. A képen középen Tusor András készíti a vizsga-, illetve a mestermunkát

(Horváth Erika felv.)

Szegeden lesz a X. Országos Vasutas Ifjúsági találkozó

Szakszervezetünk elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága, a Vasúti Főosztály és a vasutas ifjúsági bizottságok közös rendezésében június 28-án kerül sor a X. Országos Vasutas Ifjúsági Találkozóra.

A vasutas fiatalok találkozójának már hagyományai vannak. Az elmúlt években a Balaton egyik legszebb nyaralóhelyén, *Balatonalmádiban* gyűltek össze fiataljaink, hogy hitet tegyenek a béke mellett. Az idén *Szegedre* viszik majd a különvonatok a találkozó részvevőit.

Az idei találkozó jubileumi találkozónak számít. A rendezőbizottság ennek megfelelően mozgósítja a fiatalokat. Annál is inkább, mivel ez a találkozó a béke, a KISZ II. kongresszusára való felkészülés jegyében kerül megrendezésre.

A találkozóra való felkészülés időszakában valamennyi szolgálati helyen mozgósítani kell a fiatalokat a vasút előtt álló szállítási feladatok végrehajtására. A KISZ II. kongresszusa tiszteletére is ezekben a hetekben bontakozik ki a szocialista munkaverseny. Ugyancsak ezekben a hetekben kerül sor a Szakma ifjú mestere vizsgákra. Ebben a mozgalomban évek óta több ezer fiatal vesz részt, s közülük sokan szerzik meg a jelvény arany, ezüst, illetve bronzfokozatát.

Figyelemre méltó eredményeket értek el a fiatalok a takarékossági és tisztasági mozgalomban, de sokan megtalálhatók az újítók között is.

A találkozón mintegy 10 ezer fiatal vasutas részvételére számít a rendezőbizottság. Budapestről 2. a szombathelyi, a pécsi, a debreceni, a miskolci igazgatóság székhelyéről 1—1, a hatvani és a szolnoki csomópontról ugyancsak 1—1 különvonat indul Szegedre.

(A részletes programot következő számunkban ismertetjük.)

Csehszlovák vendégek a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben

Május 15-én kedves vendégek érkeztek a *Vasúti Tudományos Kutató Intézetbe.* A *Bratislavai Vasúti Kutató Intézet* 15 tagú csoportja látogatta meg a magyar kollégákat. A vendégek a *Budapesti Nemzetközi Vásár* alkalmából látogattak el hazánkba. S a vásár megtekintése mellett tapasztalatcsere és balatoni kirándulás is szerepelt a programjukban.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézetben *Szentgyörgyi Károly* igazgató és az intézet vezető beosztású dolgozói fogadták a vendégeket. Ki-ki saját szakmájának megfelelő partnerrel folytatott hasznos eszmecserét. A szívélyes baráti légkörben lefolyt beszélgetés után a vendégek az intézet izotóp laboratóriumát tekintették meg. A látottakról elismeréssel nyilatkoztak. A kutatóból az *Anyagvizsgáló Főnökségre* vezetett a csehszlovák vendégek egy részének útja. Néhány forgalmi szakember a *ferencvárosi rendező pályaudvar* munkáját tekintette meg.

Tanulságos tapasztalatcsere

A *székesfehérvári pályafenntartási főnökség* II. pályamesteri szakaszán dolgozik a *Petőfi* szocialista brigád. A 21 tagú brigád május közepén tapasztalatcsere látogatást tett a székesfehérvári televízió és rádió gyárban.

A látogatás nagy élményt jelentett a brigád tagjainak. Végig járták a munkatermeket a szerelőszalagokat. A szorgos munkásnők fegyelmezett és gyakorlott munkája őszinte elismerést és csodálatot váltott ki a pályamunkásokból. Bár a pályafenntartási munka fizikai szempontból sokkal nehezebb, mégis volt mit tanulniuk a szalagon dolgozó munkásnőktől.

Megismerkedtek egy kétszeres szocialista brigáddal, melynek kollektív munkájáról fényképes napló alapján is tájékozódhattak.

Mesterházi László
Székesfehérvár

Tanácskoztak a budapesti igazgatóság szocialista brigádvezetői

A szakszervezet budapesti bizottsága és a budapesti igazgatóság május második felében több mint 130 szolgálati főnökség közel 400 szocialista brigádvezetőjét hívta össze szakszolgálatonként egy-egy napos tanácskozásra. A tanácskozásokon a szakszolgálatok vezetői megvonták a mozgalom utóbbi félesztendejének mérlegét. Elemezték az 1964. I. negyedév terveljesítésében a szocialista brigádok és a címért versenyző kollektívák munkáját, eredményeit.

70 felszólaló

Az értekezletek beszámolóit követő vitában több mint 70 brigádvezető vett részt, akik jelentős eredményekről, a mozgalom egészséges fejlődéséről, erősödéséről adtak számot.

Több szolgálati hely példája mutatja:

ahogyan fejlődik a mozgalom, úgy javul a dolgozók fegyelme, munkalendülete,

kedvezően változik a közösségi élet. A *dorogi fűtőházban* a dolgozók több mint kétharmada, az *Angyalföldi pályafenntartási főnökség* dolgozóinak pedig 60 százaléka küzd a cím elnyeréséért. Az önként vállalt tudatos munka segítette mindkét főnökség kollektíváját az élüzem kitüntetéshez.

A több éve versenyző brigadvezetők hangsúlyozták:

az a jó vállalás, melyben minden brigádtagnak van konkrét, értékelhető vállalása.

Szakítani kell az olyan gyakorlattal, mint amit a *Nyugati palyaudvar szallitmányozasi szolgálatánál Csonka* elvtárs brigadja alkalmazott a brigádba belépni szándékozóval: *„Előbb változz, javulj meg, s ha megváltoztál, felveszünk közénk."* Helyesen fogalmazódott meg az értekezleteken: *szaporítani a brigádtagszámot, felvenni a brigádba minden olyan dolgozót, aki önként vállalja a kötelességeket,* aki az átlagnál több hozzájárulást vállal szocialista életünk kialakításából. Ugyanezzel az elgondolással kell szervezni az új kollektívákat is.

A vita tanulsága is mutatta, hogy

a mozgalom erősödésével szemlátomást kibontakozik a dolgozók szocialista típusú közössége.

A ferencvárosi fűtőház vontatási műhelyének *Bóna brigadja* például felépítette beteg munkatársa lakását, két nap alatt megjavította az állomási üzemi konyha üstjét, melyet külső vállalat két-három hónapra vállalt volna. Ezzel 1500 dolgozó étkezésének zavartalanságát biztosították. *A Nyugati szállítmányozási szolgálat* dolgozói társadalmi munkájukkal jelentősen hozzájárultak kulturális helyiségük építéséhez. Összefogással segítették családi otthont építeni *a ferencvárosi pályafenntartási főnökség* központjában dolgozó szocialista brigádtagok is. A *ferencvárosi fűtőház* műszaki kiszolgálatnál *Huszák Pál* brigádja vállalta, hogy havonta két vonat csúszóalkatrészeit kenik rendszeresen. A székesfehérváriak a hőnfutást 4—5 százalékkal csökkentették.

Ami fékje a mozgalomnak

A jó módszerek és tapasztalatok mellett sok szó esett a javítani valóról, a mozgalom fejlődését akadályozó tényezőkről. Arról például, hogy még

nem minden szolgálati vezető teremti meg a vállalások végrehajtásának előfeltételét.

Az anyaghiány nemcsak boszszantást, de jelentős népgazdasági kárt is okoz. *Fülöp elvtárs* a székesfehérvári építésvezetőségtől elmondotta, hogy klinker tégla hiánya miatt egy éve nem folyik megfelelő ütemű munka. A vontatási szocialista brigádvezetők felhívták a figyelmet, hogy a főjavításból visszatért mozdonyok túl gyorsan meghibásodnak. Kérték irányuljon erre a javítók és átvevők figyelme.

A *dorogiak* példája mutatja, hogy a szakember képzésben is jó eredményt érnek el a szocialista brigadok. Többen szóvátették, hogy a szakember képzésben sincs megfelelő előrelátás. Több javító és kezelő szakember külföldi tapasztalatcseréjét javasolták, éppen a drága külföldi gépek jobb hasznosítása érdekében.

Tartalmában kell javítani a szocialista brigádokkal és e címért küzdő kollektívákkal való törődést.

Danik elvtárs a *szolnoki, Borsos* elvtárs a *ceglédi fűtőházból* és még többen joggal tették szóvá, hogy nem elegendő a műszakiaktól kapott segítség, de *javítani kell a szakszervezeti bizottság patronáló munkáját* is. Néhány helyen türhetetlen lazaságok tapasztalhatók. *Falszek* elvtárs a *balassagyarmati* fűtőháztól arról számolt be, hogy két évig nem értékelték a brigád vállalását. Amikor erélyesen követelte a kollektíva, *„elluntek"* a vállalások. Emiatt az év elején harmadszor újra kezdték.

Ne maximális követelményeket

Az *Épületelemgyárto főnökségnél* 1960 óta müködő szocialista brigád a helytelen irányítás, a műszaki vezetés részéről indokolatlanul támasztott maximális igények miatt 3 hónappal ezelőtt megszakította a több mint haroméves jó és eredményes versengését.

A szakvonali versenyfelelősök munkájában csupán a statisztikai értékelés, gyakran pedig tartalom nélküli mechanizmus érvényesül. A szervezésre, a tartalom javítására több szolgálati helyen nem fordítanak megfelelő figyelmet. Van ahol *„másirányú leterhelés miatt"* nem tudnak e fontos munkával megfelelően foglalkozni. Különösen a helyes, jó célravezető vállalások megtételéhez hiányzik a kellő segítség.

A *kelenföldi*, a *Soroksari uti* állomásfőnök és *Pinter Bela* Ferencváros fűtőházi mérnök felszólalása jelezték, hogy

a szolgálati vezetők többsége igényli, kéri a brigádok segítségét.

Az igazgatóság vezetői a munka fontos feladataként tartják számon szervezését, segítését. Ennek ellenére egyes osztályoknál még sem foglalkoznak kellően a mozgalom segítésével, ellenőrzésével. Ez is közrejátszott abban, hogy pl. a *Nyugati Műszaknal* az idén 12-vel csökkent a mozgalomban részt vevő brigadok száma. (*A pályafenntartasi és épitési szolgálat brigádvezetoi értekezletéről a meghivott pft. főnökök és pályamesterek az értekezlet félidejében eltávoztak.*) A tanácskozások értékelése szerint szorgalmazni kell a tapasztalatcserét.

Erkölcsi megbecsülést

Szorosan nem tartozott a tárgyhoz, de kértek a jelenlevők, hogy változtassák meg végre a jubileumi jutalom átvételének módszerét. Adjanak némi ünnepélyességet az alkalomnak. Ne küldjék a 25, vagy 40 évet becsülettel szolgáló vasutast egyszerüen a pénztárhoz, hogy vegye fel a jubileumi jutalmat. A megbecsülés, a törzsgárda kialakításának fontos erkölcsi oldalát, a törzsgárda jelvény rendszeresítését, meghonosítását javasolták, ürgették a vita résztvevői.

A több mint 15 órás vita csupán legfontosabb kérdéseinek vázolására nyílt lehetőségünk. A vita most a szolgálati helyeken folytatódik az értekezletek tanulságairól. Folytatódjék a még jobb eredményekért, a „nem törődöm" ellen, az újért, az emberért.

Kovács János

Eljárás harmadik személy által okozott sérülés bejelentésénél

Harmadik személy által okozott sérülésről akkor beszélünk, ha a sérülést nem maga a dolgozo okozta, nem a munka vegzese közben keletkezett, hanem üzemen belül, vagy azon kívul más személy okozta.

Az előfordulás helye szerint a sérülés keletkezhet:

a) a munkahelyen,
b) munkából menet, vagy munkából jövet,
c) a dolgozó lakohelyen,
d) szórakozóhelyen.

A sérüléseket okozhatja:

a) verekedés, munkahelyen vagy azon kívül.
b) gépkocsi, motorkerékpar, vagy más közúti jármü,
c) épületről leesett vagy épületből kidobott tárgy,
d) szandékos vagy gondatlan mérgezés.
e) lőfegyver,
f) kutyaharapás stb.

A felsorolt eseteket csak példanak említettük. Ezeken kívül sok formában keletkezhet olyan keresőképtelenséget előidéző sérülés, amelyet harmadik személy okoz.

A sérülések következménye jelentkezhet a sérülést szenvedett dolgozónál és a népgazdaságnál egyaránt. A dolgozót a sérülés következtében anyagi veszteség éri, mert elveszti a táppénz és a munkabér közötti különbözetet. Népgazdasági szinten táppénz és a termelésből valo kiesés formájában. *(Az 1963-ban bejelentett közel 550 ilyen sérülés miatt a betegallományban töltött napok száma kb. 12 750 nap. A kifizetett táppénz összege 550 000 forint volt.)*

Mi a teendoje a szakszervezeti bizottságoknak, a bizalminak, a szolgálati főnökségnek, valamint a sérült szenvedett dolgozónak, hogy a sérülés okozó pedig megtérítsék az okozott kárt, emellett felelljenek cselekedetükért?

A szakszervezeti bizottságok és a bizalmiak hívják fel a dolgozók figyelmét, hogy *ha a harmadik személy által okozott sérules 8 napon belül gyogyul, akkor a serult a sérules okozoja ellen 30 napon belul bunteto feljelentest tehet a lakohelye szerint illetékes jarasbirosagon* (kerületi bíróságon). *Ha a sérules 8 napon tul gyogyulo a feljelentest hivatalbol köteles megtenni a szolgalati főnökseg vezetoje.*

Hívják fel a dolgozók figyelmét: *a folyamatba tett buntetőbirosagi tárgyaláson kerheti a birósagot, hogy ítélje meg részere a tappenz és a kereset közötti különbözetet és a ruhazataban, vagy vagyontárgyaiban a sérüleskor keletkezett kárt.* A sérülés következtében felmerült társadalombiztosítási költségek bekövetelese iránt — a bejelentések alapjan — a Vasutasok Szakszervezete Társadalombiztosítási Osztálya intézkedik.

A dolgozó kötelessége a betegallományba vétel alkalmával közölni az ellenőrző orvossal, hogy sérülését harmadik személy okozta. A szolgálati főnökségen a VSZT ügyintézővel vetessen fel jegyzőkönyvet a beteglap leadása alkalmával az eset körülményeiről. Minden esetben igyekezzen pontos adatokat beszerezni az elkövetőről, a tanúkról.

A szolgálati főnökség VSZT ügyintézője köteles a VSZT Ügyviteli Utasítás 493. és 494. pontjaban foglaltak szerint — amint az tőle tudomast szerez — jegyzőkönyvet felvenni és azt a VSZTO-nak haladéktalanul továbbítani.

A jegyzőkönyvnek a következő adatokat kell tartalmaznia:

1. a serult neve, szolgálati címe, beosztasa, pontos lakcíme,

2. hol, mikor és hogyan történt a sérülés,

3. ki volt a sérült szerint a sérülés okozója (név, foglalkozás, pontos lakcím, munkaadó megjelölése és címe),

4. ha a sérülést gépjármü okozta: a balesetet okozó gépjármü tulajdonosa, a gepjármü forgalmi rendszama, a sérülés idején kinek a használatában volt,

5. mikor, melyik nyomozóhatóság, rendőrség hallgatta ki a serültet és esetleg mi a jegyzőkönyv iktatószáma,

6. a sérülés ügyében tettek-e rendőrséghez, bírósághoz vagy ügyészséghez büntetési feljelentést, és esetleg az ügyirat száma,

7. a szemtanúk pontos lakcíme és munkahelyük megnevezése,

8. sértett inditott-e pert kárának megtérítésére, ha igen, melyik birósagon és mi a perirat száma.

9. ha a sérült a jegyzőkönyv felvételekor betegállományban van, azt minden esetben közölni kell.

A sérult felgyogyulása után a szolgálati főnökség VSZT ügyintézője felszolitas bevarasa nélkul köteles a dolgozo elszenvedett sérülésével kapcsolatos tappénzes [illegible]pját, valamint a korhazi apolasról szóló igazolást a VSZT részére megküldeni azzal a jelentéssel együtt, amelyben feltüntetik azt, hogy [illegible]ett MÁV-dolgozó

A jelentés tartalmazza:

1. mettől meddig volt orvosi javaslat alapjan keresokeptelen betegállományban,

2. erre az időre bérfizetési időszakonként milyen összegü táppénzt szamoltak el neki, és a tappenzes betegallomány ideje alatt — havonta reszletezve — mennyi a kereset-veszteség (az elszámolt táppénz és elvesztett kereset közötti különbözet) érte,

3. mettől meddig részesült korházi ápolásban és melyik korházban ápolták,

4. közölni kell a táppénzkiszámitás alapjául szolgáló adatokat (mennyi a táppénz alapját képező 3 havi átlagkeresete, osztószáma, táppénz mértéke, otthoni napi táppénz és kórházi napi táppénz összege),

5. [illegible]%-os ÖTA terhére milyen címen, mennyi segélyt fizettek ki részére.

Sok esetben előfordul, hogy a jegyzőkönyvet és a táppénzre vonatkozó adatokat a szolgalati főnökségek pontatlanul, hiányosan vagy egyáltalan nem küldik el a VSZTO-hoz. Az 1963-ban bejelentett eseteknek közel 50 százaléka a debreceni igazgatóság területéről történt. A többi öt igazgatóság területén a bejelentettnél jóval több eset fordult elő amit a VSZT ügyintézők elmulasztottak bejelenteni. Ha a bejelentés az utasításnak megfelelően megtörténik, úgy a VSZTO a sérülést okozó személytől minden esetben bírósági úton követeli be az általuk okozott kárt.

Ezért kérjük, hogy a szakszervezeti szervek és aktívák hívják fel a dolgozók figyelmét, hogy minden harmadik személy által okozott sérülést jelentsenek be a VSZT ügyintézőnek.

Társadalombiztosítási osztály

Ahol minden panaszt intézkedés követ

Hogyan foglalkozik a dolgozók problémáival a Borsod megyei bizottság?

Panaszos levelekkel, elintézetlen ügyekkel gyakran keresik fel a dolgozók szakszervezetünk *Borsod megyei bizottságát.* A múlt évben

113 panaszos levél érkezett hozzánk, szóban pedig 402 panaszt jelentettek be.

Kijelenthetjük, hogy egyetlen panasz, bejelentés sem maradt válasz nélkül, s az ügyek többségében megnyugtatóan sikerült intézkedni.

A legtöbb panasz lakás- és bérügyekkel kapcsolatban érkezett. Sok probléma volt a családi pótlékkal, ruha- és munkaügyekkel is.

A több mint félezer bejelentés között

mindössze három akadt, amelyik közérdekü volt, a többi egyéni panaszt, sérelmet tett szóvá.

Tény, hogy a panaszok túlnyomó többsége jogos volt.

„Legjobb, ha felül kezdjük"

Miért kellett ilyen sok panasszal foglalkoznia a megyei bizottságnak? Hol maradt az alapszervezetek intézkedése? — A panaszok vizsgálatánál kitűnt, hogy a bejelentők többsége fel sem kereste a szakszervezet helyi szervét. Úgy okoskodtak, ha már panaszkodnak, jobb, ha felül kezdik. Érdemes felfigyelni erre a jelenségre, amely egyrészt az alapszervezetek iránti bizalmatlanság jele, másrészt a megyei bizottság túlzott megterhelését jelenti.

A legtöbb problémát a bizalmiak és a szakszervezeti bizottságok elintézhették volna.

Többször megtörtént, hogy az illetékes szakszervezeti bizottság a megyei bizottságtól értesült a panaszról. *Szendrei Istvánné,* az *Ózdi Pályafenntartási Főnökség* dolgozója például anyasági segélyt kért. Az illetékes előadó három hónapig hitegette az elintézéssel, s ő csak várt és nem fordult panasszal a helyi szakszervezeti bizottsághoz. A megyei bizottságnál jelentette panaszát, ott mondták meg neki, hogy forduljon bizalommal a főnökség szakszervezeti bizottságához.

Panaszos levél — sokszorosítva

Örvendetesen csökkent a névtelen levelek, bejelentések száma. Annak a jele ez, hogy a dolgozók bátrabban mernek bírálni, mert tudjak, hogy a jogos következmény csak a hibák kijavítása lehet. Sok gondot okozott viszont a panasztevők türelmetlensége. Igen sokan

egyszerre több helyen jelentették problémáikat, s így akarva-akaratlan, párhuzamos munkára késztették a különböző szerveket.

Sajnos, még nem haltak ki a rosszindulatú bejelentések. Ezek téves értesüléseken alapulnak, eltúlozzák a hibákat, rágalmaznak. Bejelentés érkezett például arról, hogy *Miskolc—Gömöri pályaudvaron* kisiklott egy mozdony, de az állomás vezetés ezt eltitkolta, hogy élüzem lehessen. A vizsgálat megállapította, hogy a kisiklást jelentették, de erről a bejelentő nem tudott.

Törvénysértésekkel kapcsolatban öt panasz érkezett a *Borsod megyei* bizottsághoz. Valamennyi elintézést nyert a dolgozók javára. A szerencsi szertárnál dolgozó *Tóth János* például arra panaszkodott, hogy teljesítményét nem számolták el rendesen, s ezzel megrövidítették. A kivizsgálás igazolta bejelentésének jogos voltát — a bérkülönbözetet megkapta.

Kevesebb lenne a panasz, ha a szolgálati főnökségek és szakszervezeti bizottságok lelkiismeretesebben foglalkoznának a dolgozók panaszaival.

Különösen a bérpanaszok számát lehetett volna ilyen módon csökkenteni.

A Borsod megyei bizottság a jövőben is nagy gondot fordít a dolgozok panaszainak intézésére, de még többet kell tenni a panaszok megelőzéséért is. Ennek legbiztosabb utja a törvényes rendelkezések pontos végrehajtása, az emberségesebb ügyintézés minden területen.

Kisvárdai János
Miskolc

Vasban—Zalában—Veszprémben

Munkásszállások és üzemi konyhák a szombathelyi igazgatóság területén

A területi jelleggel működő *Vas megyei* bizottságunk munkásellátási bizottsága rendszeresen ellenőrzi a szombathelyi igazgatósághoz tartozó laktanyákat, munkásszállásokat és üzemi konyhákat. A legutóbbi ellenőrzés alkalmával megnézték a tavaszi nagytakarítás végrehajtását és azt, hogy megfelelnek-e a követelményeknek a szociális létesítmények.

Az igazgatóság területén az épitési szolgálat tartja fenn a legtöbb munkásszállást. Szállásaikon 700 dolgozó lakik

Fékezzék meg a csendháborítókat

Püspökmolnáriban a 9. számú építésvezetőség szálláshelye a tisztaság szempontjából elfogadható, a tavaszi meszelést elvégezték. A mosogató helyiség kicsi, ezért a mosdóban edényeket is mosogatnak, ami egészségtelen. A villanytűzhelyek előtt nincs gumiszőnyeg. Zárlat esetén ez balesetet okozhat. Megválasztották ugyan a szálláshely önkormányzati szervét, de ez érdemi tevékenységet nem végez. Erre pedig szükség lenne, mert előfordul, hogy néhány hangoskodó zavarja a többiek nyugalmát. Sőt a közelmúltban már odáig merészkedtek, hogy megverték az éjjeliőrt, aki csendre intette őket.

A *zalaszentiván—kisfaludpusztai* szálláshely ideálisabb környezetben van, mint a püspökmolnári, rendje, tisztasága azonban igen sok kívánnivalót hagy maga után. Csak az ellenőrzés napján kezdték meg a szobák meszelését. A W. C.-be még nem vezették be a villanyt. A szálláshelyen levő laktanyakocsik rendje és tisztasaga kifogástalan.

Zalaegerszegen és *Celldömölkön* kifogástalan a laktanyák rendje. *Ajkán* a pályafenntartási laktanya folyosóján kiégett tűzhelyet és fürdőhengert tárolnak. A helytelen tüzelés következtében az összes cserépkályha tönkrement. A tisztaság sem elfogadható. *Várpalotán* nincs baj a laktanyák tisztaságával, de a pályamester elpanaszolta, hogy a pályafenntartási laktanya rendjét csak a legnagyobb erőllyel lehet fenntartani. Néhány rendbontó már verekedést is provokált. *Tapolcán* az a probléma, hogy a pályafenntartási laktanya csaknem teljes egészében más célokra van igénybevéve. *Irodákat, orrosi rendelőt, rendőrőrszobát helyeztek el benne.* Intézkedni kell, hogy ez a szociális létesítmény azt a célt szolgálja, amiért létesült.

A konyhák állapota nem megfelelő

Sok a probléma az üzemi konyhákkal. *Zalaszentiván—Kisfaludpusztán* a konyhakocsiban nagyon nehéz körülmények között főznek. Az étterem mögé tervezett konyha felépítése megoldaná az évek óta fennálló nehézségeket. Négyrészes villanytűzhelyet, 150 literes bukóüstöt és mérleget kérnek a konyha dolgozói. *Zalaegerszegen* öt hónapja nem működik az üzemi konyha ventillátora és az olajtüzelésű tűzhely. *Tapolcáról* kaptak egy dagasztógépet, de hely hiányában még ezt sem helyezték üzembe.

Celldömölkön nedves, dohos az üzemi konyha raktára. Elszaporodtak benne az egerek. Csoda, hogy az egészségtelen környezetben működő üzemi konyhát a tisztaorvos még nem záratta be. Ideje, hogy Celldömölk állomáson rendet teremtsenek a konyha körül.

Balatonfüreden korszerűsítették az üzemi konyhát, öltözőt és mosdót létesítettek a konyhai dolgozóknak. Kiegészítették a konyha felszerelését is, így a kapacitás most megfelel az étkezők létszámának.

Több üzemi konyha munkáját nehezíti meg a kapacitáshiány és a rendszertelen áruellátás. Ez utóbbi gátolja a változatosabb étrend kialakítását.

Indulnak az OPW kocsik

A KGST közös kocsiparkja július elsején kezdi működését

A múlt év decemberében a KGST Végrehajtó Bizottságának Bukarestben tartott 10. ülésén Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, a Német Demokratikus Köztársaság, Románia és a Szovjetunió kormányainak képviselői egyezményt írtak alá közös vasúti teherkocsipark létrehozásáról. Az egyezmény 1964 július 1-én lép életbe.

A szervezet központját, az üzemeltetési irodát, *Prágában* hozták létre. Az üzemeltetéssel kapcsolatos ügyek legfőbb intéző szerve a közös teherkocsipark tanácsa, amely a részvevő országok meghatalmazott képviselőiből áll. Hazánkat *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes képviseli a tanácsban. Egy hónappal az üzemeltetés megkezdése előtt őt kértük meg, hogy tájékoztassa a *Magyar Vasutas* olvasóit azokról a feladatokról, amelyek az üzemeltetés kezdetétől a MÁV-ra, a magyar vasutasokra hárulnak.

1.

— Még mielőtt a feladatokról beszélnénk, röviden szeretném ismertetni a teherkocsipark szervezeti felépítését — kezdte a beszélgetést. — A tanács, amelynek a *Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány* megbízásából én is tagja vagyok, mint legfőbb irányító szerv, a közös teherkocsipark létesítésével és együttes üzemeltetésével kapcsolatos elvi kérdésekben hivatott döntéseket hozni. Üléseit szükség szerint tartja, de évente legalább egyszer összeül. Az első ülésre áprilisban *Brnóban* került sor. Ezen az ülésen hagytuk jóvá az üzemeltetéssel kapcsolatos összes okmányokat, s ott történt meg a prágai üzemeltetési iroda létszámának összeállítása is. A MÁV öt — egy osztályvezető, egy menetirányító, egy szakértő, egy főkönyvelő és egy főelőadó-közgazdász — beosztást kapott.

2.

— Milyen feladatokat lát el az üzemeltetési iroda?

— Vezeti a közös kocsipark nyilvántartását, naponta megállapítja a tényleges kocsipark létszámot, a számítási részt, az egyes vasutakon a közös kocsipark kocsijainak hiányát, vagy feleslegét, továbbá az egyezményben nem részes országok vasútjainak átadott, illetve azoktól visszakapott közös kocsipark kocsijainak nyilvántartását. Összeállítja a közös kocsipark kocsihasználati díjainak leszámolásait, a negyedéves és éves beszámolókat. Meghatározza a közös kocsipark üzemeltetésének gazdasági eredményeit, javaslatokat dolgoz ki a tanács részére a kocsipark további fejlesztését illetően.

Az iroda feladata lesz az is, hogy kidolgozza a kocsiáramlásokat kocsitípusonként az egyes nemzetközi vonalakon a részes vasutak által közölt havi áruszállítási tervek alapján. Javaslatokat dolgoz ki továbbá a részes vasutak számára a nemzetközi forgalomban a vonatösszeállítások tervére, irányvonatok számának növelésére, a vonatok menetrendjére, a határállomások munkájára, mind az átrakó, mind az átrakás nélküli forgalomban.

3.

— A tagállamok hány kocsival vesznek részt a közös teherkocsipark munkájában? Hány kocsit adunk mi?

— A részvevő vasutasok által beadott teherkocsik összállománya mintegy 92 000 kocsi. *Mi 2000 fedett és 7000 nyitott kocsit adunk.* Itt szeretném elmondani, hogy *a közös kocsiparkban üzemelő valamennyi kocsi szekrényének mindkét oldalát a PPV és RIV szabályzatokban előírt megjelöléseken kívül az OPW jellel is el kell látni.*

4.

— Közlekedhetnek-e RIV-forgalomban a közös kocsipark kocsijai?

— A kocsik az egyezményben részes országok közötti nemzetközi forgalomban és a részes vasutak belforgalmában üzemelnek. De felhasználhatók olyan országokkal való nemzetközi forgalomban is, amelyek nem tagjai az egyezménynek. *Valamennyi részes vasút elvben annyi OPW-jelű teherkocsit tarthat saját hálózatán díjmentesen, mint amennyi kocsit bevitt a közös teherkocsiparkba. Ebből következik, hogy azt a vasutat, amelyik az iroda által naponta megállapításra kerülő előírt kocsimennyiség számítási részét meghaladja, rubelben fizetendő kocsihasználati díj terheli.* A kocsihasználati díjon kívül a részes vasutakat bírságfizetési kötelezettség is terheli olyan esetekben, amikor az iroda által naponta kiadott sürgős kiegyenlítési rendelkezések nem kerülnek 48 órán belül végrehajtásra. A bírság az alapbér 300—500 százalékáig terjed.

5.

— A közös kocsiparkba beállítandó kocsiknak milyen műszaki feltételeknek kell megfelelniük?

— Fontos követelmény, hogy *a bevitt kocsik 1950 után épített, görgőscsapággyal felszerelt, 85 tonnás vonókészülékkel rendelkező, 4500 milliméter tengelytávolságú MC és RIV jellel ellátott, 100 km óra sebességű, hegesztett acélalvázú kocsik legyenek. A fedett kocsikat S jellel kell ellátni.* Természetesen, a kocsikat használó vasutak kötelesek ügyelni arra, hogy valamennyi kocsi jó állapotban legyen. A kocsik javítását és vizsgálatát a belföldi forgalomban üzemelő kocsikhoz hasonlóan kell végrehajtani. Az időszakos vizsga és javítás céljából a kocsikat — lehetőleg rakottan — a tulajdonos vasútra kell visszaküldeni.

6.

— Hallhatnánk-e valamit a közös kocsipark várható előnyeiről?

— A PPV-ben jelenleg érvényben levő rendelkezések helyett —, mely szerint a kirakás után minden kocsit a legrövidebb idő alatt vissza kell küldeni a honos vasút területére —, olyan szabályozás lép életbe, amely *lehetővé teszi, hogy minden részes vasút a közös kocsiparkban tartott kocsikat, a bevitt kocsimennyiség erejéig, bármelyik irányban, export vagy belföldi fuvarozási céljaira kocsihasználati díj felszámítása nélkül felhasználhatja.* Ez gyakorlatilag azt eredményezi, hogy a MÁV vonalain tartózkodó korábbi PPV-kocsik üres futása kb. egyharmadával csökken. Az 1962. évi felmérések azt mutatják, hogy a rakott és üres kocsikilométer ezeknél a kocsiknál 60:40 százalékos. A 40 százalékos üres futás csaknem 80 millió kocsikilométert tesz ki. *Amennyiben a 80 millió üres kocsikilométernek 15 százaléka olyan hasznos teljesítménnyé, ez azt jelenti, hogy mintegy 14 millió tonna többletáru elszállítása válik lehetővé.*

Nézzünk egy szemléltető példát. Eddig, ha egy *Lengyelországból Budapest Nyugati pályaudvarra* rakottan érkezett kocsi kirakás után, ha az útiránynak megfelelő áru rendelkezésre állt, a lengyel vasútra rakottan visszaküldhető volt. Ha nem volt útiránynak megfelelő áru, a kocsit üresen kellett visszaküldeni. Július 1-től ilyen esetben az OPW jellel ellátott kocsi a kiürítés után, ha az áru rendelkezésre áll, rakva, például *Bulgáriába* is továbbítható. Ebben az esetben tehát a PKP kocsinak üres visszaútját megtakarítottuk. De felhasználható a belföldi forgalomban is, ha a felhasznált OPW kocsimennyiség a 9000 darabot nem haladja meg.

Ebből a példából is kitűnik, hogy *a kocsik minden korlátozás nélküli felhasználásának lehetősége megkönnyíti a rakodásokhoz történő beállításokat.* A kevesebb kocsimozgatás következtében ugyanis a felesleges tolatások elkerülhetővé válnak és az üres futások megtakarítása révén lényegesen olcsóbbá válik a szállítás.

7.

— A belföldi forgalomban milyen mértékben jelent többletmunkát az OPW-kocsik irányítása, mozgatása?

— *Az alapokmányokból és az iroda belső munkarendjéből folyó új munkafeladatokat,* a könnyebb áttekintés, elsajátítás és oktatás céljából *végrehajtási utasításban foglaltuk össze.* Az utasítás kiadása folyamatban van. Ugyancsak kiadásra kerül a brnói tanácsülésen jóváhagyott OPW-szabályzat is, amely az üzemeltetéssel, a lebonyolítással és a műszaki előírásokkal kapcsolatos tudnivalókat szabályozza.

A belföldi feladatok összefogására a 8. szakosztály keretében 3 tagú OPW-csoportot hoztunk létre. A naponta jelentkező operatív feladatoknak, az adatszolgáltatásoknak, a vámhatárállomásoktól történő összegyűjtését és továbbítását a prágai iroda részére a MÁV távgépíróhálózatának igénybevételével szerveztük meg.

Befejezésül még annyit, hogy *a közös teherkocsiparkba beadandó kocsik feliratozását július 1-én kezdik meg.* A határállomásokra betűírókat rendelünk ki, akik a kilépő kocsikra az OPW-jelet ráfestik. *Július 1-től az OPW-be felajánlott kocsik csak akkor hagyhatják el az országot, ha a megfelelő jellel el lesznek látva* — fejezte be nyilatkozatát *Lindner* elvtárs.

(visi)

A rakodás gépesítésének helyzete a szegedi igazgatóság területén

A rakodás gépesítésének színvonala mindinkább olyan tényező, amely jelentős hatással van a vasút szállítási teljesítményére. A gépi rakodás lehetővé teszi a kocsifordító idő csökkentését, enyhíti a munkaerőhiányt. A munkakörülmények javításának is döntő tényezője a gépesítés, amely a nehéz fizikai munkától mentesíti a dolgozókat.

A gépi rakodás fejletlensége a szegedi igazgatóság területén is mind jobban érezteti hatását. Az igazgatóság területére nagymennyiségű szén, kő, építőanyag, gépi felszerelés, fogyasztási cikk és más áru érkezik, de növekszik a berakásra váró árumennyiség is. Igaz, a kocsirakományú áruk ki- és berakása a szállítófelek kötelessége, de az is igaz, hogy a vasút hatékonyabb segítsége nélkül nem oldható meg a rakodás gépesítése. Jellemző képet ad a vállalatok és más szállítófelek rakodási kapacitásáról, hogy *az első negyedévben a szegedi igazgatóság területén több mint félmilliárd forint kocsiálláspénzt fizettek ki a vasútnak a rakodási idők túllépése miatt.*

Az első lépések

Az ilyen befizetések nem jelentenek eredményt a népgazdaság számára. A probléma megoldásához a rakodás technikai színvonalának fejlesztésén át vezet az út. A kezdeti lépések már megtörténtek: *6 rakodódarut, 8 villamos targoncát, 4 Mota targoncát, 29 kézi emelővillás targoncát és több szállítószalagot üzemeltetnek.* Ez a géppark, bár kihasználtsági foka kielégítő, korántsem felel meg az igényeknek.

A rakodólapos árukezelés eredményesebb alkalmazásához *Békéscsaba, Baja, Kecskemét, Nagykörös, Orosháza* és más állomásokon összesen 25 darab 600—1000 kg teljesítményű emelővillás targoncára van szükség. A gépek üzemeltetése megkívánja az áruraktárak és a rakodók korszerűsítését is. A körzeti állomásokon a legcélszerűbb tömegáru kirakás kocsibuktató létesítésével érhető el. A keskenynyomközű vasút átrakóhelyein — például *Kecskemét-alsó* állomáson — a nehézsúlyú tárgyak és a tömegáruk gépi átrakásának megoldására markolóval felszerelt rakodódaru létesítése szükséges.

Gazdaságossági szempontból feltétlenül előnyös a rakodógépek alkalmazása. *Egy rakodódaru óránkénti átlagteljesítménye 10 tonna. Nehéz tárgyak kézi erővel történő rakodásánál 0,4 tonna az óránkénti teljesítmény.* Tömegáru kézi rakodásánál egy munkás óránként 1,4 tonna megmozgatására képes, míg egy kanalas szállítószalag teljesítménye 25 tonna. Vegyük hozzá ehhez, hogy a gépi rakodás kevésbé balesetveszélyes. A jobb gazdaságossági eredmények révén 4—5 év alatt megtérül a rakodógépek beruházási értéke.

A gazdaságosság kérdése

Nem minden esetben ilyen egyértelmű a gazdaságosság. Egy mázsa áru mozgatása például villamos targoncával 20—22 fillérrel többe kerül, mintha kézi kocsival végeznék ugyanazt a munkát. Azonban a vonattartózkodási idő csökkentésének előfeltétele a gyorsabb árumozgatás, s az ilyen költségtöbblet a vasút egyéb eredményeiben, főként a kedvezőbb kocsifordulóban térül meg.

Szállítási feladatait a rendelkezésre álló rakodógép-kapacitással már nehezen tudja megoldani a szegedi igazgatóság. A növekvő igényekkel itt is — másutt is — lépést kell tartani. A rakodás gépesítésével a vasút szállító kapacitásának „rejtett" tartalékait szabadíthatjuk fel.

L. J.

Grafikonos kiszolgálás

Négy ipartelepet szolgálnak ki a tokodi vasutasok. Naponta több mint 300 kocsit kell feldolgozniok. Az elegyet négy vágányon, két irányban sorozzák. Az ipartelepeket, a tokodi üveggyárat, a Fatelítő ÜV-t és a bányát grafikon szerint szolgálják ki. Nem könnyű munka. De a tokodi vasutasok eleget tesznek feladatuknak

Gerendás János forgalmi szolgálattevő, szocialista brigádvezető, Tormás Antalné külsős raktárnok és Bagdi Sándor tolatásvezető az üveggyári kiszolgálás menetét beszélik meg

Miután a tolatásvezető megismerte feladatát és visszatért beosztottjaihoz, a tartalék gép személyzetével együtt megbeszéli a tennivalókat. A nyolc kocsiból hét az üveggyárban marad, a nyolcadik a fatelítőbe megy

Takács István vállóőr előkészíti az üveggyári menet útját a forgalmi szolgálattevőtől kapott engedély alapján. A zárban fordul a kulcs és a vágányzáras sorompó máris szabad utat biztosít a tartaléknak

(Hemző Károly riportja)

Miért nem hallgatnak a kocsijavítókra?

Az új személykocsikba lengyel típusú W. C.-csészéket szerelnek a *Dunakeszi Járműjavítóban.* A csészék darabja 228 forint. Bekötésükhöz csatlakozóként olyan minőségű tömlőt használnak, ami hidegben megkeményedik és a legkisebb feszültség esetén letörik a csésze beömlő nyaka. Nálunk, a *Deli pályaudvaron* évente több mint 300 törött nyakú csészét kell kicserélni a hibás bekötés miatt.

A műszaki kocsiszolgálat munkásai rájöttek, hogy a W. C.-csészék bekötéséhez nagyon jól megfelel a közönséges kerékpártömlő. Két éve dolgoznak ezzel a módszerrel. Javasolták a Dunakeszi Járműjavítónak is bekötési módszerük átvételét. Javaslatukat elutasították azzal, hogy nem megfelelő. Véleményünk szerint elsiették a döntést. A kocsijavítók bekötési módszerének helyességét bizonyítja az is, hogy a győri vagongyár az új elsőosztályú személykocsikat a műszaki kocsiszolgálatnál alkalmazott W. C.-csésze bekötéssel készíti.

Évente sok ezer forintot lehetne megtakarítani, ha a dunakeszieket is hallgatnának a kocsijavítókra.

Kocsáról Tibor
Budapest

Irodának se használjuk a leselejtezett kocsiszekrényeket

A leselejtezett, kopott kocsiszekrények szinte nyomortanyák viskóihoz hasonlítanak. A szegedi igazgatóság az utóbbi években már nem is adott engedélyt ilyenek igénybevételére.

Az utóbbi időben vasúton kívül álló szervek, például a MÉK és az AKÖV jelentette be igényét, hogy engedélyezzék számukra néhány állomáson leselejtezett kocsik felhasználását iroda céljára. Az AKÖV Szentesen be is rendezkedett egy ilyen kocsiban. Az állomásfőnökkel megbeszélték ugyan a dolgot, de azt nem akarták tudomásul venni, hogy ehhez igazgatósági engedély kell.

Az AKÖV a Vasúti Főosztályhoz fordult segítségért. A főosztály úgy nyilatkozott, hogy engedélyezni kell a kocsiszekrény elhelyezését.

A szegedi igazgatóság nem örül ilyen rendelkezésnek. A leselejtezett kocsiszekrények tűzveszélyesek, elcsúfítják az állomások képét. Egyszer és mindenkorra meg kellene szüntetni használatukat.

Cserháti József
Szeged.

Tegyük tömegmozgalommá az újítást

Az újítómozgalom 1963. évi tapasztalataiból

A múlt évben a vasút újítómozgalma 41 millió forintos megtakarítást eredményezett. Ennek ellenére sem lehetünk elégedettek a mozgalom fejlődésével. 1962-höz képest tavaly csökkent a beadott javaslatok száma, az egy bevezetett újításra jutó megtakarítás és az összesített gazdasági eredmény.

Mi okozta a visszaeséseket?

Legyen a verseny szerves része

Még nem sikerült elérni, hogy az újítás az egész vasutasság mozgalma legyen.

A 7524 javaslatot 5785 újító nyújtotta be, tehát a dolgozók 3,5 százaléka.

Nem könnyű dolog az újítás, sok ötletesség, műszaki tapasztalat kell hozzá. Mégis szélesíthetnénk a mozgalmat, ha szorosabb kapcsolatba hoznánk a munkaversennyel, a szocialista brigádmozgalommal. A *szombathelyi igazgatóság* szakszervezeti és szakvonali vezetői ezt már megteszik. Újítási terv feladatok megoldására például célbrigádokat hoztak létre.

Elkedvetlenítik az újítókat a javaslatok elbírálása körüli huzavonák, a hosszú átfutási idők.

Igaz, hogy a múlt évben csökkent a hátralékos javaslatok száma, de a végeredményezésben még nincs minőségi javulás. A szűkszavú, semmitmondó szakvéleményeknek nem örülnek az újítók. Sok szakvéleményező még nem azt nézi, hogyan lehetne segíteni a javaslat elfogadását, egy-egy hibát kiragadva az elutasítás mellett teszi le a garast ... Ezt a szemléletet táplálja, hogy még senkit sem vontak felelősségre azért, mert elutasított egy jó újítást, de azért már igen, ha olyan javaslatot fogadtak el, melyről később kiderült, hogy rossz. Az újítások nem megfelelő indokkal való elutasításáért *az igazgatósági újítási ankétokon sokan bírálták a forgalmi- és kereskedelmi, valamint az építési- és pályafenntartási szakosztályt.* A külszolgálaton — jegyezték meg — alig fogadnak el javaslatot, ha pedig már nem tudnak kitérni az elfogadás elől, akkor szolgálati kötelességnek minősítik az újítást.

Az igazgatóságokon tartott újítási ankéton a *Vasúti Főosztályt* csak *az 1. szakosztály* képviselte. Helyes lett volna, ha a többi szakosztály is hallja az újítók véleményét, problémáit. Az újítómozgalom lebecsülését tapasztalhattuk a *budapesti igazgatóságnál*, ahol a beszámolót tartó tervosztályvezetőn kívül egyetlen osztályvezető vagy helyettes sem jelent meg az ankéton. Így nem csoda, hogy vontatott volt ez a tanácskozás. A vezetők példamutatása viszont elősegítette a vita termékenységét a *szegedi* és a *szombathelyi* igazgatóságon és a *szombathelyi járműjavítóban.*

Jobb propagandát

Gyenge az újítómozgalom irányítása és propagandája.

Az irányító szervek rendszerint megelégszenek azzal, hogy kidolgozzák az újítási feladattervet, s szétküldik a külszolgálatnak. A szolgálati főnökségek, ha el is készítik feladattervüket, nem törődnek annak módszeres, alapos ismertetésével. Megelégszenek annyival, hogy a feladattervet kifüggesztik a hirdetőtáblán.

Nem ismertetik a dolgozókkal az elfogadott javaslatokat. A tapasztalatcserére küldés gyakran elmarad. Ezzel az újító is, a népgazdaság is károsodik. Az egyszemélyi elbírálók és a szakszervezeti bizottságok egyaránt felelősek ezért.

Nem használ a mozgalomnak, ha elmarad a legjobb újítók népszerűsítése, a velük való foglalkozás.

Az újítási díjat a legtöbb helyen úgy adják át, hogy senki se tudjon róla, senki ne lássa. Ilyen körülmények között aligha csodálkozhatunk a megcsappant érdeklődésen. Helyes volna időnként összehívni a vasút kiváló újítóit — már 191 van — és beszélgetni velük a mozgalom helyzetéről, problémáiról.

Az újításokkal foglalkozó szervek nem tartják be következetesen a kormányrendelet előírásait. A rendelet értelmében kísérletre és megvalósításra elfogadott javaslatokra szerződést kell kötni. Enélkül csak miniszteri döntéssel, vagy munkaköri kötelesség esetén szabad megkezdeni a kísérletet vagy a megvalósítást. Sok helyen, még a szakosztályoknál is megszegik ezt a rendelkezést.

Szerződéskötésnél nem érvényesül annak kétoldalú jogügylet jellege.

A szolgálati vezetők egyszerűen utasítják az újítót a szerződés aláírására. Hasonló a helyzet az újítási díj megállapításánál is. Az egyszemélyi elbírálók gyakran írják: *„Az újítási díjat 3 százalékban állapítom meg.”* Talán nem tudják, hogy a rendelet 11. §-a szerint *„az újítási díj a felek megállapodása szerint a népgazdasági eredmény 2—10 százalékáig terjedhet”.*

Előírja a rendelet, hogy *„ha az elutasító határozatot nem a vezető hozta, a felülvizsgálatot a vezetőnek kell elvégeznie”.* — Ezzel ellentétben sokszor ugyanattól kérik az újbóli véleményt. Indok: más nem ismeri a kérdést. Az ilyen indok a jó szakemberek lebecsülését jelenti.

Együttes felelősség

A népgazdasági eredmény megállapítását szolgáló számítások elkészítéséért a főmérnök és a főkönyvelő a vezetővel együttesen felelős. — Ez az alapelv sem érvényesül eléggé a vasútnál.

Pénzügyi szerveink inkább a revizori szerepet végzik, mint azt, hogy szempontokat és segítséget adjanak a számításokhoz.

Magatartásuk sok huzavonára vezet.

A szakszervezeti szervek nem segítik és ellenőrzik kellően az újítómozgalmat. Gyenge a propaganda. Az újítók nem kapnak tőlük megfelelő szakmai és jogi segítséget a javaslatok kidolgozásához, a szerződések megkötéséhez. Jobban kellene népszerűsíteni a bevált újításokat és azok készítőit. Szakszervezeti szerveink csak kampányszerűen ellenőrzik az újítást.

Csak a leglényegesebb problémákat, hibákat említettük. Ilyen hibákkal aligha tehetjük tömegmozgalommá az újítást. *A teendő: e hibák mielőbbi felszámolása, a kormány és a SZOT idevonatkozó határozatainak maradéktalan végrehajtása.* Az adott keretek között több és bátrabb kezdeményezés szükséges.

Sebestyén János

Korom Pálné intéző, Szeged állomás szolgálattevője 11 tagú brigádjával már kétszer elnyerte a szocialista brigád jelvényt és oklevelet

(Horváth Erika felv.)

A fiatal technikusok helyzete a vasútnál

A SZOT Műszaki Gazdasági Tanácsa felmérést végez a kezdő szakemberek, elsősorban a fiatal technikusok foglalkoztatásának viszonyairól. A vasút területén tíz szolgálati főnökség — a járműjavítók és az építési főnökségek — fiatal technikusai között összesen 200 kérdőívet osztottak szét. Teljesen kitöltve 190 kérdőív érkezett vissza.

A kérdőívek összesítéséből kitűnik, hogy az említett szolgálati helyeken a technikusok átlagos életkora 28 év. Fiatalabb, 22—25 éves viszonylag kevés van közöttük.

A technikusnők aránya 15,3 százalék.

Ez még akkor is kevésnek mondható, ha elfogadjuk azt a nézetet, hogy e szolgálati helyeken nem sok olyan munkakör van, melyet női dolgozók szívesen betöltenek.

Technikusaink többsége a nappali tagozaton végzett. Esti tagozaton 26 százalékuk, levelező tagozaton 19 százalékuk tanult.

A megkérdezettek 14 százaléka végzett a vasútgépészeti technikumban.

E csaknem teljesen vasúti munkára előkészítő szakközépiskola hallgatóinak nagy része feltehetően a vontatási szakszolgálat területén helyezkedik el. Az iskola elvégzése óta nem változtatott munkahelyet a megkérdezettek 63,7 százaléka. Egyszer változtatott 26,3 százalékuk, kétszer 5, háromszor vagy többször ugyancsak 5 százalékuk. Érdemes megjegyezni, hogy

8 fiatal technikus már ötször változtatta munkahelyét.

Munkakör szerinti megoszlásuk is érdekes. 12,1 százalékuk fizikai munkakörben dolgozik. Ez részben arra mutat, hogy a technikusi munkaköröket nem mindenütt adják technikumi végzettséggel rendelkezőknek, részben arra, hogy a bérezési előnyök jobban érvényesülnek a fizikai munkakörökben.

A megkérdezettek bérezési átlaga 1100—2300 forint között mozog.

Ez a bérszint csaknem azonos a nem vasúti vállalatokéval.

„Elégedett-e munkakörével?” — Erre a kérdésre 44,7 százalékuk azt válaszolta, hogy hosszú időre elégedett. 43,1 százalékuk csak átmenetileg elégedett, a 10 százalék nem tartja megfelelőnek munkakörét, és 2,2 százalék nem válaszolt erre a kérdésre. Arra a kérdésre, hogy milyen munkakört szeretnének betölteni, erősen megoszlottak a válaszok. 18 féle munkakört neveztek meg. Kiemelhető, hogy

legtöbben műszaki munkakörbe szeretnének kerülni,

hogy a termelést közvetlenül irányítsák, vagy tervezzenek. Vállalati, főnökségi szinten 22,6 százalékuk vesz részt továbbképzésben. 58,9 százalékuk viszont nem tanul — a technikusi oklevél megszerzése után megelégedett tudásával. Ez nem megnyugtató jelenség. Szervezett pártoktatásban 31 százalék, KISZ-oktatásban 17 százalék, szakszervezeti politikai oktatásban 13 százalék vesz részt. 28,5 százalékuk nem vesz részt politikai oktatásban, többségben azok, akik most fizikai munkakörben dolgoznak.

A továbbtanulási tervekről is tájékozódást szerezhetünk a kérdőívekből. Intenzív ez a szándék. A megkérdezettek 22,1 százaléka egyetemen, 40.5 százaléka felsőfokú technikumban kíván tovább tanulni. Nem foglalkozik ilyen tervekkel 28,9 százalékuk.

A felsőfokú technikumok iránt megnyilvánuló érdeklődésre érdemes felfigyelni.

Ha minden szakon létesül felsőfokú technikum, valószínűleg növekszik a ténylegesen továbbtanulók száma.

Ebből a viszonylag kis területet átfogó felmérésből szükségesnek látszik a technikusok helyzetének alaposabb vizsgálata, hogy annak alapján a vasút valamennyi szakszolgálatának területén egységesen szabályozható legyen a technikusok foglalkoztatása, a fiatal szakemberek helyzetének javítása.

L. J.

Munkásvédelmi rovat

Szervezett, fegyelmezett munka a balesetmegelőzés alapja

A lap előző számában írt, az építési és pályafenntartási szolgálatnál előforduló balesetek elemzésével egyetértek. Írásomban az előmunkások szerepéről szeretnék szólni a baleset megelőzésében.

Kevés az olyan pályamesteri szakasz, ahol ne fordulna elő kisebb-nagyobb következménnyel járó baleset. Némelyik vezető azt tartja, hogy ez a munka velejárója, hiszen *a vasút veszélyes üzem.*

A balesetek okait elemezve kiderül, hogy az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál sem a veszélyességből ered a balesetek többsége, hanem abból, hogy nem tartják be az óvórendszabályokat.

Ne sajnáljuk az időt

Sok baleset amiatt történik, hogy az előmunkások a munka megkezdése előtt nem hívják fel a dolgozók figyelmét az elvégzendő munkában rejlő baleseti forrásokra. *Nem helyes, hogy sajnálják a 4—5 perces eligazítást.* Ha esetleg ezt meg is teszik, nem biztos, hogy kellő figyelemmel ellenőrzik az előírások betartását. *A figyelmes előmunkás észreveszi a helytelen szerszámhasználatot, a szabálytalan munkát és közbelép, még mielőtt baleset történne.*

A pályamester eligazítása alapján az előmunkás szervezi a munkahelyre vonulást, a munka menetét és a visszatérést a munkahelyről. Éreznie kell az előmunkásnak, hogy *a csapatának testi épségéért is felelősséggel tartozik.*

Balesetvizsgálat alkalmával sok előmunkás arra hivatkozik, hogy a dolgozók nem fogadják meg a szavát. Ez elkerülhető, ha az előmunkás határozott fellépésű, mindenkitől egyformán megköveteli a fegyelmet. *Az 1963. évi 34. számú törvényerejű rendelet a munka közvetlen irányítóinak feladataként írja elő, hogy a figyelmeztetés ellenére is szabálytalanul dolgozót eltiltsa a további munkától.* Az *előmunkás*, aki a többszörösen fegyelmezetlen magatartást tanúsító dolgozót nem tiltja el a munkától, és emiatt baleset történik, magára vállalja a felelősséget a balesetért.

Vonják le a tanulságot

Az előmunkás nevelő célzatú figyelmeztetése is legyen határozott, mutasson rá az esetleges következményre. Minden munkahelyen jelen vannak a munkásvédelmi őrök is. Helyes, ha ők is segítik az előmunkást, felhívják társaik figyelmét az óvatosságra. Az esetleg megtörtént baleseteket, a könnyebb sérüléseket is, tárgyalják meg munkatársaikkal, hogy okuljon ezekből a csapat minden tagja.

Az előmunkás és a munkásvédelmi őr külön is beszéljen a nevelésre szoruló dolgozóval. Világosítsa fel a pályafenntartási feladatokról, azok baleseti veszélyeiről. Feltétlenül hasznos, ha egy-egy rövid időszak után —, például havonta —, *értékeli az előmunkás a csapat munkafegyelmi helyzetét, s az esetleg megtörtént baleset okait.* Jó alkalom ez arra, hogy megmagyarázza, hogyan kell továbbfejleszteni a kollektíva munkáját, megfelel-e a munkafegyelem színvonala a biztonságos munka követelményeinek.

Ne feledkezzenek meg az ilyen értékelésről a szocialista brigádok sem. A jó közösségi szellem kialakítása megköveteli, hogy az esetleges hibákat a bírálat módszerével nyesegessük. A brigád minden tagja ismerje meg: mit kell tennie, hogy a közösség munkája zavartalan legyen. Az ilyen értékelések alkalmával dicsérje meg a brigádvezető azokat, akik példát mutatnak fegyelmezett magatartásukkal.

Molnár Árpád
Budapest

Tájékoztató az üzemi balesetesek kárának megtérítéséről

A szakszervezeti bizottságok és a bizalmiak tájékoztatása végett, kivonatosan ismertetjük, a dolgozó egészsége vagy testi épsége sérelméből eredő károk megtérítéséről szóló 2/1964. /IV. 3./ Mü.M. sz. rendeletet, valamint a vállalat anyagi felelősségét az üzemi balesetekért és más egészségi károsodásért.

1. A vállalat a vele munkaviszonyban álló dolgozónak köteles megtéríteni mindazt a kárt, amely életének, egészségének, vagy testi épségének megsértésével a vállalat, vagy annak alkalmazottja hibájából keletkezett. A munkába menet és munkából jövet keletkezett kárt csak akkor lehet megtéríteni, ha a sérülés az utazás alatt a vállalat szállítóeszközén történt.

A vállalat csak akkor nem köteles megtéríteni a dolgozónak a sérülésből eredő kárt, ha bizonyítja, hogy azt elháríthatatlan ok (pl. villámcsapás), vagy maga a károsult elháríthatatlan magatartása okozta. Mentesül annak a kárnak a megfizetése alól is, amelyet a dolgozó vétkes magatartása idézett elő.

A vállalat a dolgozó sérüléséből eredő vagyoni kárát köteles megtéríteni.

Elmaradt jövedelem alatt azt értjük, ha a dolgozó sérüléséből származó munkaképtelensége, vagy munkaképesség-csökkenése miatt elesik a keresetétől, előbbi keresetét nem éri el, második állásából vagy mellékfoglalkozásából eredő jövedelmét elveszti, stb.

Nem kell megtéríteni azoknak a szolgáltatásoknak az értékét, amelyek csak munkavégzés esetén járnak (pl. védőétel, munkaruha, stb.).

2. Dologi kár alatt a sérelem folytán a dolgozó ruházatában, használati tárgyaiban, vagy a nála levő egyéb dolgaiban keletkezett kárt kell érteni.

3. Költségek és kiadások címén a vállalat köteles megtéríteni az otthoni ápolással járó többletköltséget, feljavított élelmezési költséget, szállítási költséget stb., továbbá a sérüléssel kapcsolatos egyéb indokolt költségeket és kiadásokat (pl.: a vele közös háztartásban élők indokolt beteglátogatási költségét stb.).

A dolgozó halála esetén a hozzátartozók ráutaltságuk mértékének megfelelően igényelhetik a felmerült indokolt költségeket és kiadásokat (pl.: a temetkezési költséget). A vállalat az elveszett tartás erejéig kártérítést köteles fizetni.

Ha a kártérítés megállapítása után lényeges változás következik be a dolgozó egészségi állapotában, szakképzettségében, munkakörében, vagy berendezés folytán hasonló munkakörében mind a károsult, mind a vállalat kerheti a megállapított kártérítés módosítását.

Ha a vagyoni kár mértékét nem lehet pontosan kiszámítani, a vállalat olyan összegű általános kártérítést köteles fizetni, amely alkalmas a károsult teljes anyagi kárpótlására.

A kár bejelentésére köteles a vállalat a dolgozó figyelmét felhívni, hogy azt a baleset bekövetkezése, felgyógyulása, vagy az állapot lényeges változása után 30 napon belül jelentse be a vállalatnak. A kártérítést 30 napon belül köteles a vállalat megfizetni, vagy ha az igénnyel nem ért egyet, ez alatt az idő alatt a dolgozót értesíteni.

Ha a vállalat 30 napon belül nem fizeti meg a kártérítést, vagy az igény mértékével nem ért egyet a dolgozó, két hónapon túl is panaszt tehet a vállalati egyeztető bizottsághoz.

Ezeket a rendelkezéseket az 1961. évi április 1. napja után bekövetkezett sérelmekre is alkalmazni kell, kivéve, ha a bíróság már jogerős határozatot hozott.

Emlékét megőrizzük

Szeged állomás dolgozói nagy részvéttel kísérték utolsó útjára Halász Miklós főkalauzt, aki üzemen kívül történt baleset következtében hunyt el 42 éves korában.

Feleségén, négy árváján és idős szülein kívül a pártszervezet, a szakszervezet és az állomás vezetői, valamint többszáz munkatársa búcsúzott tőle. Sírjánál — ahova koporsóját szocialista brigádjának tagjai vitték — Tóth József rezenylőtiszt és Kasza Lajos, a szakszervezeti bizottság titkára mondott búcsúbeszédet. Kommunista vasutas volt Halász Miklós és mint szakszervezeti bizalmi mindig lelkesen dolgozott.

Emlékét megőrizzük.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

NEMZETKÖZI élet

„A francia vasutasok üdvözletét tolmácsoljuk"

A szakszervezet elnökségének meghivására május 22-en hazánkba érkezett George Seguy, a CGT vasutas szakszervezetének főtitkára, a Francia Kommunista Párt Politikai Bizottságának tagja, Jean Pierre Grignon és Daniel Jourdian, a szakszervezet titkára. A küldöttség számos vasúti szolgálati helyen és intézményben tanulmányozta a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeit. Az alábbi cikket szerkesztőségünk kérésére Seguy elvtárs, a küldöttség vezetője írta.

★

Nagy öröm számunkra, hogy meglátogathattuk Magyarországot, ahol a hatalom a munkásoké és parasztoké, ahol a termelési eszközök köztulajdonná lettek, és ahol minden erőfeszítés célja a nép boldogsága. Az az ember benyomása, mintha egy fordított világ után a helyes világba érkezett volna. A híres „szabad világ"-nak francia része —, hogy azt a nevetségesen igényes kifejezést használjuk, amelyet a kapitalisták alkalmaznak rendszerük bűnös cselekedeteinek fedezésére — a válságban jelentős munkásküzdelmek színhelye.

1958 májusa —, a De Gaulle-féle hatalom franciaországi uralomra jutása — óta, a vasutasoknak 39 alkalommal kellett sztrájk útján harcot vívniuk azért, hogy megőrizzék bérük vásárlóerejét, megjavítsák munkafeltételeiket, megvédjék szociális jogaikat, szakszervezeti és demokratikus szabadságjogaikat, megtörjék a fasiszta erőszakos fordulatra irányuló kísérleteket, hogy rákényszerítsék a gyarmatositókra a gyarmati népek függetlenséghez való jogának elismerését.

Jelenleg, amikor a kormány abból a célból, hogy kielégítse a trösztök étvágyát és táplálja katonai költségvetését, ki akarná kényszeríteni a bérek rögzítését és szorgalmazza az illuzórikus, úgynevezett stabilizációs tervet, a vasutasok és velük együtt az államosított vállalatok és közszolgálatok többi dolgozója harcolnak illetményeik valorizálása érdekében, és azért, hogy a technikai haladás ne súlyosbítsa még jobban a máris igen nehéz munkakörülményeiket.

A harcok során a vasutasok épp úgy, mint a többi dolgozó, saját tapasztalatuk alapján látják annak a politikai hatalomnak a kártevését, amelyet teljes egészében a nagy ipari- és fináncitőke ural. Világosan áll előttük, hogy az akciót nem szabad pusztán gazdasági célkitűzésekre korlátozni; arra kell törekedni, hogy Franciaországban diadalra jusson egy valóban demokratikus rendszer, amely az új, helyesebb világ megteremtésére irányuló változások előtt megnyitja az utat. Ezen az alapon és ilyen perspektívákkal növekszik a személyi hatalom népi ellenzéke és fejlődik Franciaországban a dolgozók és valamennyi demokratikus erő akcióegysége.

A burzsoázia és mindazok, akik érdekeiket kiszolgálják, úgy vélik, árthatnak a mi munkás-harcos tekintélyünknek azzal, hogy gyakran a szemünkre vetik a szocialista országok népei iránti barátságunkat, a szocialista rendszer iránti rokonszenvünket. Amikor ez teszik, akaratlanul is hozzájárulnak ahhoz, hogy dolgozóink fogékonyabbá legyenek a szocialista országokban elért jelentős haladás és lenyűgöző sikerek iránt, amelyek napról napra bizonyítják fölényüket a régi kapitalista rendszer felett.

Amikor a magyarországi ellenforradalmat szétzúzták, nem hiányoztak Franciaországban a próféták, akik Magyarország számára nem láttak más jövőt, mint az elkerülhetetlen nyomort és csődöt. Az a szomorúság, amelyet ezek az elkésett reakciósok a szép és erős Magyar Népköztársaság valóságával szemben éreznek, mértékét képezi annak az örömnek, amelyet azon francia dolgozók éreznek, akik szembeszálltak 1956-ban ezzel a fasiszta gyűjtogatással, amely az itteni ellenforradalomból tápot merített.

Delegációnk örül annak, hogy a magyar vasutasoknak saját hazájukban kívánhat munkájukhoz teljes sikert és hogy tolmácsolhatja nekik francia elvtársaik forró üdvözletét.

Soproni őrjáraton

„Ezt az állomást pompásan kicsinosították." Ilyen véleményt mond legtöbb idegen, amikor megpillantja a soproni GYSEV-állomás épületét, s a virágokkal díszített környéket. *„Ha majd megkezdődnek a soproni hetek, akkor nézzenek körül"* — mondják bizakodva a vasutasok. Jogos a bizakodásuk, hiszen társadalmi munkával hozták rendbe az elhanyagolt állomás környékét. Még az osztrák vasutasok is segítettek, hogy mihamarabb elkészüljön, a park, a virágágyás.

Ez is bizonyítja, hogy nem akármilyen emberek teljesítenek itt szolgálatot.

— Három brigádunk nyerte el a legutóbb a szocialista címet. Valamennyien új „hajtása" a mozgalomnak, mert évekkel ezelőtt ebben a versengésben kudarcot vallottunk. Ma már újra él a mozgalom. Friss erőkkel, kitűnő dolgozókkal erősödött a szocialista brigád címért küzdők népes tábora — mondotta Puszta József szb-titkár.

— Igen jó, hogy a bérrendezés óta csökkent a fluktuáció. Az emberek szívesen maradnak a vasútnál — tette hozzá Tarján Ferenc állomásfőnök. *— Az is kedvező, hogy az állomásunk tovább fejlesztik. Két nagy teljesítményű Dieselmozdonyt kaptunk a tolatáshoz. Nem is volt fennakadás a tranzit forgalom megszervezésében.*

A belföldi megbízásuknak is maradéktalanul eleget tettek. Grafikusan történik az iparteleppek kiszolgálása. A darabáru-forgalmat tizenkét gyűjtőkocsi látja el. A közúti gépkocsifuvarozást is sikerült ügyesen megszervezni. A GYSEV-állomás jó munkája is elsősorban a szocialista kollektíváknak köszönhető, amelyeknek a versenyében tavaly Pichler Rezső forgalmi szolgálattevő brigádja vitte el a pálmát.

részellátás. Baj volt a villanyégőkkel is. A húsvéti forgalom idején egy-egy fülkében csak egy égő égett. Ammóniákszóda hol van, hol nincs. S mivel olyan sok szó esik Sopron állomás csinosításáról, kérdem én, mikor lesz megfelelő öltözője, mosdója a kocsiműhely dolgozóinak? Ezek az emberek egy kimustrált személykocsiszekrényben kényszerültek, és munka után vödörben, lavórban mosakodnak. Különben is az ideiglenes „bódék" csúfítják az állomás környékét. De eddig ígéretet sem kaptunk, hogy javulni fog a helyzet.

Több figyelmet érdemelnek a fűtőháziak, akik az elmúlt évben is kitűnő termelési eredményekkel büszkélkedtek. A szocialista brigádok száma a fűtőházban tizenöt. A kocsiműhely, valamint a villamosműhely dolgozói már úgy döntöttek, hogy megszerzik a szocialista műhely kitüntetést.

Forrai János

Sopron-déli állomáson is bizakodó a hangulat

— Hat év alatt hat vezérigazgatói dicséretben részesültünk — hallottuk Voloscsuk Antal állomásfőnöktől Sopron-déli állomáson. *— Nekünk is a három szocialista kollektíva az erősségünk. Pesky Ferenc, Kopácsi József és Horváth Sándor brigadja derekas munkát végzett az utóbbi időben Hogy mi a brigádok sikerének titka? A munkához való becsületes, jó hozzáállás.*

Mit jelent ez? Az elmúlt negyedévben hatezer kocsival többet továbbítottak a tranzit vonalon, mint az előző negyedben. Az iparteleppek helyi leadása és feladása megkétszereződött. Mindennap külön irányvonatot állítanak össze Ferencváros rendeltetéssel.

Sok gondot okoz az állomás dolgozóinak, hogy több száz iakományigazítást kellett végezniük. Különösen sok baj van a fa-, deszka-, léckülde-ményekkel. Helyes lenne, ha ilyetlen állomáson sem tűrnék meg a szabálytalanságot.

— Jó lenne az is, ha még többet törődnének feletteseink a korszerűbb munka feltételeinek biztosításával — egészítette ki az állomásfőnök szavait Bejczi László. *— A tolatást például egy 326-os sorozatú mozdonnyal végezzük. Két új vágány is elkelne a rendező. Annak viszont örülünk, hogy a kulcsos váltókat lecserélik, és modern biztosító berendezéssel dolgozhatunk majd a jövőben.*

A fűtőháziak is helytállnak

— Az első negyedévben 136 százalékra teljesítettük tervünket — fogadott bennünket Domonkos Miklós fűtőházfőnök. *— A tervezetthez képest másfél millió forinttal olcsóbban szállítottunk.*

— Szó van arról, hogy ebben az évben kicserélik a régi, elavult szerszámgépeinket — folytatta a beszélgetést Domonkos elvtárs. *— De továbbra is gond maradt az alkat-*

3 millió forintos szénmegtakarítás

Az első negyedévi eredményekről számoltak be a *debreceni fűtőház* legutóbbi termelési tanácskozásán. A fűtőház mozdonyai a tervezett 6,5 millió 100 etkm helyett 7,5 millió 100 etkm teljesítményt értek el az első negyedévben.

A tervhez viszonyítva 4960 tonna szenet takarítottak meg, melynek értéke meghaladja a 3 millió forintot. A kiváló vontatási teljesítmények elérését jól segítette a fűtőház 6 NOHAB mozdonya. A gőzmozdonyok közül a legjobb eredményt a 424 291-es gép érte el Magó Ferenc és Papp István mozdonyvezetők irányításával. Három hónap alatt 130 tonna szenet takarítottak meg.

A termelési tanácskozás sokat foglalkozott a személyvonati menetrendszerűség problémájával is. Több gondot kell fordítani a mozdonyok karbantartására, a szolgálat pontos ellátására, hogy kevesebb legyen a késés.

Marosán Pál
Debrecen

ÚJ KÖNYVEK

Apró Antal: A szocialista országok gazdasági együttműködésének időszerű kérdései.
(Az MSZMP Központi Bizottsága politikai akadémiája)

A könyv a politikai akadémián elhangzott előadást tartalmazza jelentősen bővített formában, mellékletekkel kiegészítve. Ismerteti és elemzi a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa 15 éves tevékenységét és fejlődését; foglalkozik a szocialista országok gazdasági együttműködésének legfontosabb és legidőszerűbb kérdéseivel nyersanyag- és energiaellátottság nemzetközi szakosítás, a kooperáció, a szocialista országok tudományos és műszaki együttműködése stb. Részletesen elemzi a mezőgazdaság területén folytatandó együttműködés legfontosabb feladatait. Külön fejezetben foglalkozik a szocialista országok közötti két- és többoldalú gazdasági kapcsolatok fejlesztésével.

A KGST szervezeti alapelveinek ismertetése, valamint a szocialista országok gazdasági eredményeiről készült statisztikai táblázatok és rajzos grafikonok egészítik ki a kötetet.

Kahulits István: Az üzemszervezésről.

A könyvből megismerhetjük az üzemekben feltárt veszteségidők összetevőit, keletkezésük okait és tartalmát, megszüntetésük lehetőségeit, az egyes üzemek sajátosságait a népgazdaság adta feladatok tükrében.

A szerző konkrétan rámutat a vállalatok esetleges belső tartalékainak feltárására, a [illegible] fejlesztésének lehetőségeire eredményeire és hatására vállalati és népgazdasági összefüggésben, figyelembe véve a dolgozók egyéni érdekeltségét is. Foglalkozik a munka-, illetve termelésszervezés valamennyi főbb problémájával, a kis, közép és nagy sorozatú gyártás kérdéseivel, a termelés előfeltételeinek a megteremtésével, az anyagmozgatás, a karbantartás és javítás megszervezésével és nem utolsó sorban a műszaki fejlesztéssel összefüggő szervezési feladatok tapasztalataival, módozataival.

A művet figyelmébe ajánljuk a gazdasági műszaki vezetőknek és valamennyi — a termelés irányításában, ellenőrzésében részt vevő — párt- és tömegszervezeti funkcionáriusnak.

Tábori András: A szocialista brigádok életéről

A kiadó gyorsan népszerűvé vált képes, rajzos agitációs sorozatának következő füzetében Tábori András a szocialista brigádok életét, munkáját, eredményeit és problémá[illegible]

Gárdos Mariska: Kukoricán térdepelve

Gárdos Mariska írónő a Szálij gondolat .. című könyve után, most új könyvvel örvendezteti meg az olvasókat. A szerző, Kukoricán térdepelve című új könyve nem egyszerű életregény. Az írónő könnyed érdeklődést keltő módon — írja le azokat az életsorsokat, amelyek a társadalmi élet drámai fejlődése közben, rendkívül izgalmas változások következményeiként drámai fordulatokban bővelkednek. Az írónő könyve minden lapján — a dolgozó tömegek igazságos harcának állít maradandó emléket és ennek a hősies harcnak keretébe illeszti be a legöntudatosabb dolgozók küzdelmes életét.

Dr. Vikár György: Csak ideges panasz
(Medicina Könyvkiadó)

A kitűnően megírt kis könyv a neurózisokról szól. Mindvégig lebilincselő stílusban, számtalan orvostörténeti példával, élettani kísérletek leírásával színesítve tisztázza az ideges tünetek lényegét, az idegrendszeri és hormonális hátteret, a reflexek és a stress szerepét. Ezt követően a hétköznapi életből vett példákon mutatja be a családi és a társadalmi konfliktusokat, az egyes neurotikus kórkép kialakulását és a gyógyulás lehetőségét. Különösen megkapó és rendkívül tanulságos a társadalmi beilleszkedés hibáiból eredő konfliktusok ábrázolása.

Köszöntjük a pedagógusokat

Június 7-én a pedagógusokat köszönti az ország apraja-nagyja. A 13. pedagógusnapon a vasutas szülők és gyermekeik az elismerés, a szeretet virágaival köszöntik nevelőiket, tanítóikat, tanáraikat.

A felszabadulás előtt a pedagógusok a nemzet napszámosai voltak. Az értelmiség legrosszabbul fizetett rétegeként, nehéz körülmények között dolgoztak a nép tanítói, a tudományok magvetői. A legközvetlenebbül tapasztalhatták a társadalom kiáltó igazságtalanságait és minden erejükkel tiltakoztak ellene.

A mintegy 80 000 főt számláló pedagógustársadalom munkája is új, igaz értelmet nyert a felszabadulás óta. Szocializmust építő országunk köztiszteletben álló, megbecsült tagjai. Munkakörülményeik javulását számos új iskola, oktatási intézmény jelzi. Áldozatkész és eredményes munkával készítik elő ifjúságunkat a szocializmus építésére. Pártunk művelődéspolitikai irányelveinek megvalósításában a kulturális forradalom győzelméért az első vonalban küzdenek a pedagógusok.

Külön köszöntjük azokat a pedagógusokat, akik a három vasúti technikum, a nevelőintézetek, kollégiumok és a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum tanulóit nevelik, s azokat, akik a dolgozók esti iskoláiban és az üzemi iskolákban mintegy tízezer vasutast oktatnak. Áldozatos munkával segítik, hogy a vasutas dolgozók általános műveltsége, szakturdása elmélyültebb legyen.

Iskoláink korszerűek, mert a szocializmus eszméit hirdetik, a szebb, kulturáltabb életre nevelik ifjúságunkat. S mondhatunk-e elismerőbb szavakat a pedagógusok munkájáról, mint az a tény, hogy tanuló nemzet lettünk.

JÓSLAT

Ugy a harmincas évek végén járhattunk. Tavasz volt. A nap majdnem úgy sütött mint most. A diákélet akkor is csak a tanulási kényszer miatt volt néha felhős, akárcsak most. A tanár akkor is kérdésekkel kellemetlenkedett és ezeket a kérdéseket akkor is csak értelmes feleletekkel lehetett lerázni.

Az elismerés nem maradt el, ha tudtunk. A kedves jelzőkkel sem fukarkodott a jó öreg, ha némi hiányosság mutatkozott a magas tudományok elsajátításában. Bizony azért a házagos tudás is felszínre került. A tudatlanság pedig kiváltotta a jó tanárból is az ősregi kifakadást:

— Fiam, nem lesz belőled semmi!

Ó, bár már csak ott tartanánk, gondoltam. Szerettem volna ott, azonnal semmi lenni, mert akkor nem kérdeznének, nem kellene felelni, további kémlelhetném a levegőeget, hiszen én semmi sem vagyok.

Két és fél évtized telt el azóta és a körúti forgalomban összevillant szemem az öreg tanároméval. Tisztelettel köszöntöttem. Ő kutatott gondolataiban, én kisegítettem és láttam, hogy jólesik neki a súgás. Emlékezett-e rám vagy csak szinlelte, hogy tudja ki vagyok, nem tudom ma sem. Egyet azonban megkérdezett, már csak úgy szokásból:

— Mi lett belőled fiam?

Röviden válaszoltam, azt sem mondtam igaza volt annak idején, azt sem, hogy nem. Megmondtam — tanár.

F. K.

SZEGEDI VASUTAS KÉPZŐMŰVÉSZEK KIÁLLÍTÁSA

Szép kiállítás keretében adott számot munkájáról a szegedi vasutasok képzőművész köre. A kör 15. kiállítása gazdag anyagot tárt a közönség elé. Különösen Szegfű János, Szőke Győző és Bede István képei tetszettek a látogatóknak.

Dokumentálta a kiállítás, hogy a szegedi képzőművészek szorgalmasan dolgoznak és arra törekszenek, hogy a vasutas élet és városuk jellemző vonásait művészi eszközökkel örökítsék meg. A kiállított művek bizonyították, hogy szorgalmas munkájuk nem volt eredménytelen.

Sziládi Sándor
Szeged

Kártyacsata helyett irodalmi est

A *Miskolci Építési Főnökség* ideiglenes és telepített munkásszállásán korábban a kártyacsaták jelentették a dolgozók legfőbb szórakozását. Kevés könyvet olvastak, filmet ritkán láttak a pályaépítők. Most más a helyzet a főnökség 160 férőhelyes modern munkásszállásán, amely a Miskolc—tiszai pályaudvar közelében épült.

A szakszervezeti bizottság segítségével helyes irányban fejleszti a dolgozók kulturális érdeklődését a munkásszálló önkormányzata. A városi tanács művelődési osztálya is segítséget ad. Rendszeressé váltak az egészségügyi és ismeretterjesztő előadások. A filmvetítésen kívül már képzőművészeti kiállítást, hangversenyt és irodalmi estét is rendeztek a munkásszálló lakói részére.

Különösen jól sikerült a miskolci munkás képzőművészek kiállítása. Tetszett a pályaépítőknek a miskolci zeneiskola és a tanácsi zenekar hangversenye is. Júniusban „Miskolci séta" címmel irodalmi estet rendeznek a pályaépítők részére.

Valóban gazdag ez a kulturális program. Jó lenne, ha legalább ennyire törődnének a többi miskolci vasutas munkásszállás lakóival . . .

Kisvárdai János
Miskolc

A ludasiak dicsérete

A budapest—miskolci vonalon utazók nem egyszer emlegetik dicsérően Ludas állomás tisztaságát. Az állomás kollektívája rászolgál a dicséretre. A felvételi épület és környéke mindig tiszta, gondozott. Amint a vasutasoknak egy kis szabad idejük akad, a parkban tevékenykednek. Locsolják, gondozzák a virágokat, csinosítják állomásuk környékét. A felvételi épület előtti peron a nyári hónapokban valóságos rózsaliget. Ludas állomáson kellemes megy a várakozás is.

(—váry)

Évzáró a munkásakadémián

A pécsi igazgatóság szakszervezeti bizottsága a múlt ősszel munkásakadémiát indított. Az évzáró előadást május 18-án tartottuk ünnepélyes keretek között.

Az akadémia keretében öt irodalmi, öt képzőművészeti és öt zenei tárgyú előadást hallhattak a résztvevők. Átlag 82 igazgatósági dolgozó vett részt az előadásokon. A hallgatók az évzárón emléklapot kaptak.

Gelencsér József
Pécs

Élénk klubélet Kálban

A káli vasutasok klubjában hónapok óta élénk élet folyik. A szabad idejükben szórakozni vágyó vasutasok a biliárdtól a televízióig, a sakktól az asztaliteniszig mindent megtalálnak. Nem véletlen, hogy szívesen töltik szabad óráikat a jól berendezett klubhelyiségben.

Igen népszerű a teke is. 1962-ben a klub udvarán egy jedett tekepályát építettek. A jórészt társadalmi munkával épült pálya — mint később kiderült —, a versenyzerű tekézésre nem alkalmas. Ezért a közelmúltban újra aszfaltozták. Az aszfaltozó munkáknál több mint 10 tekéző társadalmi munkás segített. A villanyszerelési és néhány egyéb apró munka még hátra van, de a tekesport hívei máris birtokukba vették a kitűnő pályát.

Az új tekecsarnok most már versenyzésre is alkalmas. Éppen ezért a jövőben nemcsak házi versenyeket, hanem bajnokságokat is rendezhetnek ott a legjobbak. Megvan a lehetőség arra is, hogy a káli VSE teke-szakosztályt alakítson.

(Szigetvári)

Középpontban a bizalmiak munkája

A Hajdú-Bihar megyei bizottság gondos vizsgálat alapján értékelte a bizalmiak munkáját. A vizsgálat kiterjedt, a megye területén működő 963 bizalmi munkájára. *Most eltérünk rovatunk szokásos módszerétől és belelapozunk a megyei bizottság jelentésébe.*

A *Hajdú-Bihar megyei bizottság* a SZOT és szakszervezetünk központi vezetőségének határozata alapján a bizalmiakkal való foglalkozást a munka homlokterébe állította. A bizalmiak politikai, szakmai és általános műveltségi színvonalának növelésére törekedtek, hogy ezáltal nagyobb hozzáértéssel, tájékozottsággal végezhessék felvilágosító, nevelő, munkájukat a dolgozók között. A titkári értekezletek napirendjéről sohasem marad el a bizalmiakkal való foglalkozás. Rendszeresen ismertetik a jól bevált módszereket, hogy azok a megye egész területén megvalósuljanak.

A választások után az új bizalmiak részére egynapos oktatást tartottak. Az idei oktatási év keretében *öt előadásból álló tanfolyamon 275 bizalmit oktattak.* A kisebb szakszervezeti bizottságok bizalmijai részére egy-egy vonalszakasz központjában — *Hajdúböszörményben, Berettyóújfalun, Biharkeresztesen, Nyírábrányban* — rendezett tanfolyamokat a megyei bizottság tagjai vezették.

A megyében a szakszervezeti bizottságok is gonddal foglalkoznak a bizalmiakkal. *Havonta rendszeresen tartják a bizalmi értekezleteket.* A nagyobb szolgálati helyeken negyedévenként összevont értekezletre is sor kerül.

Az értekezletek napirendjén a szakszervezet előtt álló feladatok szerepelnek. A vezetőség tagjai minden alkalommal elmondják, hogy milyen segítséget várnak a bizalmiaktól a termelési, a munkavédelmi, a társadalombiztosítási és egyéb feladatok tekintetében. *Debrecen állomás* I. műhelybizottságánál például a termelési felelős, *Kiss János* elvtárs ismertette a bizalmiakkal, hogyan szervezzenek egyéni felajánlásokat, miként állítsák össze a szocialista brigádok vállalásait. A társadalombiztosítási tanács elnöke a környezet-tanulmányozás módszereit és a rendkívüli segélyekkel kapcsolatos problémákat ismertette. Az utóbbi időben rendszeresebbé tették a bizalmiak tájékoztatását a különböző rendeletekről és határozatokról.

Mindez érezteti hatását a bizalmiak munkájában. Aktivitásuk megnőtt, rendszeresen beszámolnak a munkáról, bátran bírálják a hibákat. *Javult a szakszervezeti rendezvények látogatottsága,* mert a bizalmiak felhívják ezekre dolgozótársaik figyelmét. Mind több az olyan szolgálati hely, ahol a termelési tanácskozás előtt a bizalmiak megbeszélik a dolgozókkal a napirendi kérdéseket.

A bizalmiak jó munkájának is köszönhető, hogy *355 szocialista brigád működik a megyében. Tíz szolgálati hely már a szocialista címért versenyez.* A nevelőmunka eredményei jelentkeznek abban is, hogy tavaly már 23 636 kötetet kölcsönöztek a megye vasutas könyvtáraiból és 18 munkásakadémia működött 530 hallgatóval. 882 dolgozó — közöttük 63 bizalmi — vesz részt az állami oktatásban.

Néhány egyéni példa: *Egerházi Gábor* 1947 óta bizalmi a *debreceni járműjavítóban.* Csoportjából 3 dolgozó végzett szakmunkás tanfolyamot, 3 a dolgozók esti iskolájába járt. A csoport minden tagja politikai iskolára jár, munkájuk példás. *Tövisi Sándor* püspökladányi bizalmi mintaszerűen eljár a balesetet szenvedett és a nyugdíjba menő dolgozók ügyeiben. A bizalmi csoportok összefogását, jó kollektív szellemüket példázza, hogy az *Építési Főnökségnél* 7 dolgozó családi házának építését segítették társadalmi munkával 1963-ban.

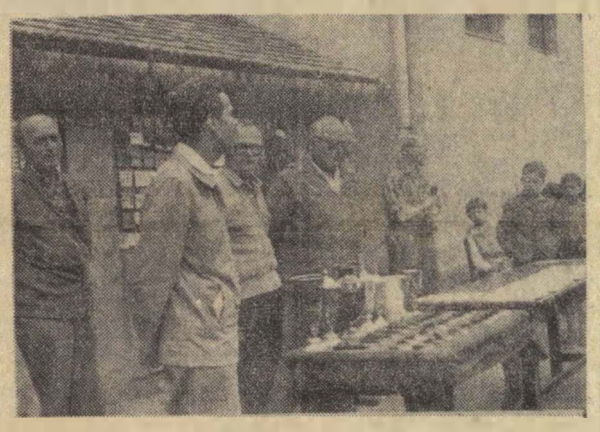
A szolgálati vezetők többsége a bizalmiak segítségét is igényli a szállítási és a termelési tervek végrehajtásához. Viszont hiba, hogy nem mindenütt kérik még a bizalmiak véleményét kitüntetés, jutalmazás vagy előléptetés alkalmával.

A *Hajdú-Bihar megyei* bizalmiak munkájáról alkotott képünk nem volna teljes, ha nem beszélnénk a helyenként tapasztalható hibákról. Nem minden bizalmi végez még megfelelő politikai felvilágosító és nevelő munkát. Egy részük elnéző az utasítások megszegőivel, a szolgálatba ütésban jelentkezőkkel szemben. A bizalmiaknak is következetesebb munkát kell végezniük a balesetek megelőzése érdekében. Több gondot kell fordítani az új tagok felvételére is.

A néhány évvel ezelőtti helyzethez képest ma lényegesen jobb munkát végeznek szakszervezetünk Hajdú-Bihar megyei bizalmijai, s ennek hasznát látja a megye egész tagsága.

Tájékozódási verseny a Börzsönyben

A budapesti igazgatóság sportkörének természetjáró szakosztálya fennállásának 15 éves jubileuma alkalmából május 17-én Jubileumi Kupa és Csik Judit emlékversenyt rendezett a Börzsönyben, Márianosztra környékén. A versenyt, amelyen mintegy 200 természetjáró vett részt 8 kategóriában rendezték meg.



A jól sikerült tájékozódási verseny befejezése után a rendező bizottság nevében Vizkeleti László szakosztályvezető összegezte a tapasztaltakat, majd kiosztotta a tiszteletdíjakat

(Laczkó Ildikó felv.)

A feledékenység tárháza

Fejfa, koszorú, műfogsor a talált tárgyak között

Emberi tulajdonság a feledékenység, s bizvást elmondhatjuk, mi magyarok ebben sem állunk rosszul. *A Keleti pályaudvaron* a talált tárgyak kezelősége valóságos tárháza a feledékenységnek. Tömött polcokat talál a látogató.

— *Érdemes itt körülnézni* — mondta *Fekete Károly* kereskedelmi hivatalnok, a talált tárgyak kezelője. — *Ahány tárgy, annyi ember bosszúsága van mögötte, hiszen senki sem örül annak, ha utazás közben elveszíti valamelyik csomagját.*

Kézitáskák, kosarak, bőröndök sorakoznak a polcokon. Annyi női esernyő, hogy boltot lehetne megtölteni vele. Sapkákban, kalapokban és felöltőkben sincs hiány.

— *Mit felejtenek a leggyakrabban a vonatokon?*

— Kézitáskát meg kalapot.

— *Kik a legfeledékenyebb utasok?*

— A talált tárgyak mennyiségéből ítélve a szabadságos katonák. Rengeteg katonasapkát találunk. Gazdáiuk ritkán jelentkezik. A sok tányérsapkát negyedévenként átadjuk a honvédségnek.

Egy év — 12 800 talált tárgy

A jegyvizsgálók és a becsületes utasok a múlt év folyamán 12 800 talált tárgyat adtak be a kezelőségre. 70—80 százalékukért jelentkezett a tulajdonos.

— *Mi történik a többi gazdátlan holmival?*

— Három hónapig őrizzük, s ha senki nem jön értük, átadjuk a Bizományi Áruháznak.

Sok olyan holmi is van itt, amit eladni sem lehet. Ki venne meg elvesztett műfogsort? — Mert ilyen is van. Találtak néhány koszorút, sőt még egy fejfát is. (*Akinek szánták, talán jeltelen sírban nyugszik valahol . . . ?*)

Szép fiatal pár mosolyog a fényképről. Ejnye, szabad ilyen kedves emléket elhagyni? Ráadásul még érte se jöttek.

— A legtöbb elveszett tárgyért hamar jelentkezik a tulajdonos — folytatta Fekete Károly. — Legjobb, ha személyesen jönnek. Ha pontosan leírják az elveszített tárgyat, meghatalmazottnak is kiadjuk vagy postán, utánvéttel elküldjük a tulajdonosnak.

— *Ha megkerül az elveszett holmi, ugye örül a tulajdonos?* — vetettük közbe.

— Nem mindig. Egy férfi például átvétel után haragosan földre csapta a kalapját. „*Már majdnem válást okozott ez az ócskaság, pedig 30 évig jól megvoltam a feleségemmel*" — magyarázta bosszúságának okát.

A csomag Párizsban maradt

Nemcsak a talált tárgyakkal foglalkozik a kezelőség, hanem az elveszett tárgyak megkeresésével is. Gyakran jönnek ide kétségbeesett külföldi turisták, akik megérkeztek *Budapestre,* de a csomagjuk valahol *Bécsben,* vagy *Párizsban* maradt. Az európai vasutak együttműködéséhez hozzátartozik az elvesztett csomagok expresszáruként való díjmentes továbbítása. Legutóbb például *Bázelből* érkezett ide egy női esernyő. Tulajdonosának mindössze 3 forint vámkezelési költséget kellett fizetnie.

A talált tárgyak kezelőségének tekintélyes forgalma arra vall, hogy sok a becsületes megtaláló. Elmondották azonban, hogy szép számmal jönnek károsultak, akik hiába keresik csomagjaikat. Évekkel ezelőtt foglalkoztattak a pályaudvarokon néhány csökkent munkaképességű dolgozót, akik átvizsgálták a beérkezett szelvényeket és összegyűjtötték az elhagyott csomagokat. Úgy látszik, mióta ezt megszüntették, „maszek" vonatvizsgálók működnek. A pályaudvar dolgozói többször tettenértek ilyeneket.

— A talált tárgyak kezelősége arra kéri az utasokat, hogy adják le a vonatban talált tárgyakat. Azt szeretnénk, ha senki sem bosszankodna hiába keresve elveszett holmiját . . . — jegyezte meg Fekete Károly kereskedelmi hivatalnok, amikor elköszöntünk tőle.

Lőrincz János

Bírálatunk nyomán...

Lapunk április 18-i számában *„Délben galuska—este tészta"* címmel bírálatot közöltünk a *várpalotai* üzemi konyha munkájával kapcsolatban. A megjegyzésekre *Bátor Imre* konyhavezető válaszolt.

Felháborította a bírálat, mert mint írja azért *„nélkülözi az igazságot"*. Ugyanakkor ő is elismeri, hogy február 3-án délben valóban galuska volt, este pedig kifőtt tészta. Határozottan állítja továbbá, hogy ilyen eset csak egyszer fordult elő, tehát nem „gyakran" történik, mint ahogy a konyha bírálója írta.

Ezután csak azt kérte a konyhavezető, hogy teljesítsük jogos kívánságát és írjuk meg az igazságot. Megtettük. Azért elnézését kérjük, hogy ez ugyanaz, mint amit a bíráló már egyszer megírt. Örültünk volna, ha nevéhez méltóan azt is megírja, mi okozza az étrend egyhangúságát és mit tett, hogy a helyzet megváltozzon.

Benzinnel ne élesszünk tüzet!

Súlyos baleset és tűzkár származhat abból, ha valaki megfeledkezik arról, hogy a benzin nem tüzelőanyag.

Az év elején ezért égett le *Nagykőrös* közelében a *Szentesi Építési Főnökség* egyik gumikerekű lakókocsija. A benzinnel begyújtónak sikerült kimenekülnie a kocsiból, de a gondatlanság több mint 100 ezer forint kárt okozott.

Kiskunhalason a fűtőház építkezésénél súlyos égési sebeket szenvedett az a fiatal dolgozó, aki a felügyeletére bízott kályhák tüzét benzinnel táplálta. **Cs. J.**

HELVÉCIÁN SEM KÖNNYŰ

Helvécia csinosan, rendben fogadja az érkezőket. Meglátszik, hogy szocialista brigád dolgozik az állomáson. Ezt hirdetik a hivatalos helyiségben kifüggesztett emléklapok, oklevelek is.

Könnyű nekik — mondhatná valaki — hiszen kis állomás Helvécia. — De vajon hány hasonló kis állomás van csak a szegedi igazgatóság területén, ahol talán még könnyebb lenne a munka, mégis sok a panasz, a probléma.

Valójában nem is olyan könnyű Helvécián a szolgálat: hat termelőszövetkezet egy állami gazdaság, egy földművesszövetkezet és egy szeszfőzde szállít Helvéciáról. Különösen a termények betakarítása idején nagy az állomás forgalma.

Helvécia dolgozói most a szocialista szolgálati hely cím elnyeréséért dolgoznak. Reméljük sikerrel! **Sz. S.**

„Rakja ki a vasút!"

— Ezt mondja a villamos felsővezetéképítési főnökség. Úgy mondják ezt, mintha ők nem tartoznának a vasúthoz. Áprilisban 27, májusban 25 kocsi áru érkezett címükre Tiszalúc állomásra. Minden kocsit kényszerkirakással kellett kiüríteni.

Érthetetlen magatartás, hiszen tudják, hogy a késedelmes rakodás milyen kárt okoz a népgazdaságnak, a vasútnak.

Bakó János

HÍREK

Közlemény

A MÁV Tisztképző Intézet 1952/54-ben végzett hallgatói 1964 június 27-én 14 órakor tartják találkozójukat Budapesten a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Érdeklődni, illetve jelentkezni lehet: Gerencsér Sándorné címén. Telefon: 39—32 és 54—70.

— Moszkvából kapott vörös zászlót a békéscsabai fűtőház egyik szocialista brigádja. A zászlót egy moszkvai üzem szerelőbrigádja küldte a jó eredményeket elérő, a Magyar—Szovjet barátság nevet viselő fűtőházi brigádnak.

— *Harminc vasúti hidat készít 1964-ben Indiа részére a győri Wilhelm Pieck Járműipari Művek. Tizenkét hidat már átadtak a megrendelőknek.*

— Újítási hónapot szerveztek a zalaegerszegi fűtőházban. Az utóbbi időben csökkent újítások és észerűsítések számát így akarják növelni.

— Május 17-én ünnepélyes külsőségek között avatták fel Batsányiné, Baumberg Gabriella mellszobrát Tapolcán, a tóparti Batsányi parkban. Ebből az alkalomból emlékünnepségre került sor a Batsányi Művelődési Otthonban.

— Hét millió forintot fordítanak az idén vasúti hidak felújítására a miskolci igazgatóság területén.

— *„Szalonnasütő vonatok" a Bükkben. A festői Bükk hegységben megindult a forgalom a mintegy 25 kilométer hosszú vonalhálózattal rendelkező kisvasúton. A kirándulók kívánságára az andokuti forrásnál szalonnasütő helyet jelöltek ki. Az első „szalonnasütő" vonatnak nagy sikere volt.*

— Dohányzó és nemdohányzó jegyek a román vasútakon. A CFR vezérigazgatósága ez évtől kétféle, dohányzó és nemdohányzó jegyet árusít a távolsági vonatokon. Az utasnak az utazás megkezdése előtt el kell döntenie, milyen fülkében kíván utazni.

— Aktívaértekezleten ismertették az új munkásvédelmi törvényt az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökségnél. A szakszervezeti bizottság titkárának tájékoztatója után termékeny vita alakult ki.

— *Ünnepélyes külsőségek között rendezték meg ballagási ünnepüket a békéscsabai MÁV Nevelőintézet végzős diákjai. A szülőkön, hozzátartozókon kívül az intézet volt diákjai közül is sokan jelen voltak a ballagáson.*

Első a Hatvani MÁV

A hatvani járásban is megrendezték a kétfordulós megyei lövészversenyt. A versenyen a Hatvani MÁV lövészei is indultak, s a verseny összesített eredménye alapján 2957 köregységgel az első helyen végeztek. Az egyéni versenyben *Gulyás József, Juhász Ferenc, Marosvölgyi János, Széles István* és *Anderkó Ferenc* ért el figyelemre méltó eredményt.

Szücs Ferenc

— Május elején tartották Szegeden az önálló énekkarok vizsgáztatását, rangsorolását. A 75. éves jubileumát ünneplő szegedi MÁV Hazánk énekkar két aranyfokozatot szerzett.

— Brüsszelben rendezték meg a 16. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszust. A kongresszus ifjúsági összejövetelén dr. Ferenczy Imre a szövetség ifjúsági tagozatának vezetője számolt be az elmúlt év munkájáról, a magyar vasutas fiatalok eredményeiről.

— *A Szegedi Konzervgyár élüzem ünnepségén az üzem vezetői elismeréssel nyilatkoztak Szeged-Rókus állomás munkájáról, a jó együttműködésről, amelynek nem kis része van az élüzem cím megszerzésében.*

— Lengyel vonatok a Szovjetunió területén. 1963. decembere óta a PKP vonatai Przemyslitől Koscienkoig 41 km hosszú vonalszakaszon a Szovjetunió területén haladnak át. Ezáltal 127 kilométerrel rövidült meg a távolság a két város között.

A Hivatalos Lapból

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

20. számból: 219/1964. Titk. A lakásügyi eljárás szabályozása tárgyában kiadott utasítás módosítása.

112 418/1964. I/2. B. Egyeztető bizottság szervezése Fényeslitke állomáson.

112 586/1964. I/3. A. Gépjárművek tárolásának tilalma az állami vasutak üzemi célokra rendelt területén.

112 269/1964. I/3. C. Az Általános Baleseteliháritó és Egészségvédő Óvórendszabály módosítása.

132 177/1963. I/2. C. A szakmai filmoktatás szabályozása.

21. számból: 112 602/1964. I/4. A. Rádiók és televíziók üzemeltetése.

112 048/1964. I/8 C. Az 1964/65. évi menetrend életbeléptetése.

A szerkesztőség üzeni

Szücs Ferenc Hatvan, Antal József, Bakó János, Kisvárdai János Miskolc, Tótkó Károly, Cserháti József, dr. Bánkfalvy Gyula, Szilágyi Sándor Szeged, dr. Ferenczy Imre Győr, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Marosán Pál, Volosinszki János Debrecen, Bátor Imre Várpalota, Hoffmann József Veszprémvarsány, Markos József Zalaegerszeg, Gelencsér József Pécs, Kerekes Józsefné, Kocsárdi Tibor Budapest, Perlaki Gyula Sopron, Bognár Károly Tapolca, Mesterházy László Székesfehérvár: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

LAKÁSCSERE

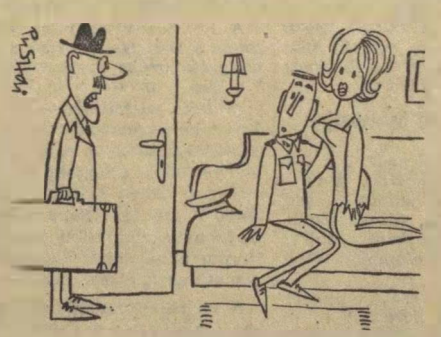
— Elcserélném 1 szoba összkomfortos tanácsi rendelkezésű VI. kerületi lakásomat budapesti 2 szoba összkomfortosra. Érdeklődni munkaidőben 424—184, 18 óra után 327—574-es telefonon.

— Záhonyi 1 szoba, konyha, éléskamra, külön udvaros MÁV lakásomat elcserélném Budapest területén bárhová. Érdeklődni: Mogyorósi Jenő, Záhony, József Attila u. 26/a.

— Elcserélném MÁV egyesületi házban lévő utcai 1 szoba, hallos, komfortos, teakonyhás lakásomat 2 szoba komfortosra. Cím: Bp., IX., Ipar u. 11. II. 2. Telefon: 36—64.

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

SZAKMAI HIÁNYOSSÁG



— Szép kis vasutas maga! Nem tudja, hogy az új menetrendben korábban érkezem haza

HAJRÁ MUNKA

— Hé! Ennyire azért nem sürgős az a tolatás!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM. 12 SZÁM Ára 40 fillér 1964. JÚNIUS 20.

A vasutas társadalombiztosításra előirányzott összeg 1964-ben 604 millió forint

A vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetéről tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége június 12-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Gál László, a SZOT titkára, Végh Lajos elnök, Panti Béla alelnök, Szabó Antal főtitkár, dr. Soproni József titkár.

Pánti Béla megnyitója után *Szabó Antal* főtitkár tartott beszámolót *A vasutasdolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzete* címmel. Bevezetőben elmondotta, hogy a vasutasdolgozóknak az általános és üzemi egészségügyi szükségletei eltérnek a népgazdaság más ágában foglalkoztatott dolgozókétól. Ezért a vasút vezetősége jogot kapott a kormányzattól, hogy az állami egészségügyi szervek tevékenységét szabályozó törvények és rendeletek alapjain, saját egészségügyi hálózatával és intézményeivel biztosítsa a vasutas biztosítottak és családtagjaik egészségügyi szükségleteit.

Ma hozzavetőlegesen *650 000 személy tartozik a vasutas társadalombiztosításhoz* — mondotta. — A társadalombiztosítási szolgáltatások a népgazdaság erejének növekedésével évről-évre bővülnek.

Míg 1962-ben 545 millió forint volt, addig 1964-ben már 604 millió forint a vasutas társadalombiztosításnak az országgyűlés által elfogadott költségvetése.

Az iden 1910 forint jut államilag egy tényleges biztosítottra, amit keresetén felül kap az államtól, a szakszervezeten keresztül.

Nem csak szakszervezeti feladat

A társadalombiztosításnál szigorúan érvényesulni kell annak az elvnek, hogy az arra raszorulók a legmagasabb szintű ellátást kapják. De őrködni kell afelett, hogy jogosulatlanul, vagy szükségtelenül senki ne vegye igenybe a szolgáltatásokat. A gazdálkodás tekintetében számottevő eredményeket értünk el, de még sok a javítanivaló. Különösen áll ez a szolgálati főnökségekre, mert *egyrészük nem tekinti a vasúti ügyvitel szerves részének a társadalombiztosítási ügyintézést, azt kizárólag a szakszervezetek feladatának tartja.*

A szakszervezeti szervek nagy részének ellenőrző tevékenysége is hiányos. Nem követelik meg mindenütt, hogy a szolgálati főnökségek a törvényben előírtak szerint járjanak el.

A hibák legfőbb forrása, hogy nem rendszeres az ügyintézés ellenőrzése,

felszínes a kifizetés előtti tételes és belső ellenőrzés. Ezek a hibák szülik a legtöbb törvénysértést, amelynek a dolgozó vallja kárát — mondotta Szabó elvtárs.

Nem egyszer megtörténik, hogy olyan összegeket is levonnak a táppénzből, amit tilt a törvény. Mindezt eltűrik a szakszervezeti bizottságok, pedig a törvénysértések a szakszervezeti szervek jogainak csorbítását is jelentik. Az ellenőrzés javítása céljából hoztuk létre az 500 főnél nagyobb létszámú szolgálati helyeken az ellenőrzési albizottságokat. Közülük egyre többen már kielégítően dolgoznak. Munkájuk színvonalának javításához azonban már szükséges, hogy a jövőben:

1. Nagyobb gondot fordítsanak az ellenőrzésre, hiánytalanul gyakorolják a társadalombiztosítással kapcsolatos jogaikat.

2. A szakszervezeti bizottságok és a társadalombiztosítási tanácsok legyenek a törvényesség őrei.

3. 1964-ben azokon a szolgálati főnökségeken, ahol a dolgozók létszáma meghaladja a 300 főt, létre kell hozni az ellenőrzési albizottságot.

4. Szükségesnek tartjuk felkérni a MÁV vezérigazgatóját, hogy adjon ki utasítást a társadalombiztosítási munka felelősségteljesebb végzésére.

Mennyit jelent a 3%

A társadalombiztosítási kiadásoknak egyik nagy területe a nyugellátás.

1963-ban 74 111 nyugdíjas 533 millió forint nyugdíjban részesült.

Sok dolgozó tévesen úgy gondolja, hogy a 3 százalékos nyugdíjjárulékkal befizeti azt az összeget, amiből majd nyugdíját folyósítani fogja. Ez az összeg azonban 1963-ban is csak 103 millió forint volt. 430 millió forintot az államháztartás fedezett. *A régi nyugdíjasok 1,5, az új nyugdíjasok 1 év alatt kapják vissza nyugdíjba vonulasuk után az általuk befizetett összeget.*

A továbbiakban a beszámoló szóvá tette, hogy a nyugdíj megállapítása ideje meg mai is hosszú: 30—45 nap. Elsősorban az időigazolások összegyűjtése növeli ezt az időt. Éppen ezért hoztuk létre a SZOT elnökségének határozata alapján a nyugdíjelőkészítő albizottságokat. Ilyen bizottság 83 helyen működik. 1964-ben minden 500 főnél nagyobb létszámú szolgálati helyen felállítanak ilyen bizottságot. *1965-ben minden 500 főnél kisebb, de 300 főnél nagyobb létszámú helyen nyugdíjügyi felelős végzi majd a nyugdíjazásra kerülő dolgozók ügyeit.*

A rászoruló biztosítottak gyógyítását jólképzett egészségügyi káderek, jólfelszerelt gyógyintézetek, rendelők és gyógyházak szolgálják. A vasútegészségügyi szolgálat és a szakszervezet gondoskodik ezek fejlesztéséről, bővítéséről, újak létrehozásáról — mondotta az előadó. — *A budapesti központi kórház, a peceli továbbkezelő, a budakeszi tüdószanatórium, a hévízi, harkányi és balatonfüredi gyógyházak, a budapesti központi és 7 vidéki rendelőintézet, valamint a Szabadság-hegyi gyermek-gyógyház szolgálják az igénybejogosultak gyógyítását.* Ezenkívül más állami gyógyintézetekben, klinikakon is gyógyíttatunk vasutas betegeket. 1963-ban 26 vasutas biztosított részesült külföldi gyógykezelésben. Az ország különböző vasutaslakta helyein 120 fogszakorvos működik közre biztosítottjaink gyógyításában.

A szakszervezet anyagi eszközeivel hozzájárult a központi kórház ágylétszámának növeléséhez, az új szolnoki kórház építéséhez, a gyermekgyógyház bővítéséhez, a szombathelyi rendelőintézet korszerűsítéséhez, a békéscsabai új rendelő építéséhez, összesen mintegy 25 millió forinttal. Nagy összegekkel járult hozzá az egészségügyi ellátás javításához a vasútegészségügyi szolgálat is.

Ezután az Egészségügyi Minisztériummal való kapcsolatról szólva, elmondotta *Szabó* elvtárs, hogy az állami egészségügyi szolgálattól eddig nem kapluk meg azt a támogatást és megértést, amit a vasutasok joggal elvárnak. A jövőben ezen a téren is előbbre kell lépnünk — mondotta az előadó.

Magas a beteglétszám

A beszámoló további részében a táppénzes százalék alakulásáról esett szó. 1963-ban a 4,9 százalékos tervszámmal szemben 5,4 százalékos volt a betegszázalék. Emiatt

a táppénzre előirányzott költségeket, 15,5 millió forinttal túlléptük.

Ebből az összegből 25 000 vasutas üzemi jutalékát lehetett volna kifizetni. A múlt évre 2 700 000 táppénzes napot terveztünk, ezzel szemben 3 000 000 nap merült fel. Ez közel 10 000 dolgozó egész évi munkaidejének felel meg. *Csupán a 300 000 többlet táppénzes nap 1000 vasutas dolgozó munkakiesését jelenti.*

A táppénzes százalék kedvezőtlen alakulásának néhány fontosabb tényezője:

1. Az időjárás viszontagságainak való teljes kiszolgáltatottság. Az étkezési lehetőségek gyakori hiánya.

2. A növekvő szállítási feladatokkal nincs arányban a vasút műszaki fejlesztése. Fokozódik a fizikai igénybevétel.

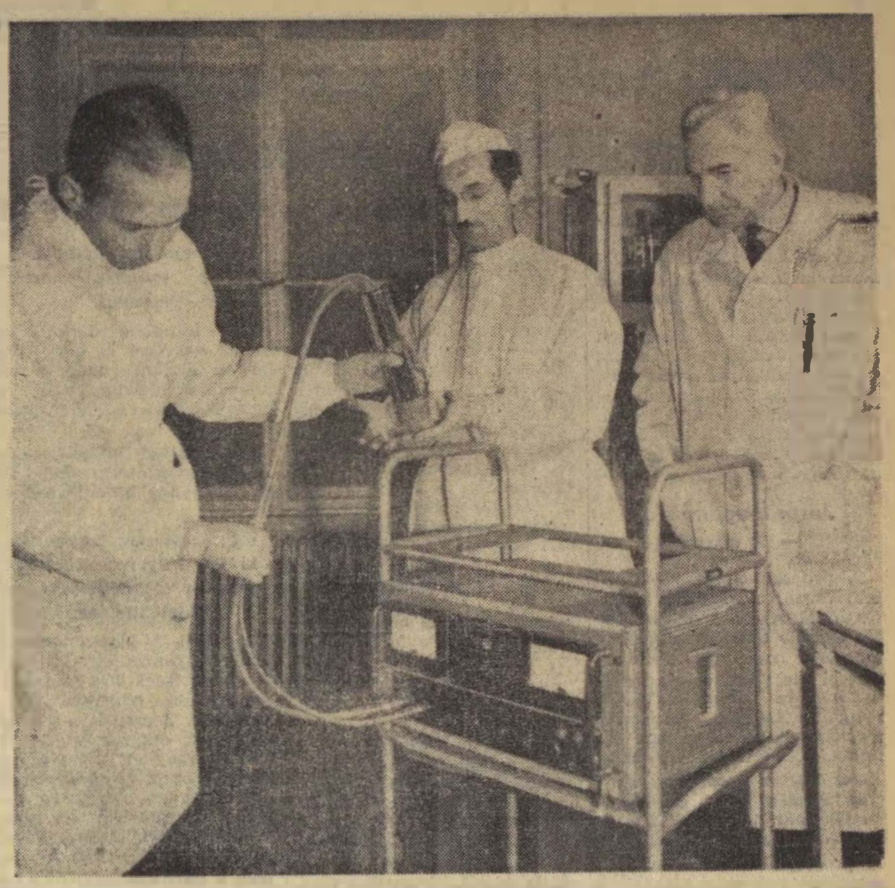
3. Vidéken lakás és a túlzott igénybevétel.

A dolgozók tekintélyes része 50—100 kilométeres körzetből, vagy azon túlról jár szolgálati helyére. A napi 5—6 órás utazás rontja a pihenési lehetőségeket, tetézi a fáradtságot. Igen hosszú az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók munkaideje. Többségük 250—350 órálg van távol havonta. Mindez azt bizonvítja, hogy az illetékesek nem fordítanak kellő gondot a dolgozók egyenletes leterhelésére. Felelősök a szakszervezeti bizottságok is, mert nem tartiák kötelességüknek ezek felszámolásáért való következetes harcot.

Nem különb a helyzet a túlóráztatások vonalán sem. Jobb munkaszervezéssel bizonyára csökkenteni lehetne a túlórák számát.

A szakszervezeti bizottságnak feladata elérni, hogy az adott lehetőségeken belül a dolgozók minden szolgáltatást kapjanak meg.

Fordítsanak nagyobb gondot a dolgozók pihenőidejének biztosítására. A megyei bizottságok vizsgálják meg a területükön a fentiekkel kapcsolatos helyzetet és dolgozzák ki a tennivalókat.



A Vasúti Tudományos Kutató Intézetben az izotópok segítségét is felhasználják. A képen **Varga László fizikus, tudományos munkatárs, Domány Péter vegyész és Marosi Béla, a laboratórium vezetője látható.** (MTI Foto. Bajkor József felv.)

Hatékonyabban dolgozzanak a beteglátogatási albizottságok

A táppénzes helyzet kedvezőtlen alakulását betolyásolo tényezők között kell említeni a beteglátogatási munka fogyatekosságát. Az arra rászorulók nem kapnak megfelelő segítséget a beteglátogatóktól, a lógósok, álbetegek nincsenek leleplezve. Ennek javítása érdekében a szakszervezeti bizottságok

bővítsék a beteglátogató aktivahálózatot.

Teremtsenek szorosabb kapcsolatot más vasutas szakszervezeti bizottságokkal és a szakmakőzi bizottságokkal.

Sok hiányosság van ezen a téren a szolgálati- és rezortvezetők részéről is. Nem látjak világosan a magas táppénzes százalék és a tervteljesítésben való lemaradás, a magas táppénzes százalék és a dolgozók fokozott igénybevétele közötti összefüggéseket — mondotta Szabo elvtárs. *Sok táppénz merül fel indokolatlanul az orvosi liberalizmus következtében is.* Különösen a videki tanácsi, körzeti orvosok lazasága jelentkezik élesen. Hiba, hogy az üzemi orvosok és a szakszervezeti bizottságok nem keresik a körzeti orvosokkal való kapcsolat hatásos formáit.

A vasutas dolgozók munkafeltételeiből fakadó sajátos és jellemző megbetegedéseiről szólva, elmondotta a beszámoló, hogy

1963-ban az összes megbetegedésnek 13,6 százaléka reumatikus, 10,9 százaléka emésztőszervi, 9,7 százaléka szív- és keringési megbetegedésekből fakad.

Ezért harcolunk már évek óta, hogy a szakszervezet és a vasútegészségügyi szervek által megjelölt munkakörökre vonatkozóan történjen meg e betegségek foglalkozási betegségként való elismerése. Ezekkel függ össze azoknak a dolgozóknak nyugdíjaztatási kérdése, akik a fokozott igénybevétel miatt nem tudják elérni a 25 szolgálati évet, a korkedvezményre jogosító munkakörben.

Első helyen a megelőzés álljon

A társadalombiztosítási és egészségügyi ellátás nem merül ki a gyógyító tevékenységben — mondotta az előadó. Rendkívül nagy szerepe van a munkánkban a betegségek megelőzésének.

A vasutasok életüknek több mint egyharmadat munkahelyükön töltik. Ennélfogva nagy feladat hárul a szolgálati főnökségekre, a szakszervezeti bizottságokra és a vasútegészségügyi szervekre, hogy különös gondot fordítsanak a munkahelyen uralkodó egészségügyi állapotokra. Az üzemegészségügy az orvostudománynak az az ága, amely azt vizsgálja, hogy a munkahely és annak környezete milyen hatással van az emberi szervezetre. Alapvető feladata a megelőzés és a gondozás. *A megelőzés abban rejlik, hogy ezzel késleltetjük a szervezet természetes elhasználódását,* megvédjük a dolgozókat, hogy erőszakos behatás következtében beteggé váljanak.

Az egészségügyi megelőzés a vasúton nagyon fontos kérdés. Állandó és szívós harcot kell folytatni a munkakörülmények javításáért, a dolgozók egészségének védelméért, megbetegedésük megelőzéséért.

A munkahelyeken az egészségügy legfőbb őre az üzemorvos, akinek alapvető feladata a megelőzés kell legyen.

A jó üzemorvos nem a rendelőben, hanem a munkahelyen töltl idejének nagyrészét.

Keresi, kutatja, melyek azok a hiányosságok, amelyek az ott foglalkoztatottak megbetegedését vonhatják maguk után

Nagy probléma persze, az üzemorvosok kevés óraszáma. Rendelkezések szerint minden 2000 dolgozó után egy főfoglalkozású üzemi orvost kell foglalkoztatni. A vasútegészségügyi szolgálat a legnagyobb erőfeszítés ellenére sem képes ezt biztosítani. *A vasúton jelenleg 23 fő- és 90 mellékfoglalkozású üzemi orvos dolgozik.* Tovább rontja a helyzetet az a tény, hogy a vasút folyamatosan üzemel, de a vontatási és forgalmi telepeken éjjel nincs orvos.

Az üzemorvosi ellátás javítása érdekében szükséges az *Egészségügyi Minisztériumhoz* fordulni a létszám- és óraszám felemelését illetően. Uj üzemorvosi rendtartást kell kiadni, hogy a jelenleg dolgozó üzemorvosok ténylegesen betöltsék hivatásukat.

A szakszervezeti bizottságoknak is elsőrendu feladatuk harcolni a betegségek megelőzéséért. Ezt van hivatva segiteni a társadalombiztosítási tanácsok egészségügyi albizottsága. Elsodleges tennivalójuk az üzemorvost támogatni munkajában. Egy-két esettől eltekintve, azonban ma még nem töltik be kellően a szerepüket. Nem kisérik figyelemmel a betegstatisztikát, nem találták meg az együttműködés helyes formáját és módszereit az üzemorvossal.

Komplex egészségügyi tervet

A megyei bizottságok gondoskodjanak arról, hogy az egészségügyi albizottságok minden helyen betöltsék feladatukat. Az üzemorvossal közösen dolgozzák ki a komplex egészségügyi tervet.

Az üzemi orvosoknak, a társadalombiztosítási tanácsok egészségügyi albizottságainak másik fontos feladata a gondozás. A vasúti munka természetéből kifolyólag sok dolgozó válik idült beteggé, csökkent munkaképességűvé. Tehát olyan betegségük van, amely miatt rendszeres orvosi felügyeletre, gondozásra szorulnak ahhoz, hogy egészségük még a könnyebb munkakör ellátására is tartósan fenntartható legyen.

Az üzemi gondozás gyengeségét bizonyos fokig visszatükrözi a rokkantsági nyugdíjkérelmek száma is.

1963-ban 2640 dolgozó adta be rokkantá nyilvánítási kérelmét,

melyből 2272 munkaképességének csökkenése olyan nagymérvű volt, hogy elérte a 67 százalékot. Ezeket rokkanttá nyilvánították. Mindössze 368 dolgozó kérelmét utasították el, illetőleg ezek munkaképességének csökkenése nem érte el a rokkantság határát. Ez a néhány adat is bizonvitja, hogy milyen nagy jelentősége van az üzemi gondozásnak, milyen nagy a felelőssége a szakszervezeti bizottságoknak és az üzemi orvosoknak.

Az egészségügyi albizottságok teendőinek taglalása után arról szólt a beszámoló, hogy

a vasúton lényegesen kevesebb azoknak a munkaköröknek a száma, ahol csökkent munkaképességűeket lehet foglalkoztatni, mint amennyi az ezekben a munkakörökben elhelyezendők száma.

Ezzel párosul még, hogy a vasúton az üzemegészségügyi ellátottság nem kielégítő. Kevés az üzemi fektető, hiányos az orvosi rendelők szakfelszerelése.

Nincs kellő összhang az egészségügyi és beteglátogatási albizottságok között — mondotta — *Szabó* elvtárs. — Nem ellenőrzik, hogy a gondozott otthon úgy él-e, ahogy azt az orvos előíria. *Szükséges olyan aktivistahálózat létrehozása, akinek az lenne a feladata, hogy ellenőrizzék: a gondozottak otthon az orvos utasításai szerint élnek-e.*

A szakszervezet ismeri azokat a nehézségeket és a szűk anyagi lehetőségeket, amelyek gátolják, hogy az egészségügyi szolgálat gyorsabban fejlődhessen. Ezért siet anyagi eszközökkel is a dolgozók segítségére. A szakszervezet anyagi támogatásával valósul meg egy szociális otthon, a *szombathelyi, a miskolci, a Landler Jármüjavitóban és Celldö-*

(Folytatás a 2. oldalon.)

10 000 hallgató a szakszervezeti politikai iskolákon

Az 1963/64. oktatási évben másodszor került sor szakszervezeti politikai iskolák szervezésére. *1962/63-ban 437 iskola indult 8741 hallgatóval. 1963/64-ben 574 iskolának 10 445 résztvevője volt.*

Az iskolák szervezésében különösen dicséretes munkát végzett a *budapesti bizottság*, ahol 254 iskola indult az elmúlt évben 4500 hallgatóval. Ugyancsak jó munkát végzett *Csongrád, Borsod, Vas* és *Hajdú* megye bizottsága is.

Jó propagandista — jó iskola

A propagandisták kiválasztása csaknem mindenütt nagy körültekintéssel, a pártszervezetek aktív támogatásával történt. Sok helyen párttitkárok, megyei bizottsági tagok szb-titkárok és vezetőségi tagok, szolgálati főnökök, értelmiségi dolgozók vállalták ezt a munkát. Az a tapasztalat, hogy

ott voltak eredményesek az iskolák, ahol az előadók már korábban is ismerték a hallgatókat.

A propagandisták hozzállása nem egy helyen példamutató volt. Jellemző erre, hogy a túrok szolgálati idejének megfelelően két vagy három egymást követő napon is megtartották az előadást és a vitát — például a *debreceni* és a *miskolci fűtőháznál*, a *kiskunhalasi pályafenntartásnál és állomáson, Kál-Kápolnán, Dombóvár állomáson, Miskolc Tiszai pályaudvaron* stb. A pályafenntartási és építési szolgálatnál a zord tél és a fagyszabadságok miatt sok helyen szüneteltették az iskolákat. Az elmaradt előadásokat a jó idő beálltával pótolták. De így tettek olyan helyeken is, ahol a vonatkorlátozások idején nem tudták a foglalkozásokat megtartani.

Elsősorban a propagandistákon múlt a hallgatók aktivitása.

Egy-egy jó bevezető előadás — helyi példákkal konkretizálva — alapot adott a beszélgetésre. A propagandisták nagy része — akik elé azt a feladatot tűztük, hogy egy-egy anyag lényeges mondanivalóját vessék a hallgatók emlékezetébe — megengedte az elkalandozást az anyagtól, de legtöbbször sikerült visszavezetniük a beszélgetést az eredeti témához.

A témák tetszettek

Az aktivitással kezdetben — különösen az I. évfolyamon — baj volt. De ahogyan a kollektíva megismerte egymást, úgy vált tartalmasabbá a megbeszélés.

Különösen eredményesnek mondhatók azok az iskolák, amelyeknek egy-egy szocialista brigád tagjai voltak a hallgatói.

Ide sorolhatók a szálláshelyeken tartott tanfolyamok is. Említésre méltó például, hogy tavaly 5, az idén pedig 17 *budapesti* szálláshelyen tartottak politikai iskolát. Jól sikerültek a tanfolyamok a *miskolci építési főnökség* szálláshelyein is.

Ellenkező volt a kép — különösen kezdetben — olyan tanfolyamokon, ahol több szolgálati ág dolgozóit vonták össze, vagy a műveltségi színvonal tekintetében voltak nagy különbségek.

Az aktivitáshoz hozzájárult a témák helyes összeválogatása is. Ez egyrészt a politikai iskolák célkitűzéseinek megvalósítását segítette, másrészt felkeltette a dolgozók érdeklődését. Jórészt ennek is betudható, hogy

a megjelenés általában 70—90 százalék között mozgott.

Ilyen irányban hatott az olyan szervezés is, hogy sok helyen alkalmazkodtak a foglalkozások megtartásánál a bejárók miatt a vonatok indulásához.

A technikai feltételek általában biztosítottak voltak. Az elmúlt évhez hasonlóan azonban

még most sem használták ki sok helyen a lehetőségeket a szemléltető oktatást illetően.

A közép- és alapszervezetek az év folyamán egy-két esetben vezetőségi ülés napirendjére tűzték a politikai iskolák kérdéseit. Szerepelt a probléma az szb-titkárok értekezletein is. Emellett mind a megyei bizottságok, mind a szakszervezeti bizottságok év közben is igyekeztek segítséget adni a hallgatóknak és a propagandistáknak. Nem egy helyen a pártvezetőségi ülés napirendjén is szerepelt a politikai iskolák kérdése.

Csak ahol minden feltétel megvan

A szakszervezeti bizottságok egynémelyike elsősorban a szervezésnél követett el hibát azzal, hogy

megkérdezés nélkül is vettek fel dolgozókat az iskolába jelentkezők listájára.

Ezt a hibát rövidesen korrigálták, s csak az önkéntesen jelentkezőket küldték az iskolákra. Ennek tudható be, hogy a lemorzsolódás minimális volt.

Találkoztunk olyan esettel is, ahol a feltételek hiányában erőszakolták az iskolák szervezését. Ilyen helyeken egy-két foglalkozás után megszűnt a tanfolyam, vagy meg sem kezdődött. A jövőben a feltételek megteremtése nélkül ne szervezzenek iskolát.

Az SZMT-k az iskolák szervezéséhez, a propagandisták kiválasztásához elvi és gyakorlati segítséget adhat a megyei bizottságoknak. Év közben elsősorban a propagandisták politikai tájékoztatásában és ellenőrzésében segítettek. Valamennyi SZMT napirendre tűzte a politikai iskolák kérdését. A legtöbb pozitívan értékelte a vasúton szervezett tanfolyamok munkáját.

Összegezve: a politikai iskolák betöltötték azt a szerepet, hogy elsősorban az eddigi oktatásban részt nem vevőkkel igyekezzenek megkedveltetni a tanulást, megismertetni velük a szakszervezetek munkáját, tevékenységét. Hasznosnak tartjuk a következő oktatási évben újabb dolgozók bevonását ezekre az iskolákra.

„Elhoztátok a brigádnaplót?"

KÉT HÁMÁN KATÓ BRIGÁD TAPASZTALATCSERÉJE

Június 10-én vendégek érkeztek *Dombóvárról* a *Hámán Kató* fűtőházba. A dombóvári fűtőház *Hámán Kató* nevét viselő női brigádja azért utazott fel *Budapestre*, hogy tapasztalatcsere keretében megismerkedjék a budapesti fűtőház vontatási számadóinak ugyancsak *Hámán Kató* nevét viselő női szocialista brigádjával. *Rajna Józsefné* brigádvezetővel az élen. hat vontatási számadó jött *Dombóvárról*, elkísérte őket *Várhegyi János*, a szakszervezeti bizottság titkára is.

Nem azonos a módszer

Már a fűtőház kapujában várták, és nagy szeretettel fogadták vendégeiket *Géczi Ferencné* szocialista brigádvezető, és munkatársai. Megmutatták munkahelyüket, majd a kultúrteremben kezdődött a tapasztalatcsere. A kívülálló azt hinné, minden fűtőházban ugyanúgy dolgoznak a vontatási számadók. Hamar kitűnt azonban. hogy bár ugyanazt a munkát végzik, korántsem egyforma módszerrel dolgoznak.

Rajnáné elmondta, hogy brigádja tavaly óta versenyez a szocialista cím elnyeréséért. Remélik, az idei vasutasnapra megkapják az oklevelet.

— *Elhoztátok a brigádnaplót?* — kérdezte *Csenki Béláné*. aki nemcsak brigádtag, nőfelelős is a Hámán Kató fűtőházban.

— *A naplót? Természetesen itt van* — szólt az egyik vendég, és előhúzta táskájából a keménykötésű füzetet. Kézről kézre járt a vendéglátó női szocialista brigád naplója is. Nézegették a bejegyzéseket, a fényképekkel, rajzokkal díszített lapokat. Így mindjárt könnyebb volt felelevéníteni a brigád életének eseményeit.

A két brigádvezető a munka tapasztalatait elemezte.

— *Mit szóltok az új egyéni számlákhoz?* — kérdezte Rajnáné.

— *Nekünk nem tetszik* — válaszolta *Gézciné* — *mert nagyon zsúfolt, áttekinthetetlen kimutatást ad. Ti hogyan kezelitek a teljesítménylapokat?*

— *Sorszámozva, egy kis könyv kíséretében adjuk át a mozdonyfelvigyázóknak. A kitöltött lapokat a könyv szerint vesszük át. Ettől kezdve mi felelünk érte. Így elértük, hogy egyetlen teljesítménylap sem vész el* — mondta a dombóvári brigádvezetőnő.

„Mi is bevezetjük"

— *Nálunk a mozdonyfelvigyázók a sok munkára hivatkozva, nem vezetik ezt a nyilvántartást. Így, ha elkallódik valamelyik teljesítménylap, nem is tudjuk megtalálni. Az is nehezíti munkánkat, hogy csak egy számológépünk van. Zárás idején emiatt torlódik a munka, eltolt műszakban kell dolgoznunk* — panaszolta Géczi Ferencné, majd azt hozta szóba, milyen módszerrel vezetik a szabadságolási nyilvántartást. *Lukács Péter* számadó újítását alkalmazzák: kartonokat vezetnek a szabadságokról.

— *Ez némi többletmunkát jelent, de biztosan megéri. Mi is bevezetjük* — jegyezte meg Rajnáné.

A két brigád.

(Laczkó Ildikó felv.)

Hozott magával néhány jó munkamódszert a dombóvári brigádvezetőnő is. Elmondta például, hogy gondosan vezetik a teljesítményidőket. Minden hónap 20-ig figyelmeztetik a mozdonyfelvigyázókat, ha valamelyik mozdonyvezetőnél vagy fűtőnél lemaradást tapasztalnak. Sikerült ezáltal egyenletesebbé tenniök az utazószemélyzet leterhelését.

— *Ez nálunk is nagy probléma* — jegyezte meg erre Géczi Ferencné —, *ezt a módszert átvesszük tőletek. A vezénylés jobb megszervezése valóban nem nélkülözheti a teljesített munkaórák naprakész nyilvántartását.*

Viszontlátásra!

Így folyt a beszélgetés a munkáról, azután szóba kerültek egyéb dolgok is. A budapestiek elmondták, hogy csaknem valamennyien tanulnak. *Kovács Józsefné* esti gimnáziumba jár, *Varju Éva* egyetemi előkészítőn tanul, *Selmeczy Anna* és *Simon Mária*, valamint *Gézciné*, a brigádvezető, elhatározta, hogy technikumba íratkozik be. A dombóváriak között is akad dolgozó diák. *Hoin Ilona* azért nem jöhetett el a tapasztalatcserelátogatásra, mert most kell vizsgáznia az esti gimnáziumban. S a dombóváriak kissé irigykedve hallgatták budapesti kolléganőik elbeszélését az együtt töltött kellemes színházi estékről — hiába, nekik főként csak a televízió jut... Színházzal ritkán találkoznak *Dombóvárott*. Annál több könyvet olvas a dombóvári brigád. Ők az üzemi könyvterjesztő legjobb vásárlói. Nemcsak elolvassák, de meg is vitatják a könyveket.

Mire a találkozó véget ért, egészen összebarátkoztak a két brigádban dolgozó asszonyok, lányok. Mint jó barátnők, úgy búcsúztak egymástól:

— *Viszontlátásra Dombóvárott!*

Lőrincz János

Pályázati felhívás

a budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedési üzemmérnöki kar, városi közlekedési szak esti és levelező tagozatára.

A budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedési üzemmérnöki karán 1964 szeptemberében esti és levelező tagozat formájában városi közlekedési üzemmérnökképzés indul.

A városi közlekedési szakon legfőbb cél olyan közlekedési szakemberek képzése, akik a korszerű közúti forgalomszervezés, városi közlekedés-szervezés módszereinek ismeretében alkalmasak a közlekedés területén városi közlekedési üzemmérnöki munkakörök betöltésére.

Ennek megfelelően az általános közlekedési üzemmérnöki képzés mellett speciális városi közlekedési szaktárgyakat oktatnak, járműgépészeti ismereteket, járműkarbantartást és javítást (gépjármű és villamos járművek) pályaépítési ismereteket, városi közlekedési üzemtant, városi közlekedési automatikát stb. A városi közlekedési üzemmérnöki szak esti és levelező tagozatára pályázóknak matematikából, fizikából és rajzból felvételi vizsgát kell tenniök.

A felvételi vizsga anyagát a „Felsőoktatási intézményekről szóló tájékoztató" részletesen ismerteti.

A városi közlekedési szak esti és levelező tagozatára június 30-ig lehet jelentkezni.

Az üzemek, vállalatok a javaslatokkal ellátott felvételi tratokat (TÜ 821. sz. nyomtatványt és az előírt mellékleteket) az ÉKME Közlekedési Üzemmérnöki Kar Dékánjának (Budapest, IX., Kinizsi út 1—7.) közvetlen küldjék meg.

Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Közlekedési Üzemmérnöki Kar

Új homokszárító Győrött

Régi gondja oldódott meg a *győri fűtőháznak*, az elavult homokszárító és töltőberendezés újjáépítésével. Égető szükség volt a berendezésre, hiszen a győri mozdonyok legtöbbször más állomásokon tankoltak, vagy otthon vödrökkel szállították a mozdonyokra a kiöregedett kazánokban szárított homokot.

A berendezést az *Eszaki Járműjavító* készítette, s ha a homokszárítót és továbbítót forgódobos rostával és szállítószalaggal kiegészítik — a tervek szerint jövőre kerül rá sor — dicséretes munkájuknak nem marad el az eredménye.

Mintegy felére csökkent a nehéz fizikai munka. A teljes gépesítéssel pedig vagonkirakodástól a mozdonyra felfúvásig emberi erő nélkül töltik majd fel a mozdonyok tartályát homokkal.

(Vm)

Ne vegyenek fel romlott küldeményt!

A *Sopron GYSEV állomáson* feladott csigaküldemények túlnyomórészt romlottak, erős bűzt terjesztenek, szennyes folyadékot eresztenek a szállító ládákból. Hívják fel a MAVAD figyelmét, hogy körültekintőbben ügyeljenek a szállításra. A napokban *Salgótarján* állomásra szólt egy ilyen küldemény.

A kalauzkocsikban más élelmiszert is szállítanak. A szennyes folyadékot ellepik a legyek, amelyek undort keltenek.

F. I.

Befejeződött a vasút távgépíró hálózatának automatizálása

Négy évvel ezelőtt vette kezdetét a MÁV távgépíró hálózatának automatizálása. Az akkori létesítmény csak a *budapesti* és a *pécsi* igazgatóságra terjedt ki, s méreteire nézve is kísérleti jellegű volt. A kísérlet kedvező eredményekkel zárult. Ennek nyomán született meg az az elhatározás, hogy hozzá kell fogni a MÁV egész távgépíró hálózatának automatizálásához.

Az elhatározást tett követte. 1962-ben a *szegedi* és a *miskolci*, 1963-ban a *debrecenit*, majd a közelmúltban a *szombathelyi* igazgatóság is bekapcsolódott az egységes hálózatba.

A távgépíró-hálózat automatizálásával egyidőben nagy lépést tett előre a MÁV az időjelzés egységesítését illetően is. Eddig a vidéki igazgatóságok távirdái naponta egyszer kaptak órajelet, amelynek vételekor kézzel állították az órákat. Az automatizálás befejezése óta a vidéki igazgatósági székhelyeken levő főórák kényszerkapcsolatba jutottak a budapesti országos főórával. Az órák együttjáratása kézi beavatkozás nélkül történik.

A vasutas társadalombiztosításra előirányzott összeg 1964-ben 604 millió forint

(Folytatás az 1. oldalról.)

mölkön a korszerű üzemorvosi rendelő. A vasút vezetőségének is nagyobb erőfeszítéseket kell tennie a létesítmények fejlesztésére.

Megfelelő munkalehetőséget a csökkent munkaképességűeknek

A szakszervezet 6 millió forinttal támogatja a budakeszin létesülő rehabilitációs pavilon építését, amely hivatott lesz biztosítani a tbc-s betegek átképzését új munkakörre, adott esetben új szakmára. A vasút területén 22 rehabilitációs bizottságot hozunk létre a szakszervezet irányítása alatt, a balesetet szenvedettek, valamint a csökkent munkaképességű dolgozókról való gondoskodás érdekében.

Mindez a dolgozóknak csak kis részét fogja érinteni, ezért

szükséges szervezetten gondoskodni a csökkent munkaképességűek üzemi foglalkoztatásáról.

Elsősorban a járműjavítókban, a műszaki kocsiszolgálatoknál, a fűtőházaknál lehetne létrehozni olyan műhelyeket, ahol kizárólag csökkent munkaképességűeket foglalkoztatnának. Ilyen intézkedéssel csökkenne a vasút munkaerőproblémája, növekedne a termelékenység, csökkenne a táppénzes százalék. Az így foglalkoztatott emberek munkakedve is nagymértékben javulna.

A munkaerő gondokat enyhíteni lehetne ha az I. csoportos munkaköröknek ma érvényes rendelkezések szigorú megkötéseit úgy enyhítenénk, hogy az nem veszélyeztetné a vasúton a vagyon- és életbiztonságot.

Végezetül *Szabó Antal* elvtárs a szakszervezeti szervek tárggyal kapcsolatos feladatokról szólt, majd megkezdődött a széleskörű vita a beszámoló felett. A vitában felszólalt *Gál László* elvtárs, a SZOT titkára és *dr. Pál György* elvtárs, az Egészségügyi Minisztérium kiküldötte.

A felszólalásokra adott válasz után a központi vezetőség az üzemegészségügyi munkára vonatkozó határozatot fogadott el, majd *Végh Lajos* elnök zárszavával véget ért a tanácskozás.

„Törökvilág Magyarországon"

Csak a cikk címét vettük *Jókaitól*. Nem az idézett könyvről lesz szó, hanem egy faliújságról.

Őszintén szólva, az utóbbi években kevés olyan faliújságot láttunk, amely előtt érdemes időzni. Hogy most cikk is kerekedik róla, annak egyetlen oka, hogy a közelmúltban érdekfődve olvastuk a *sátoraljaújhelyi állomás* dolgozóinak gondosan megírt, friss, aktuális faliújságcikkelt.

Nagy volt a választék. Az egyik írás a *„modern analfabétákról"* szólt, akik tudnak ugyan olvasni, de nem szívesen forgatják a könyvet. Az alkalmi újságírók *Törökvilág Magyarországon* címmel tárták fel a basáskodó vezetők hibáit. *Főző István* faliújságszerkesztő nevét olvashattuk a *Kommunisták, vagy pártiagok?!* című szellemes írás alatt.

Találkoztunk olyan írásokkal is, amelyek a vasutas nők helytelen öltözködését bírálták. Az egyik szemfüles riporter felfigyelt arra, hogy a fűtőházban olyan mozdonyok is vannak, amelyeket három számmal láttak el. *Lottó a fűtőházban* címet adott írásának, amelyben feltárta a helytelen számozásból adódó zavarokat.

Sok lenne felsorolni, hogy a faliújság szerkesztői, *Főző, Zalán* és *Lévai* elvtárs munkatársaikkal milyen bátran és színesen tűzik tollhegyre az állomás dolgozóinak életét, munkáját, az élet fonákságait.

F. J.

Hogyan hasznosítjuk a tudományos kutatások eredményeit?

Sokoldalú munkát végez a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet*. A kutatók tevékenysége ma már a vasút minden területére kiterjed és arra irányul, hogy segítse a vasút szállítási feladatainak teljesítését, gazdaságosabbá tételét. *Hogyan hasznosítják a tudományos kutatások eredményeit?* — Erről beszélgettünk *Szentgyörgyi Károllyal*, a kutatóintézet igazgatójával.

— *Nemcsak a kutatásban, hanem az eredmények hasznosításában is fejlődés tapasztalható* — mondotta. — *A vasút vezetői támogatják munkánkat, kutatási eredményeink gyakorlati alkalmazását szorgalmazó törekvéseinket.*

— Milyen kutatási eredmények alkalmazására került sor a múlt évben? — kérdeztük.

A kutatás gyakorlati eredményei

— *Számos témánk gyakorlati alkalmazására sor került* — válaszolta. — *Felsorolni is nehéz lenne valamennyit. Jelentős eredmény volt például, hogy megkezdték az intézetünk által kidolgozott új típusú vasbetonaljak gyártását. Ezek olcsóbbak és a korábbiakhoz képest kedvezőbb oldal irányú ellenállást biztosítanak. Teherbírásuk 13 százalékkal nagyobb, mint a korábbiaknak volt és gyártásukkal — évente több millió forintot lehet megtakarítani.*

Megkezdődött a felületkezeléssel meghosszabbított élettartamú használt talpfák gyakorlati alkalmazása is. Eredményes volt a *Gőzmozdonyok olajtüzelésének korszerű megoldása* című kutatási téma gyakorlati hasznosítása. A korábban átalakított öt mozdonyon túlmenően, 15 darab 411-es és 10 darab 520-as sorozatú gőzmozdony átalakítására és üzembeállítására került sor a múlt évben. További mozdonyok átalakítása, a rendelkezésre álló pakura mennyiségétől függ.

Még 1962-ben kidolgozta az intézet a vasútikocsik közúti fuvarozásának feltételeit és megvizsgálták ennek a fuvarozási módnak a gazdaságosságát. A kutatási eredmények alapján két vagonkulit szerez be a MAV. A vagonkulik hasznosításának módszerét külön bizottság dolgozza ki. A gyakorlati hasznosítás szakaszába jutottak azok a kísérletek is, amelyeket a kerékpár tengelycsapok kopásállóságának szulfidálással való növelésére végeztek. A szulfidálás viszonylag egyszerű technológiájának bevezetésével, mintegy százszorosára növelhető a tengelycsapok kopásállósága.

Ösztönző, ha látják az eredményt

Az állomások munkájának korszerűsítésére irányult korábbi kutatások az üzemi tervek fejlesztésében realizálódnak. A korszerű üzemi tervek kidolgozásának módszereit az igazgatóságoknál rendezett ankétokon ismertették a kutatók. Rendszeresebbé vált a módszeres elegyrendezés alkalmazása. [illegible] Mintegy 35 állomással növekedett azoknak az állomásoknak a száma, ahol már kötelező a módszeres elegyrendezés.

— *Kutatóink számára nagy öröm, ösztönző erő, ha látják, hogy munkájuk nem hiábavaló* — mondotta Szentgyörgyi elvtárs. — *S ma már alig van olyan kutatási eredményünk, melynek gyakorlati hasznosítása meg ne kezdődött volna. Nehézségeink csak ott vannak, ahol beruházási problémák, vagy gyártási kapacitás hiánya késlelteti a gyakorlati hasznosítást. Munkánk színvonalának, kutatási terveink megalapozottságának elismerését látjuk abban, hogy a vasút vezetői mindjobban támaszkodnak kutatásaink eredményeire, mind többen igénylik a kutatómunkát és várják, sürgetik annak eredményeit.*

L. J.

Dícséretet érdemelnek

A Déli pályaudvaron 11 dolgozó végezte el az általános iskola hetedik osztályát Hűvös János bizalmival az élen. Az egész év folyamán jól tanultak és sikeresen vizsgáztak. További sikert kívánunk nekik a nyolcadik osztály elvégzéséhez.

FOKI ISTVAN

Emlékét megőrizzük

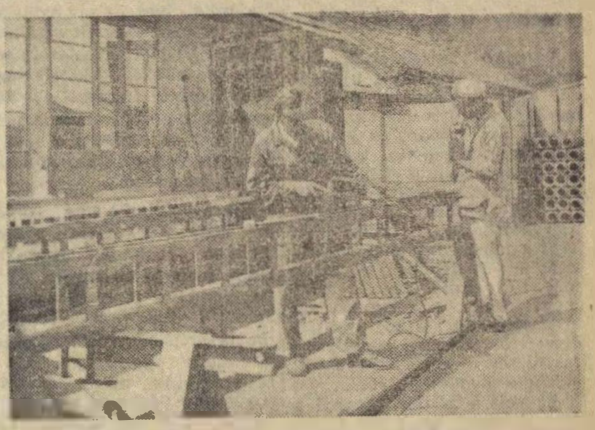
Veszprém és Alsóőrs állomás dolgozói nagy részvéttel kísérték utolsó útjára Papp Gábor 24 éves raktárnokot, aki üzemen kívüli baleset következtében hunyt el. Szülein és rokonságán kívül munkatársai is mély megrendüléssel búcsúztak tőle. Papp Gábor példás vasutas volt, s mint szakszervezeti bizalmi, mindig lelkesen dolgozott.

KISS LAJOS
Alsóőrs

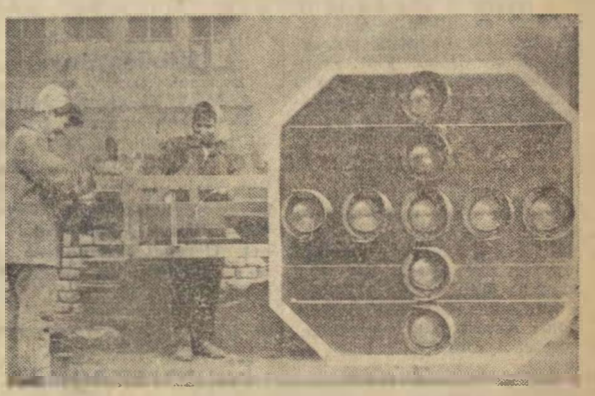
EGY KITÜNTETETT ÜZEMBEN

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség 22-es üzemében mechanikai biztosító berendezéseket és fényjelzőket készítenek. Az üzem dolgozói jó munkával hozzájárultak ahhoz, hogy szolgálati főnökségük elnyerje a legmagasabb kitüntetést

Balda Lajos, Müller Péter és Kovács László lakatos váltóállító készülék összeszerelésén dolgozik



Sziráki Károly és Kisgutai József új típusú fényjelző lakatosmunkáit végzi



Varga Mihályné és Zsigmond Andrásné egy különleges típusú gurításjelző festése közben látható

Az üzem nemcsak jelzőket és biztosító berendezéseket készít, hanem az ehhez szükséges előregyártott betonelemeket is. Képünkön Fodor István betonozó várja az összekevert anyagot. A kép jobboldalán Csókási István csoportvezető

(Horváth Erika felvételei)

Vágányfektetési bemutató magyar gépekkel Csehszlovákiában

A hézagnélküli vágányépítés tapasztalatairól tárgyalt Budapesten az OSZZSD albizottsága

Június 8—13 között, hazánk fővárosában tartotta szokásos évi ülését az OSZZSD tagvasutak hézagnélküli vágány albizottsága, melynek az a feladata, hogy a szocialista országokban elősegítse a hézagnélküli vágányépítésben szerzett tudományos és technikai tapasztalatok terjesztését.

Korszerű vasút hézagnélküli pálya nélkül el sem képzelhető. Az ilyen pálya építése munkaigényes, de nagyon gazdaságos. Hézagnélküli pályákon csökken a fenntartási költség, kevésbé használódnak el rajta a járművek. Ez a módszer lehetővé teszi a pályafenntartási dolgozók munkájának megkönnyítését, a gépek, széleskörű alkalmazását.

Tíz éve kezdődött

Az albizottság ülésének befejezése után *Heini Vladislav* elvtársat, a csehszlovák közlekedési minisztérium pályafenntartási szakosztályának vezetőjét, az albizottság elnökét arra kértük, adjon tájékoztatást az albizottság munkájáról.

— *Valamennyi szocialista ország igyekszik helyet adni vasútja fejlesztésében a hosszúsínesítésnek* — kezdte Heini Vladislav. — *Tíz évvel ezelőtt az NDK és Csehszlovákia vasútja kezdte a hosszúsínesítést. Tapasztalataik nyomán indult meg ez a munka a szovjet, a magyar, a román és a többi vasútnál.*

— Mi a véleménye a magyar vasút hosszúsínesítési eredményeiről?

— *Véleményem szerint a Szovjetunió mellett Magyarországon érték el a legjobb eredményeket a hosszúsínesítésben. Nem azért mondom ezt, mert most itt vagyok, Prágában is ez lesz a véleményem* — jegyezte meg az albizottság elnöke. — *A MAV szakemberei ugyanis magas színvonalú műszaki alapot teremtettek a hosszúsínesítéshez. A hosszúsínesítés külföldi eredményeiből csak a legjobb tapasztalatokat vették át. Nagyon jónak tartom a hézagnélküli vágány lekötésénél alkalmazott magyar módszert. A hézagnélküli pálya aláhuzalékolásos fenntartása gazdaságos, ügyes megoldás. A szombathelyi igazgatóság területén alkalmunk volt mindezt a gyakorlatban is megszemlélni.*

— Hogyan értékeli a gépesített vágányfektetésben elért magyar eredményeket?

„Van mit tanulnunk a magyaroktól"

— *Ugrásszerű fejlődést értek el ebben a MAV-nál. A népi demokráciák vasútjai közül, a MAV az egyetlen, amely saját gyártmányú aláverő és rostáló gépekkel büszkélkedhet. Korszerű és jó gépek ezek. A vasútaink közötti szoros baráti együttműködés keretében augusztusban sor kerül arra, hogy a MAV szakemberei pályaépítő gépeikkel Csehszlovákiában tartanak bemutatót. Kezdetben tőlünk tanultak a magyarok, de ma már nekünk is van mit tanulnunk a MAV-tól.*

Azt is elmondotta *Heini Vladislav*, hogy a hézagnélküli vágány építésében elért eredményeket nemcsak pályakilométerekben kell mérni, elsősorban a technikai-gazdasági eredmények a döntőek. Ezek alapozzák meg ugyan is a hosszúsínesítés jövőjét.

— Miről tanácskozott az albizottság?

— *A szovjet és a román küldöttség a sínhegesztés új módszereiről számolt be. A kínai delegáció a vasszerkezetű vasúti hidakon alkalmazható hosszúsínesítési technológiáról adott érdekes ismertetést. A magyarok a hézagnélküli pályákon végzett tudományos mérések eredményeiről számoltak be* — mondotta befejezésül az albizottság elnöke.

Jövőre *Csehszlovákiában* tanácskozik az OSZZSD hosszúsínesítési albizottság. Már itt, *Budapesten* meghatározták a tanácskozás programját.

(L—cz)

Az igazgatóságok versenye

Az igazgatóságok versenyében az áprilisi teljesítmények a következők szerint alakultak:

Igazgatóságok	Teljesítmények	Jutalomösszegek
Budapest	100,67%	247 000 Ft
Debrecen	100,18%	— Ft
Miskolc	100,89%	86 500 Ft
Pécs	100,40%	58 000 Ft
Szeged	97,29%	— Ft
Szombathely	100,88%	82 500 Ft

A *debreceni* igazgatóságnál kizáró okot képezett a *nagylaposi* baleset. Ezért nem részesülhetett a teljesítménye után járó 80 000 forint jutalomban. A forgalmi és üzemi balesetek miatt a *budapesti* igazgatóságnál 23 000, a *miskolcinál* 3500, a *pécsinél* 22 000, a *szombathelyinél* 7500 forint került a jutalomból levonásra.

Áprilisban az állami szállítási tervet 820 000 tonnával túlteljesítettük. Ezzel pótoltuk az I. negyedévi lemaradást, sőt, április 30-ával bezárólag áruszállítási teljesítményünk 447 000 tonnával már meghaladta az állami szállítási tervet. A mennyiségi teljesítmények mellett kedvezően alakultak a minőségi munkára jellemző mutatók is. A bázishoz mérten az egy vonali mozdonyra első 100 etkm-teljesítmény 5,77 százalékkal, az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm-teljesítmény pedig 4,86 százalékkal emelkedett.

Ezzel párhuzamosan túlteljesítettük a vonatkozó operatív terveket is, amelyeknek képzésénél már figyelembe vették a nagy teljesítményű mozdonyok belépését. A tehervonatok átlagos terhelésénél elért 917 tonna azonos az 1963 október havi csúcsteljesítménnyel. A tehervonatok átlagos kihasználásának 18,79 tonnás eredményére sem volt eddig példa. A kocsitartózkodási átlagidő a bázishoz mérten 0,32 órával csökkent.

A kedvező eredmények mellett nem volt kielégítő a menetrendszerűség, elsősorban a személyszállító vonatoknál. Különösen a *budapesti* és a *debreceni* igazgatóság adott át sok késett vonatot a társigazgatóságoknak. A *miskolci* igazgatóság területén nagyobb gondot kell fordítani a tehervonatok menetrendszerűségére is.

A zalai villamosítás margójára

Tavaly már arról írtak a lapok, hogy Zala megyében befejeződött a falvak villamosítása. Ilyen jó hírrel nem dicsekedhet a vasút.

Ötvös állomáson például még mindig petróleum lámpával világítanak. Állandó szolgálat van itt szolgálati lakással. A tolatós tehervonatok éjjel is kocsikat vesznek fel és adnak le az állomáson. Mindez pislogó petróleum fény mellett történik.

Jó lenne, ha a szombathelyi igazgatóság villamosítási tervéből, most már Ötvös állomás sem maradna ki.

Markos József
Zalaegerszeg

Megfutamodtak az oltás elől

Rendelet szabályozza, hogy a vasutasok közül kiket kell tífusz ellen beoltani. A *Pápai Pályafenntartási Főnökség* területén is megkezdték az oltást. Azaz, csak akarták megkezdeni, mert amikor a sínautó kiért az orvossal a pályamunkásokhoz az egyik szakaszra, pánikszerűen elmenekültek a dolgozók.

Futottak, amerre láttak. Az orvos csak egy munkást talált a melegedőben. Ezt elküldte a többiek után, hogy hívja vissza őket. De az sem ment vissza addig, amíg az orvos meg nem unta a várakozást és elment.

Furcsa eset, de megtörtént. Igaz, hogy kissé kellemetlen az oltás, de azért mégsem kellene menekülni előle. Sokkal, de sokkal fájdalmasabb a tífusz, ami ellen az oltás megvéd.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Eredményes volt a tanfolyam

Szakszervezetünk munkásvédelmi és munkásellátási osztálya négyhetes munkásvédelmi felügyelői tanfolyamot rendezett *Balatonkenesén*. Zánonyból, Szegedről, Debrecenből, Pécsről és az ország más helyeiről *50 aktivista, társadalmi munkásvédelmi felügyelő vett részt a tanfolyamon.*

A tanfolyamon megismertük a munkánk alapját képező rendeleteket, az új SZOT-határozatot és a vasútra vonatkozó végrehajtási utasítást.

Ugy érezzük, a tanfolyam elérte célját. Most az a feladatunk, hogy a gyakorlatban hasznosítsuk a tanultakat.

Ambrus Lajos
Székesfehérvár

Villanyvilágítású személykocsik

Tapolcán már minden személykocsi villanyvilágítású. Az akkumulátorokat eddig a régi, szűk helyiségben nehezen tudták tölteni. Ez az egészségre ártalmas munkakörülmény megszűnt azzal, hogy a helyiséget megnagyobbították.

Bognár Károly
Tapolca

Az igazgatósági területi egyeztető bizottságok illetékességi körének kiszélesítése

A *Hivatalos Lap* 23. számában utasítás jelent meg az igazgatóságok központjában működő területi egyeztető bizottságok illetékességi körének kiszélesítéséről. Eszerint *1964 június 1-től jogkörük kiterjed az igazgatósági I. fokú Egyeztető Bizottságok határozatai ellen benyújtott fellebbezések tárgyalására is.*

Június 1-től kezdődően a *Vezérigazgatósági Területi Egyeztető Bizottsághoz* terjesztendő fellebbezéseket már az igazgatósági *Területi Egyeztető Bizottságokhoz* kell megküldeni.

Köszönet

Büki Istvánné, a nagykanizsai vonatkísérő laktanya takarítónője nemcsak a felügyeletére bízott szobákat tartja tisztán, hanem virággal is díszíti azokat. Köszönet azért, hogy minél otthonosabbá kívánja varázsolni a laktanyaszobákat.

Bp. Déli pályaudvar vonatkísérői

Felperes az újító – alperes a vasút

EGY ÚJÍTÁSI VITA TANULSÁGAI

Lényegében egyszerű javaslatot tartalmazott *Kapolyi Istvánnak*, a budapesti igazgatóság tervosztalya műszaki dolgozójának újítása, amelyet 1961. április 15-én nyújtott be az igazgatóság II. osztályánál. Javaslatának lényege az volt, hogy *Győr állomás* szigetperonjainak építésénél hagyják el a bádogbol készült vápacsatornákat és szegélyeket, helyukre az alsó takarólemez meghagyásával, perlitbetonnal alakítsák ki a vápak hosszirányú esését. Az ujításban leirt módszerrel elkerülhető két idegen anyag — a bádog és a szigetelőlemez — találkozása, és a szigetelőlemezeket egybefüggően lehet ragasztani. Igy megszűnik az a veszély, hogy a gyorsan rozsdásodó bádog kicserélése miatt az egész szigetelést meg kell bolygatni.

A kérdés: mennyi a megtakarítás

Az újító javaslatának benyújtása előtt beszélt újításáról *Erdélyi Tiborral*, a 6. C. osztály vezetőjével. Az osztályvezető azt szóban, és később irásban is elfogadta. 1961 júniusában a budapesti igazgatóság II. osztálya szerződést kötött az, újítóval, a javaslat megvalósítására. Újítási díjként a népgazdasági megtakarítás 4 százalékában egyeztek meg. Időközben a javaslat megvalósult. A népgazdasági eredmény két részből tevődött össze: *beruházási megtakarításból, és a fenntartás során elérhető megtakarításból.*

Az volt a kérdés, mennyi a megtakarítás, és mennyi díj illeti az újítót. S az ügyirat megkezdte vándorútját.

A budapesti igazgatóság II. osztálya az utókalkuláció felülvizsgálata és pénzügyi hozzajarulás céljából 1961. szeptember 8-án megküldte az ügyiratot az igazgatóság VI. osztályának. A VI. osztály továbbította azt a 6. szakosztályhoz.

Igen vagy nem

Közben több mint egy évtelt el, s az újító türelmetlenül várta a választ, a vele kötött szerződés teljesitését. 1963. március 5-én végleg elfogyott a türelme, s ezért a *Pesti Központi Kerületi Bíróságnál* keresetet nyújtott be a vasút ellen.

Újításának a szekere a bíróságnál sem haladt valami gyorsan, de azért mégis megindult az ügy. Új fejlemények történtek. 1963. június 5-én a targyaláson az alperes — a vasút — kijelentette, hogy *Kapolyi István* javaslata nem tekinthető újításnak, a módositás javasolása hivatali kötelességéhez tartozott, és ráadásul mivel szerkezeti módosításról volt szó, a budapesti igazgatóság jogszabályellenesen szerződött az újítóval.

A Vasúti Főosztályon megoszlottak a vélemények: az 1. szakosztály nem állapított meg munkaköri kötelezettséget az ügyben, a 6. szakosztály igen. Beidézték *Erdélyi Tibort*, a 6. C. osztály vezetőjét. Elismerte, hogy az újítás szerkezeti módosítással nem járt, helyi jelentőségű volt, s az erre vonatkozó szerződés megkötése a budapesti igazgatóság hatáskörébe tartozik. Az volt az álláspontja, hogy a javaslat felperes munkaköri kötelessége volt. Közben *Harmati Sandor* vezérigazgató-helyettes is nyilatkozott az ügyben: a javaslat nem volt az újító munkaköri kötelessége.

Hátra volt még az a probléma, hogy a vasút csak a 8700 forintos beruházási megtakarítást ismerte el, s nem vette figyelembe a fenntartás során elérhető évi 73 000 forintos megtakarítást. A bíróság ezért elrendelte igazságügyi mérnökszakértő meghallgatását. Az elsőfokú bíróság nem adott igazat a vasútnak, másodfokon is az újító nyerte a pert. 1964. február 7-én tartott tárgyaláson végül is 3590 forint újítási díjat ítéltek meg az újító javára. A vasútnak ezenfelül kamatot, szakértői díjat, és perköltséget is kellett fizetnie.

Az újító végül is megtalálta igazát. Pénzt is kapott, de nem hinnénk, hogy a hosszú és nehéz harc után ebben örömét lelte volna... Mert volt szükség erre a hároméves huzavonára?

Csak egy a sok közül

Kapolyi István újításának ügye csak egy a sok közül, amelyek csaknem elvesznek a bürokráciában, vagy amelyek elintézéséhez a bíróság segítségét kell igénybe vennie az újítónak. Az újítókkal való ilyen bánásmód mellett aligha csodálkozhatunk azon, hogy aránylag kevesen újítanak a vasútnál. Az emberek — ha volnának is hasznos ötleteik — nem szivesen vállalják a bizonytalan megoldásokat, és főként azt, hogy ilyen okokból szembekerüljenek feletteseikkel. Kapolyi István újítási ügye is példa arra, hogy a legegyszerűbb ügyből is lehet *„tengeri kígyó"*, lehet olyan hatást elérni, hogy az újító megviselt idegekkel lemond a további újításról.

Nem hisszük, hogy ez lenne a népgazdaság érdeke. Sokkal inkább az, hogy méltányosabban és bürokráciamentesen intézzék a vasútnál is az újítási ügyeket.

(Lőrincz)

Munkásvédelmi körjárat

Az építési főnökségeknél foglalkoztatott munkások téli pótszabadsága

A Gazdasági Bizottság 10 101/1964. sz. határozata alapján, a MÁV építési főnökségeknél foglalkoztatott munkások — amennyiben évi egész fizetett szabadságukat a téli időszakban (december 15—február 28) között veszik ki — az egyébként járó szabadságukon kívül 6 nap téli pótszabadságban részesülnek.

Az alábbiakban ismertetjük a határozatot:

1. §.

Téli pótszabadság illeti meg:

az idénypótlékban részesülő építőipari munkás állománycsoportba tartozó dolgozókat.

2. §.

Téli pótszabadság engedélyezhető:

(1) az állandóan szabadban dolgozó segédüzemi munkások,

(2) az építőipari nehéz- és könnyűgépkezelők,

(3) a szállító- és rakodómunkások,

(4) az aszfalt-, beton- és műszénkeverő telepek munkásai,

(5) az idénypótlékban részesülő ipari és egyéb (forgalmi) munkasok részére.

Az engedélyt a téli foglalkoztatás lehetősége és célszerűsége alapján, az igazgató adja meg.

3 §.

Nem adható téli pótszabadság:

(1) az állandó telephelyek (javítóműhelyek, ipari termékeket előállító üzem, központi raktár), 2. §-ban nem érintett munkásainak,

(2) az 1. és 2. §-ban emlitett dolgozók közül annak, aki

a) év közben szabadságot (rendes, vagy fizetés nélküli) vett ki,

b) a tárgyévben — akárcsak 1 napot is — igazolatlanul mulasztott,

c) az önkényes kilépő, fegyelmi úton elbocsátott, vagy azon dolgozóknak, akiknek munkaviszonya bírói ítélettel szünt meg — új munkaviszonyuk első és második naptári évében,

d) azon dolgozóknak, akik a vállalatnál eltöltött legalább egyéves folyamatos munkaviszonnyal nem rendelkeznek.

Egyéb előírások:

(1) Nem zárja ki a téli pótszabadságból az egyébként arra jogosult dolgozót,

a) az év elején fagyszünet alatt kivett tárgyévi szabadság,

b) az Mt. 56. § (1) bek. alapján engedélyezett rendkivüli szabadság,

c) az Mt. 97. § alapján járó szülési szabadság,

d) az Mt. 98/B. alapján engedélyezett — a dolgozó nőt megillető fizetés nélküli szabadnap.

(2) A téli pótszabadságban részesülő dolgozók szabadságának időpontjat az Mt. V. 100. § (2)—(5) bek alapján az igazgató határozza meg.

(3) Ha a vállalat igazgatója a téli pótszabadságot a termelés érdekeben március 1-ig nem adta ki, úgy azt pénzben is megvalthatja.

Az elalvás nem mentő körülmény

Gyakran hosszúra nyúlik az utazoszemelyzet egy-egy szolgálata. A faradt ember könnyen elalszik, s ez baleset forrása lehet. Egy elalvás miatt bekövetkezett közúti balesettel kapcsolatban legutóbb a Legfelsőbb Bíróság is állást foglalt. Csak hasznos lehet, ha a vasút utazószemélyzetének figyelmét is felhivjuk erre.

Sokan emlékeznek még arra a balesetre, amely több mint két esztendovel ezelőtt történt *Budapesten, a Soroksári úton:* a kora reggeli órákban egy tehergépkocsi hátulról belerohant a zsúfolt autóbuszba. A mentők 24 sebesültet vittek innen a kórházba. Az elsőfokú bíróság felmentette a tehergépkocsi vezetőjét azzal az indokolással, hogy nem vonható felelősségre, mert — hirtelen elaludt.

A szóbanforgó teherautó vezetoje a balesetet megelőző napon reggel 6-tól este 7-ig teljesitett szolgalatot. Szolgalat után — tekintve, hogy munkaidejéből csak harom órát töltött vezetéssel, a többit várakozással —, úgy vélte: eleget tehet annak az utasításnak, hogy éjszakai fuvart is vállaljon. Reggel, csaknem 24 órás szolgálat után, amint a garázs felé haladt kocsijával, észrevette az előtte haladó autóbuszt, de cselekvő képessége, akarata felmondta a szolgálatot. Feje a volanra bukott, elaludt, és a szerencsétlenség bekövetkezett.

A Legfelsőbb Bíróság megallapította: *a hirtelen elalvás hosszú, fárasztó szolgálat után valóban bekövetkezhet, de ezt minden esetben meg kell előznie a fáradtságérzetnek.* Az alvást megelőző biológiai jelenségekre a gépkocsivezetőnek fel kellett volna figyelnie; másrészt módja volt latolgatni, hogy vállalja-e a felelősséget a biztonságos vezetésért az egész napos szolgálat után. Vállalta, s ezzel mások életét közvetlen veszélynek tette ki. A hirtelen elalvást csupán enyhítő körülménynek értékelve, egyévi szabadságvesztésre ítélték a gépkocsivezetőt.

Közlemény

A MÁV Tisztképző Intézet 1952—54-ben végzett hallgatóit 1964. június 27-én 14 órakor tartják találkozójukat Budapesten a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Érdeklődni, illetve jelentkezni lehet: Gerencsér Sándorné címén. Telefon: 39—32 és 54—70.

Cikkünk nyomán...

Lapunk május 16-i számában *Nyomóskút — víz nélkül* cimmel szóvatettük, hogy a *Szerencs* állomáson 1963 februárjában fúrt nyomós kút nem ad vizet.

Legutóbb örömmel vettük hirét, hogy cikkünk hatására a kutat megjavitották és május 29-e óta vizet ad a masfél éve elkeszült kut.

Egy tánccsoport életéről...

Délután 5 óra. Az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Otthonában már pezseg az élet. Az emeletről népi muzsika dallamai és szavalatok hangfoszlányai szűrődnek ki. Az egyik próbateremben a zene pattogó ritmusara felelevenednek elmúlt idők népitánc-motivumai.

A művelődési otthon mozgalmas életében nagy szerepet játszik az 1961-ben alakult népi együttes. A Manninger Miklós koreográfus vezetése alatt álló csoportban nagy a fegyelem. Ennek és a próbákon való rendszeres részvételnek is nagy része van abban, hogy a tánccsoport szépen fejlődik. Legnagyobb eredmény, hogy lezárult a fluktuálás időszaka, összekovácsolódott a kollektiva.

A táncosok hetenként háromszor, fellépés előtt pedig minden nap próbálnak. Nem csoda, hogy a kellékek hamar megkopnak, tönkremennek. Emiatt gyakran jelentkeznek anyagi problémák. Az új csizmák szállítására is kaptak már igéretet, de azzal még nem lehet táncolni, a régi csizmák és a balettcipők pedig már meglehetősen kopottak. A költségvetésből meglehetősen sokat kell forditani ruhakölcsönzésre is.

A tánccsoport azonban a problémák és a nehézség ellenére is szorgalmasan dolgozik. Uj terveket szőnek, újabb feladatokra készülnek. Az utóbbi időben a művelődési otthonban megrendezésre kerülő irodalmi esteken is részt vállalnak a szereplésből. Az akarat, a szorgalom tehát nem hiányzik. S ha több támogatást, több segitséget kapnak, még nagyobb sikerek elérésére is képesek lesznek.

Bereznai Márta

Finnországban vendégszerepelt a szolnoki Tisza-táncegyüttes

Finn meghivás alapján csaknem két hetet töltött északi barátaink hazájában a szolnoki fűtőház Tisza táncegyüttese és népi zenekara. 1961-ben már járt az együttes Finnországban. Az akkori sikeres szereplés alapján került sor az idei meghivásra.

A két ország közötti kapcsolat további szelesitését jelenti, hogy a vasutasnapra egy finn vasutas népi együttes erkezik hazankba.

Gazdag program várja a szegedi ifjúsági találkozó résztvevőit

Lapunk előző számában beszámoltunk arról, hogy az idén is sor kerül a vasutas fiatalok hagyományos találkozójára. A rendező bizottság a találkozó programját úgy állitotta össze, hogy a szórakoztatás mellett a fiatalok megismerjék *Szeged* városát is. Városnéző mikrobuszjáratok állnak majd az érdeklődők rendelkezésére.

Nagygyülés — kiállitás

A találkozó eseményei már 27-én, szombat délután megkezdődnek a *Széchenyi téren* megnyiló *„Szakma ifjú mestere"* kiállitással. Ebben a mozgalomban 1961 óta több ezer fiatal vett részt. Közülük 2500-an szerezték meg a jelvény valamelyik fokozatát. Szegeden a legjobbak munkadarabjai kerülnek kiállításra.

A *Szegedre* befutó különvonatok fiataljait vasárnap 6 órától fél 10-ig a *Szegedi Petőfi Kultúrotthon* fúvószenekara fogadja. A találkozó színhelyén — az újszegedi parkban — reggel 6-tól 8 óráig indulókkal, tánczenével szórakoztatják a fiatalokat. A nagy színpadon 8 órakor kezdődik a műsor. 8—9 óráig a *Landler Járműjavító Művelődési Otthonának* színjátszói, bohócai és bűvészei, valamint a *Debreceni Járműjavító* népi táncegyüttese ad műsort. 9—10 óráig *Balassa P. Tamás* és tánczenekara szórakoztatja a fiatalokat. A műsorban fellép *Kovács Erzsi, Szenti Edit* és *Korda György* táncdalénekes.

Az ifjúsági békenagygyülésre a szabadtéri színpad előterében 10 órától kerül sor. A nagygyülésen *Méhes Lajos*, a KISZ központi bizottságának első titkára mond ünnepi beszédet. Utána a Balassa-tánczenekar folytatja műsorát, majd 11.30-tól 12.30-ig divatbemutatóra kerül sor.

Divat- és sportbemutató

A sportbemutató 12.30-kor kezdődik a szabadtéri színpadon. A 2 és fél órás műsorban a *BVSC*, a *Szentesi VSC* és a *Szegedi VSE* vívói, a *Pécsi VSK* és a *Testvériség* női tornászai, a *Testvériség* súlyemelői, a *Szegedi VSE* birkózói és a *Szegedi EAC* cselgáncsozói adnak izelitőt tudásukból.

15 órától 17 óráig ismét a kultúrműsor résztvevői lépnek fel a nagy színpadon. Ekkor kerül sor a vasutas fiatalok szellemi fejtörőjének országos dontőjére, a *Szolnoki Fűtőház Tisza-táncegyüttesének* bemutatójára, az *Északi Járműjavító* népi zenekarának műsorára.

A szellemi fejtörő kísérő műsorában fellép *a MÁV Szimfonikusok Zenekara. Kelen Tibor, Domahidy László*, az Operaház művészei, a *Balassa-tánczenekar, Kovács Erzsi, Korda György* és *Szenti Edit* tancdalénekes, *Polonyi Gyöngyi, Mede Tibor* és a *Thália Színház* több művésze. Fellép még a *Rajkó-zenekar* és *Bojtor Imre* magyarnota-éneke.

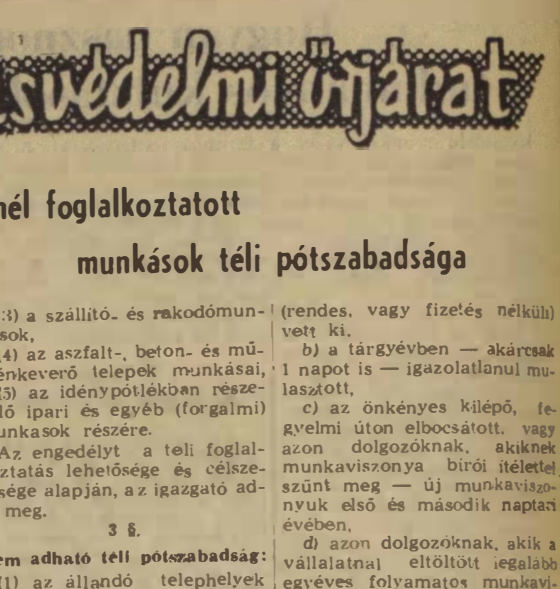
Tánczene

A kisszinpadon a tapolcai *Batsányi*, a *Landler Járműjavító Művelődési Otthon*, a *Szegedi Petőfi Sándor Kultúrotthon*, az *Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Haza* és a *Szegedi Vasútforgalmi Technikum* tánczenekarainak bemutatóira kerül sor 15—18 oraig.

Délután 15 órától a *Szegedi AK* újszegedi sporttelepén kettős labdarúgó-mérkőzésre kerül sor a *BVSC*, a *Szegedi EAC* és két vasutas üzemi csapat részvételével.

Az Eternit Művekben

Az ÉM Cement- és Mészmülpari Országos Vállalat egyik fontos üzeme a Lábatlani Eternit Művek. Az üzemből naponta 20—25 vagon azbeszt lefolyó- és nyomócsövet, lapos- és hullámpalát küldenek az épitkezésekhez



A tetőpala berakása villamos emelőtargoncák segitségével történik. A berakást Kovács Gábor 4 tagú brigádja végzi.

A megrakott kocsikra Csendes József vonali tartalékos elhelyezi a bárcákat. Jöhet a tartalék, indulhat a küldemény rendeltetési helyére.

(Hemző Károly felvételei)

Szakszervezeti mozgalom Latin-Amerikában

Louis Padilla elvtárs, a Szakszervezeti Világszövetség titkára június 2-án, a SZOT központi iskolán előadást tartott a latin-amerikai szakszervezeti mozgalom helyzetéről és aktuális problémáiról.

— Az utóbbi években sok szó esik *Latin-Amerikáról* — kezdte előadását *Padilla* elvtárs —, különösen, amióta *Kuba* népe kivívta szabadságát. Az egyes latin-amerikai országokban bekövetkezett politikai változások felkeltették az érdeklődést *Latin-Amerika* népei iránt.

Közép- és Dél-Amerika alkotja *Latin-Amerikát* mintegy 200 millió lakossal. Földje termékeny, ásványokban gazdag. Bőven elegendő lenne ez a gazdaság ahhoz, hogy jól éljenek Latin-Amerika népei. *E gazdag vidékeken mégis az éhség, a nyomor, az írástudatlanság uralkodik.* Az itt élő emberek 70 százaléka nem tud írni és olvasni. *A gyermekhalandóság a 40 ezreléket is eléri.* Rendkívül alacsony az emberek életszínvonala. Az ENSZ adatai alapján Latin-Amerikában az egy főre jutó létminimumhoz évi 300 dollárra volna szükség, de a lakosság jelentős része a 100 dollárt sem keresi meg.

Latin-Amerika népei a féktelen tőkés kizsákmányolás áldozatai. A föld a nagybirtokosok kezén van, a bányászatot és az ipart az *Egyesült Államok* imperialistái uralják. Jellemző például, hogy *Kolumbiában, ahol 22 millió hektár termőföld van, 17 millió hektár föld 3400 birtokos tulajdonát képezi.* Ebből a földterületből azonban csak 6 millió hektárt művelnek. Így nem is csoda, hogy éhezik a kolumbiai nép. Az *Egyesült Államok* nagyvállalatai 1946—55 között több mint 7 milliárd dollár profitot húztak a latin-amerikai országokban levő iparvállalataikból és ez idő alatt mindössze 2 milliárd dolláros befektetést eszközöltek. Jelentősen megnehezítik a latin-amerikai országok helyzetét a fegyverkezési terhek is. *1962-ben például 2 milliárd dollárt költöttek katonai célokra.*

A szakszervezeti mozgalom vezetői

Latin-Amerikában az USA imperializmus és az egyes országok nagybirtokosai és tőkései elleni harcra szervezik a munkásokat. *E küzdelem eredményességét azonban rendkívüli módon megnehezíti az egység hiánya.* Az egyes országokban — a bányászat, és az ipar fejlettségétől függően —, nagyon eltérő a dolgozók szervezettsége, a szakszervezeti mozgalom hatékonysága. *Kolumbiában* például a szakszervezeteknek három központjuk van. Közülük két szakszervezeti központ az imperialistabarát kormányt támogatja és csak egy képviseli szilárdan a dolgozók érdekeit.

A sok egységbontó törekvés, a számtalan *„sárga"* szakszervezet ellenére, ma már mind eredményesebben harcol sorsának jobbra fordulásáért Latin-Amerika munkásosztálya. *Tavaly egy napra számítva, 16 millió ember sztrájkolt Latin-Amerikában.* A mind öntudatosabbá váló munkásosztály kemény harcot vív a nemzeti kincsek visszaszerzéséért, a kizsákmányolók uralmának megdöntéséért.

A haladó szakszervezetek szervezik ezt a harcot. A legfőbb céljuk, hogy megteremtsék e harc alapfeltételét, a munkásegységet *Latin-Amerikában.* Ennek érdekében 1957-ben történtek az első lépések és *1962 szeptemberében Chilében már sor került a szakszervezetek egységkongresszusára.* Húsz ország küldöttei vettek részt ezen a kongresszuson, ahol megállapodtak a közös akcióprogram kidolgozásában.

Ez év januárjában *Orizonte* városban került sor az újabb kongresszusra, ahol *13 országból, összesen 23 millió szakszervezeti tagot képviseltek a küldöttek.* Az ott elfogadott határozatokat már 21 ország szakszervezetei támogatják. Tervezik például állandó kongresszus szervezését, hogy egységesebbé váljék *Latin-Amerika* szakszervezeteinek mozgalma.

S míg a haladó szakszervezetek erősítik soraikat, az USA imperialistái sem tétlenkednek. Számukra nagy veszélyt jelent a munkásmozgalom. Ezért újabban *az Egyesült Államokba viszik háromhónapos tanfolyamokra a „sárga" szakszervezetek agitátorait.* Az amerikai nagytőkések nem sajnálják tőlük a pénzt sem, de pontosan be kell számolniuk, milyen *„munkát"* végeztek a forradalmi hangulat leszerelése érdekében.

Mind élesebbé válik az osztályharc

Latin-Amerikában. *Argentínában* az utóbbi hetekben több száz gyárat foglaltak el a munkások. *Latin-Amerika* országaiban a dolgozó tömegek ma már mindinkább felismerik, hogy jogos gazdasági követeléseiket csak egységes politikai harccal valósíthatják meg.

ÚJÍTÁSI tanácsadó

AZ ÚJÍTÁS FOGALMA

Lapunk olvasóinak kívánságára a 29/1959. Korm. sz. újítási és találmányi rendeletről cikksorozatot indítunk, hogy az olvasóink táborába tartozó újítóknak és újítási ügyintézőknek, valamint az egyszemélyi elbírálóknak segítséget adjunk az újításoknak a rendelet szerinti helyes értelmezésére.

Rendkívül fontos az újítás fogalmának meghatározása, helyes értelmezése. Az ide vonatkozó rendelkezések értelmében *újítás minden „műszaki, tervezési, ügyviteli jellegű javaslat, amelynek megvalósítása — a minőség javítása, legalább megtartása mellett — a népgazdaság részére gazdasági vagy egyéb hasznos eredménnyel jár." Újítás lehet olyan javaslat is, mely a szakirodalomban* (könyv, folyóirat, megszűnt szabadalom leírása stb.) *megjelent közleményen alapszik.*

Az újítástól — a találmánytól eltérően — csak viszonylagos újdonság követelhető. Nem áll fenn a viszonylagos újdonság, ha a javasolt elgondolást az a vállalat (állami szerv), amelyhez a javaslatot benyújtották, már alkalmazza, vagy ha a vállalat (állami szerv) vagy irányító szerve igazolja, hogy a javaslat megvalósítását a benyújtás időpontja előtt tervbe vették.

Az újítás fogalmát öt feltétel fennforgása határozza meg:

1. A javaslatnál feltétlenül szükséges, hogy a viszonylagos (relatív) újdonság fennálljon.

2. A javaslatnak tartalmaznia kell a megoldás módját és eszközét.

3. A megtakarításnak népgazdasági szinten kell jelentkeznie.

4. A javaslattevőnek ne tartozzék munkaköri kötelességéhez a javaslat megtétele.

5. A javaslatnak minőségjavulást kell eredményeznie, vagy legalább az eredeti minőséget kell biztosítania.

A viszonylagos újdonság

A javaslat újításként kezelhetőségének első feltétele, hogy az viszonylag új legyen. *A javaslat viszonylag újnak tekintendő, ha a javasolt elgondolást a megvalósító szervnél a javaslattétel időpontjában nem alkalmazzák, és alkalmazását bizonyítható módon nem is tervezik.* A javaslatnak csak a javaslattétel helyén és időpontjában kell újnak lennie. Például, ha egy járműjavító vállalatnál, fűtőháznál, pályafenntartási főnökségnél stb. alkalmaznak egy eljárást, és javasolják, hogy azt egy másik járműjavító vállalatnál, fűtőháznál, pályafenntartási főnökségnél stb. vegyék gyakorlatba, a javaslatot viszonylag újnak kell tekinteni.

Ha azonban valaki arra tesz javaslatot, hogy egy járműjavító vállalaton belül alkalmazott eljárást másik osztálynál vegyék alkalmazásba, ebben az esetben a viszonylagos újdonság nem áll fenn. Ez esetben azért nem beszélhetünk viszonylagos újdonságról, mivel a vállalat újításjogi szempontból egységnek, önálló elbíráló szervnek tekintendő. A vállalat vezetőjének ugyanis kötelessége valamely osztálya, részlege által gyakorlatba vett újításnak a vállalat egész területére való alkalmazása iránt intézkednie.

A vasút viszonylatában ugyancsak viszonylagos újításnak kell tekinteni egyik iparág területén alkalmazott eljárás, műszaki megoldás alkalmazásának másik iparág területére való alkalmazásba vételének javasolását. A vasútnál külön iparágnak tekintendők a szakágazatok (szakosztályok). Tehát, ha valaki a 6. szakosztály területén bevált és alkalmazott újításnak például a 7. szakosztály területére történő alkalmazását javasolja, és azt elfogadják, a viszonylagos újdonság fennáll.

A viszonylagos újdonság fennállása tényének megállapítása nagyon fontos. Ugyanis a viszonylagos újdonságnak mint az újításként kezelhetőség egyik feltételének helytelen értelmezéséből kifolyólag utasítanak el számtalan esetben javaslatokat helytelenül, elsősorban a rendelet nem ismerése vagy nem kellő mértékű ismerete miatt.

Megjegyezzük, hogy a vasút valamely meghatározott területén régebben alkalmazott újítás — mely időközben megszűnt — újbóli alkalmazásának javasolása nem tekinthető viszonylagosan újnak, tehát újításként nem kezelhető.

Újítás tehát a régen ismert eljárás bevezetésére irányuló javaslat is, ha a javaslattétel helyén a javaslattétel időpontjában nem alkalmazzák, és alkalmazását bizonyítható módon nem is tervezték.

A javaslattétel helye

Hogyan kell értelmezni azt, hogy a javaslatot a javaslattétel helyén nem alkalmazzák? Csupán azt kell megállapítani, mely szerint a javasolt megoldást valóban nem alkalmazzák a javaslattétel helyén. A bizonyíthatóságot illetően megfontoltan kell eljárni ennek mérlegelésénél. Vagyis ha az érdekelt elbíráló szerv nem tudja igazolni, hogy a javasolt elgondolással azonos megoldás már van, vagy legalább a javasolt megoldással azonos értékelésű határozati javaslat, elképzelés rögzített nyert, a viszonylagos újdonság fennállása nem vitatható.

Számtalanszor azzal utasítják el a javaslatot, hogy a javasolt megoldással, újítással már foglalkoztak és foglalkoznak. Az egyszemélyi elbírálók ilyen állásfoglalása helytelen. *A rendelet helyes értelmezése szerint nem elég valamely megoldással foglalkozni, s ha nincs kidolgozva megfelelő eljárás, vagy nem született megfelelő megoldás, szintén el kell fogadni a viszonylagos újdonság fennállását.*

Az újítás fogalmának értelmezésével kapcsolatban az újításként kezelhetőség további feltételeit folyamatosan ismertetjük.

Egyben felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy az újítások elbírálásánál keletkező vitás esetekre kérjenek felvilágosítást a szerkesztőségtől, melyekre a választ külön is megadjuk, és közölni fogjuk lapunkban, hogy a helyes állásfoglalást a feltett kérdéssel kapcsolatban a vasút egész területén hogyan kell értelmezni.

Kaposvári Béla

„A francia munkásosztály eredményeinek kútforrása: harc a monopóliumok hatalma ellen"

George Seguy elvtárs, a francia vasutasszakszervezet főtitkára, a Francia Kommunista Párt Politikai Bizottságának tagja június 1-én szakszervezetünk székházában mintegy száz központi, területi és üzemi funkcionáriust és aktívát tájékoztatott a francia vasutasok harcairól. Elmondotta, hogy

legfőbb feladatuknak jelenleg a személyi hatalom ellen, a demokráciáért folyó harcot tekintik.

Ez a harc egyben a fasizmus ellen, a békéért is folyik. Az algériai háború idején például 49-szer sztrájkoltak a békéért, mely sztrájkokban a vasutasok mindig élenjártak.

A sztrájkok jelentős része — mondotta *Seguy* elvtárs — gazdasági követelésekért folyik, azonban minden esetben politikai célokat — a személyi hatalom, a fasizmus ellen, a demokráciáért és békéért — is kitűznek. Mivel minden harcuk a francia vasutasok, az egész francia munkásosztály érdekeit szolgálja és a nagytőkés monopóliumok ellen irányul, nagy tömegeket tudnak megmozgatni. A harcok élén kezdeményezőként a CGT (harcos, kommunista vezetés alatt álló, a legnagyobb francia szakszervezeti központ) áll, de azok 80 százalékában a többi szakszervezeti szövetségbe tömörült dolgozók is részt vesznek, nemegyszer az áruló vezetők ellenére. Így tudtak például március 18-án 24 órás, 6 milliós tömegsztrájkot szervezni. És mindezt annak ellenére, hogy a tv, rádió, katonaság, rendőrség a monopóliumok szolgálatában áll.

Elmondotta *Seguy* elvtárs, hogy

harcaikat segíti, ahhoz nagy erőt ad, ha Magyarország a szocialista építésben sikereket ér el.

Nagy figyelemmel kísérik a magyar életet, és öröm számukra, hogy mostanában jó híreket hallanak. Ahogy a fasiszták, a monopóliumok szava megnőtt 1956 októberében, úgy most ők is kénytelenek elismerni a magyarországi fejlődést. A *Le Monde (az egyik legnagyobb francia burzsoá, jobboldali lap)* például Magyarország felszabadulásának 19. évfordulója alkalmából hosszan méltatta hazánk gazdasági, szociális és kulturális fejlődését. Nyolc évvel ezelőtt csak rosszat írt, most — habár fanyalogva kényszerült elismerni az eredményeket. Ez számukra, a szakszervezet számára jó propaganda volt. Így segítik, lelkesítik őket a mi eredményeink. Kérte, hogy erre is gondoljunk munkánk közben.

A mi legfőbb fegyverünk, sikereink bázisa mindig a nemzetközi munkásszolidaritás volt és lesz a jövőben is

— mondotta. Kérte, hogy bízzunk a francia vasutasokban, mert harcukat töretlenül, a végső győzelemig folytatják.

Befejezésül Seguy elvtárs éltette a francia—magyar vasutasok barátságát és sok sikert kívánt a magyar vasutasok munkájához. **S. J.**

Legalább jobb térvilágítást

Orosháza állomás forgalma a felszabadulás előttinek mintegy húszszorosára nőtt.

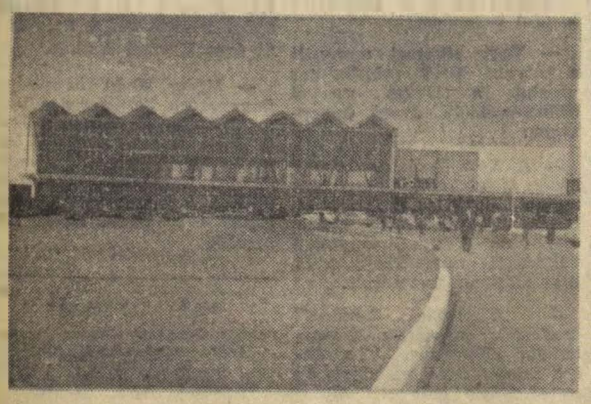
Mindez megkövetelné az állomás bővítését. Jól tudjuk, hogy ez tetemes beruházással jár, de legalább a térvilágítás megoldásával sürgősen segíteni kell, hiszen az éjjeli munka ennek hiányában rendkívül balesetveszélyes.

Boldizsár Gyula

Új személypályaudvar Novi Sadon

(Kiküldött tudósítónktól)

Május 31-én adták át rendeltetésének a jugoszláviai Vajdaság legnagyobb vasúti létesítményét, a *Novi Sad-i* új állomásépületet. A megnövekedett személyforgalom szükségessé tette, hogy egy tisztán utasforgalomra berendezett állomásépület álljon az utazóközönség rendelkezésére.



Az új Novi-Sad-i pályaudvar felvételi épülete

A régi felvételi épület 1883-ban épült, és vágányhálózatán eddig a személy- és teherforgalmat együttesen bonyolították le. A régi állomást ezentúl csak teherforgalomra használják.

Az új állomásépület a város központjától csaknem 2 kilométerre épült, és körülötte gomba módra nőttek ki a hatalmas lakóházak, amelyek majd a városba vezető sugárutat szegélyezik.

Az épület jórészt üvegből és vasbetonból 14 hónap alatt készült el. A régi állomás utasforgalmi területe 200 négyzetméter volt, az új felvételi épületben 1600 négyzetméter áll az utazóközönség rendelkezésére. Egyszerre 4000 utas tartózkodhat a pályaudvarnak az utazóközönség részére megnyitott területén.

A felvételi épület beruházási költsége 820 millió dinár. Az egész létesítmény — tehát a vágányhálózat és a hozzá vezető vonalak — beruházási költsége megközelíti a 2 milliárd dinárt.

Osztrák vasutasok Magyarországon

Szakszervezetünk meghívására az utóbbi időben két osztrák vasutas turistacsoport tett hétvégi látogatást *Magyarországon.*

A 32, illetve 38 tagú csoport a szakszervezet központjában folytatott baráti megbeszélésen túl több vasutas üzemet is meglátogatott. Jártak a *dunakeszi járműjavítóban, Debrecenben, Miskolcon,* a *Hortobágyon.* Időt szakítottak arra is, hogy *Budapest* nevezetességeit megtekintsék.

A győri Wilhelm Pieck Járműipari Művekben új, modern kivitelű étkezőkocsi készül Egyiptom részére

Tíz év alatt 100 újítás

1952 óta dolgozik a debreceni járműjavítóban *Kovács Lajos* szerszámlakatos. Első újítási javaslatát 1954-ben dolgozta ki, s az elmúlt napokban nyújtotta be századik újítását.

— *Csak az első javaslat kidolgozása volt nehéz* — mondotta beszélgetésünk alkalmával —, *a többi már szinte magától jött. Aki megfigyeli saját munkáját, hamar rájön, hol lehet azt egyszerűsíteni, milyen módon lehet anyagot megtakarítani. Így tettem én is. Újításaim többsége anyagtakarékosságot hozott, egyszerűsítette a munkát és csökkentette a baleseti veszélyt.*

— Miről szól a századik javaslat?

— *Ebben a kazáncsőfalak sorjázásának módosítására tettem javaslatot. A régi módszer szerint a csőfal beszerelése után történik a sorjazás hordozható kézi levegőfúrógéppel. Ezt a munkát két ember balesetveszélyes körülmények között nagy erőkifejtéssel végezte. Javaslatom alapján a sorjázási művelet közvetlenül a fúrás után, a sugárfúró gépen végezhető.*

A javaslat évente 6500 forint megtakarítást jelent, de pénzben ki nem fejezhető hatása is van, hiszen biztonságosabb a réginél és kíméli a dolgozók fizikai erejét.

Az újítási tevékenység mellett *Kovács Lajos* a társadalmi munkában is részt vesz. Műhelybizottsági tag, aki sokat foglalkozik fiatalabb társainak nevelésével. Róla igazán elmondhatjuk, hogy a szakma ifjú mestere.

Volosinovszki János
Debrecen

Sport

A szakszervezeti szervek feladata a tömegsport továbbfejlesztésében

A Magyar Testnevelési és Sportszövetség Országos Tanácsa május 22-én tartott ülésén foglalkozott a tömegsport továbbfejlesztésével, a természetjárás széles körű kiterjesztésével, a társadalmi sportpályaépítés jelentőségével.

A jövőben a sportmunka egyik legfontosabb kérdése a tömegsport, az üzemi alapfokú versenyekkel való foglalkozás. Szakszervezeti bizottságaink hassanak oda, hogy a sportklubok elnökségei, a sportcsoport-vezetőségek ne mellékkérdésként kezeljék a tömegsportmunkát. *Ellenőrizzék, hogy a költségvetésekben a tömegsportra tervezett és jóváhagyott összeget a célnak megfelelően használják fel.* Szigorúan tiltsák meg a tömegsportra tervezett összegek más célra való felhasználását.

A szakoktatók segítségét várjuk

A vasutas sportklubok igen sok fizetett szakembert foglalkoztatnak, de ha megnézzük, hogy a tömegsport, a Kilián-mozgalom szervezéseben, versenyek rendezéseben ezek milyen segítséget nyújtanak, megállapíthatjuk, hogy nem sokat. Az egyesületek, sportkörök vezetői *kötelezzék az edzőket, hogy a jövőben nagyobb segítséget nyújtsanak az tizemi versenyek szervezéséhez, rendezéséhez.*

Az elmúlt években a vasutas természetjáró-szakosztályok a vasutas dolgozók ezreit mozgósították a hétvégi túrákra. A dolgozók örömmel vettek részt ezeken a kirándulásokon. Sajnos, az utóbbi időben azt tapasztaljuk, hogy *a sportklubok elnökségei kevesebt törődik a természetjáró-szakosztályok munkájával.* Ez az egyik oka annak, hogy a vasutas természetjárásban visszaesés mutatkozik. Elmaradt a múltban igen nagy népszerűségnek örvendő hétvégi túrák szervezése. A szakszervezeti szervek vizsgálják meg ezt a kérdést, és segítsék a természetjáró-szakosztályok munkáját. Hassanak oda, hogy a sportklubok elnökségei megfelelően foglalkozzanak a természetjáró-szakosztályok munkájával, s a szakosztály részére a költségvetésben biztosított összeget ne használják fel másra.

Társadalmi munkával

A tömegsport, az üzemi alapfokú versenyek egyik alapvető feltétele, hogy az adott körülményekhez mérten megfelelő létesítmény álljon a dolgozók rendelkezésére. Az 1961/62. évben szakszervezetünk társadalmi sportpályaépítési és karbantartási versenyt indított. A versenyfelhívás nyomán a sportklubok, szolgálati helyek igen szép eredményt értek el. A helyi szakszervezeti szervek segítségével az első évben 1 millió forinton felül, a második évben közel kétmillió forint értékű társadalmi munkát végeztek a különböző sportlétesítmények építésében és karbantartásában. A társadalmi pályaépítés és karbantartás nagy segítséget jelentett a tömegsport színvonalának emeléséhez, nagyobb tömegek bevonásához.

Szakszervezetünk kultúrnevelési és sportosztálya 1964. évben ismét felhívással fordult a vasutas sportklubok, üzemek, szolgálati helyek, hivatalok sportszerető dolgozóihoz a társadalmi palyaépítési és karbantartási mozgalom felkarolását illetően. Arra kérjük a helyi szakszervezeti szerveket, hogy az előző évekhez hasonlóan nyújtsanak segítséget a sportklubok, üzemek, szolgálati helyek, hivatalok ez irányú társadalmi munkájához. Reméljük, ez is elősegíti a tömegsport, a Kilián-mozgalom emelését.

Mrovcsák József

Meseországon által

Az előadás egyik jelenete.

A Vasúti Főosztály szakszervezeti nőbizottsága május 31-én gyereknapot rendezett.

A rendezők új, eddig nem látott műsorral akartak a gyermekeknek kedveskedni. Éppen ezért felkérték a kaposvári MÁV nevelőintézet igazgatóságát és növendék tanácsát, hogy vegyenek részt a gyermeknapi műsor megrendezésében.

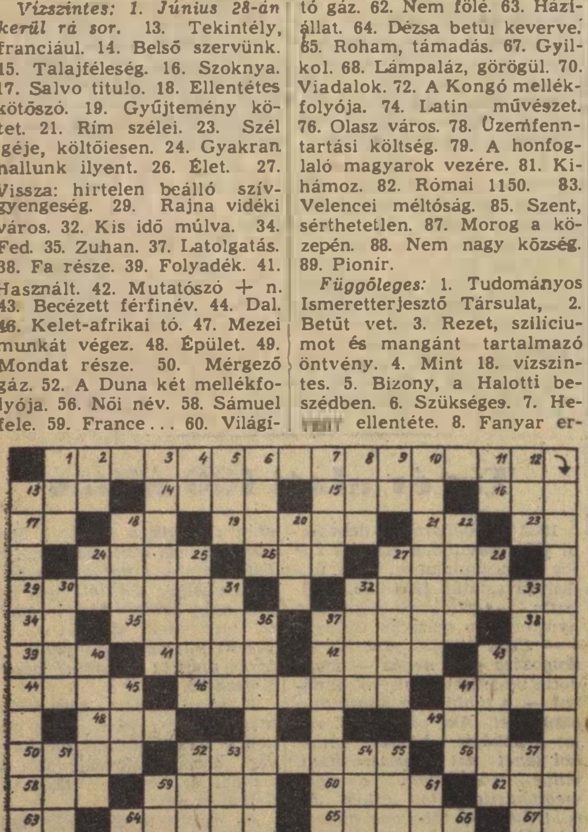
A kaposváriak örömmel vették a meghívást. A nevelőintézet irói munkaközösségének közreműködésével forgatókönyvet dolgoztak ki. Ötletekben gazdag színdarabot írtak, amelynek keretében a gyermekeket végigvezették meseország sűrű erdején, napfényes, virágos mezőin. De bepillantást adtak az intézet eletébe is.

Mosolygó gyermekarcok, csillogó szemek figyelték a műsort és a befejezés után lelkes tapssal köszönték meg a kaposvári pajtások kitűnő szereplését.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. *Június 28-án kerül rá sor.* 13. Tekintély, franciául. 14. Belső szervünk. 15. Talajféleség. 16. Szoknya. 17. Salvo titulo. 18. Ellentétes kötőszó. 19. Gyüjtemény két. 21. Rím szélei. 23. Szél igéje, költőiesen. 24. Gyakran hallunk ilyent. 26. Élet. 27. Vissza: hirtelen bcálló szívgyengeség. 29. Rajna vidéki város. 32. Kis idő múlva. 34. Fed. 35. Zuhan. 37. Latolgatás. 38. Fa része. 39. Folyadék. 41. Használt. 42. Mutatószó + n. 43. Becézett férfinév. 44. Dal. 46. Kelet-afrikai tó. 47. Mezei munkát végez. 48. Épület. 49. Mondat része. 50. Mérgező gáz. 52. A Duna két mellékfolyója. 56. Női név. 58. Sámuel fele. 59. France... 60. Világító gáz. 62. Nem fölé. 63. Háziállat. 64. Dézsa betűi keverve. 65. Roham, támadás. 67. Gyilkol. 68. Lámpaláz, görögül. 70. Viadalok. 72. A Kongó mellékfolyója. 74. Latin művészet. 76. Olasz város. 78. Üzemfenntartási költség. 79. A honfoglaló magyarok vezére. 81. Kihámoz. 82. Római 1150. 83. Velencei méltóság. 85. Szent, sérthetetlen. 87. Morog a közepén. 88. Nem nagy község. 89. Pionír.

Függőleges: 1. Tudományos Ismeretterjesztő Társulat, 2. Betűt vet. 3. Rezet, szilíciumot és mangánt tartalmazó öntvény. 4. Mint 18. vízszintes. 5. Bizony, a Halotti beszédben. 6. Szükséges. 7. Hetyke ellentéte. 8. Fanyar erdei gyümölcs. 9. Járunk rajta. 10. Szovjet szocialista köztársaság. 11. Samarium kémiai jele. 12. A tizenkét szék egyik írója. 13. *A vízszintes 1. kiemelkedő eseménye.* 18. Portugál férfinév. 20. Török méltóság. 22. Tisztítsd a ruhát. 24. Hektoliter. 25. Háziállat. 27. Veszprém megyei község. 28. Ételízesítő. 30. Él, csattanó. 31. Gyakori családnév. 32. Nyisd ki a szemed! 33. Orosz folyó. 36. Híres vízesés. 37. ... föld, dél-rhodéziai tartomány. 40. Kínai tartomány. 43. Hivatali helyiség. 45. Veszteség. 47. Két névelő. 51. Férfinév. 52. Összetett kérdőszó. 53. Verdi-opera. 54. Szovjet nemzetiség. 55. Latin egész. 57. Eleven. 59. *A vízszintes 1-ben jelzett esemény helye.* 61. Az olasz—abesszin háborúban abesszin hadvezér. 64. Élvezhetővé válni, például gyümölcsnél. 66. Megtűrt elmérés. 68. Hentesszerszám. 69. Kevert per. 71. Vissza: rágószervek. 73. Ilyen vágy is van. 74. A harc istene a görög mitológiában. 75. Borsod megyei község. 77. Az Alpok egy része. 79. Becézett női név. 80. Ének. 84. Okozat szülője. 86. Bánat.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 13. és 59.

Beküldési határidő: július 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Budapest—Párizs. Menetrendváltozás.

Könyvet nyertek: Hidvégi Gyula Bp. IX., Péceli út 1. Temesváry István felügy. Bp. VI., Lenin krt. 122. T. Kiss Zsuzsanna forg. szolg. tevő Baja, Engels F. u. 43. Szabó Pál málházó, Battonya állomás. Honti Jenő főint. Miskolc, Garam u. 8.

Változás a DVSC vezetésében

A Debreceni VSC vezetésében változás történt. *Dr. Hidvégi László*, a sportkör elnöke lemondott. Új elnöknek *Vámos Istvánt* választották. A labdarúgó-szakosztály eddigi vezetője, *Kösztner Vilmos* is lemondott, erre a tisztségre *dr. Thomas Henriket* hívták vissza, aki korábban már éveken át vezetője volt a labdarúgó-szakosztálynak.

A Hivatalos Lapból

A hivatalos lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

24. számból: 115162/1964. I. 8 E. A MÁV- és az AKÖV-öktől bérelt tehergépjárművek foglalkoztatása.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Foki István Csenki Béláné Budapest, Németh Pál Szerencs, Bognár Károly Tapolca, Kiss Lajos Alsóörs, Bódogh Mihály Dombóvár, Tótka Károly Szeged, Szucs Ferenc Hatvan, Pintér Lajos Vácrátót, Behán Rózsa Kazincbarcika, Volosinovszki János Debrecen: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Csősz Imréné Kecel, Bódogh Mihály Dombóvár, Safián Károly Vésztő, Kovács Antal Kúnszentmárton: **Levelüket illetékeshez továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** 1 szoba összkomfortos tanácsi rendelkezésű VI kerületi lakásomat budapesti 2 szoba összkomfortosra. Érdeklődni munkaidőben 424—184, 18 óra után 327—374-es telefonon.

— **Elcserélném** 3 szoba, konyha, fürdőszoba, éléskamra, szuterénes tanácsi rendelkezésű lakásomat debreceni, ceglédi, vagy püspökladányi lakásra, szolgálati hellyel együtt. Budai József mozdonyfűtő, Dombóvár, Jókai utca 18.

— Dombóvári összkomfortos tanácsi rendelkezésű hálófülkés, 1 szobás lakásomat elcserélném budapesti, debreceni, szolnoki, bajai, vagy ceglédi lakásért. Cím: Ágfalvi András fűtő, Dombóvár, Tanács tér 3. fsz. 3.

HÍREK

Nem vállalkozunk a rádiók központi javítására

Néhány évvel ezelőtt a szakszervezeti bizottságok tulajdonát képező rádiók és lemezjátszók javítása központosan történt a kultúrnevelési osztály által fenntartott javítóműhelyben. Az elmúlt évben ez a lehetőség megszűnt. Ebben az időben felhívtuk valamennyi szakszervezeti bizottság figyelmét, hogy ne küldjék Budapestre a javításra váró készülékeket, hanem a munkálatokat helyben rendeljék meg.

Ennek ellenére az utóbbi időben egyre gyakrabban küldenek javításra szoruló készülékeket a szakszervezet központi zeneiskolájának címére.

Ismételten felhívjuk a szakszervezeti bizottságok figyelmet, hogy nem áll módunkban a javítások központi eszközlése. A fenti címre küldött készülékeket kénytelenek vagyunk visszaküldeni a feladóknak.

Kultúrnevelési és sportosztály

— **A dolgozók több mint egyharmada KST-tag a zalaegerszegi fűtőháznál. A kölcsönzés összege havonta eléri a 10 000 forintot.**

— *Épül a világ leghosszabb egysínű vasutja, amely 13.2 kilométer hosszúságban a tokiói nemzetközi repülőteret a város központjával köti össze. A szerelvények a tavolságot 15 perc alatt teszik meg.*

— A felszabadulás 20. évfordulójára az MTESZ Borsod megyei intéző bizottságához tartozó Közlekedéstudományi Egyesület miskolci csoportja kiadja Miskolc és környeke közlekedésének történetét. A tanulmány sorra veszi a közúti, a vasúti, valamint a helyi tömegközlekedés kialakulását, a városnak és környékének középkori úthálózatát.

— *Lándzsás mozdonyok. Chile egyes vasútvonalain olyan mozdonyok közlekednek, amelyek elé lándzsát szereltek. A lándzsára azért van szükség, mert a pályatesten gyakran bivalycsordák legelnek.*

— A nagykanizsai vasutasok színjátszó együttese nagy sikerrel mutatta be Koppányi: Nyitva van az aranykapu című háromfelvonásos komédiáját a vasutas kultúrotthonban.

— **Tökéletesítik a fénysorompókat. A Közlekedéstudományi Egyesületben nemrégiben megvitatták azokat a műszaki szempontokat, amelyek alapján még biztonságosabbá tehetik a fénysorompóval ellátott vasúti átjárókat. A jövőben több fénysorompót helyeznek el egyvágányú pályák útátjáróinál.**

— Átadták a győri fűtőháznál a több mint 300 000 forint költséggel felújított mozdonyfordító berendezést.

— **Nagy sikerrel szerepelt a hatvani MÁV szimfonikus zenekar a Heves megyei SZMT-székház avató ünnepségén.**

— A New York és Miami között közlekedő Ezüst Meteor elnevezésű expresszvonat, amely 400 kirándulót szállított New Yorkba, helytelen váltóállítás miatt kisiklott. 51 utas súlyosan megsérült.

— *„Tisztasági hónapot” rendeztek májusban Kazincbarcika állomáson. A parkokat csinosították, az utastéren szemétgyűjtő ládákat helyeztek el. A vágányok átépítésével kapcsolatos munkálatok ellenére is igyekeznek az állomás rendjét megőrizni.*

— **A dombóvári kultúrotthonban a Rozsdatemető című könyvből Gömöri József gimnáziumi tanár 79 fő részvételével nagy sikerű könyvismertető estet tartott.**

— A debreceni járműjavító dolgozói megemlékeztek az 1944 június 2-i bombázás során elesett dolgozókról. Az udvaron felállított emlékmű köré csaknem kétezer dolgozó gyűlt össze, ahol Gál István ismertette az embertelen pusztítást és következményeit. Az ünnepségen az elesettek hozzátartozói is részt vettek.

— **Sikerrel zárult a megyei bizottsági termelésfelelősök 6 napos tanfolyama, amely útmutatást adott a munka további viteléhez.**

— Hatvan állomás dolgozói több mint 10 éve tartanak fenn baráti kapcsolatot csehszlovák vasutasokkal. Július 14-en a kassai vasutasok egy szocialista brigádja latogat hozzájuk. Kassán augusztus 3-án kerül sor a találkozóra.

— *Dombóvár állomás dolgozói előtt Szücs Gyula oktatótiszt ismertette „A dolgozók egészsége és testi épsége védelmével kapcsolatos kérdesek szabályozása” című rendeletet. Az ankétokon közel 500 dolgozó vett részt. A rendeletet kivonatolva a munkahelyeken is kifüggesztik.*

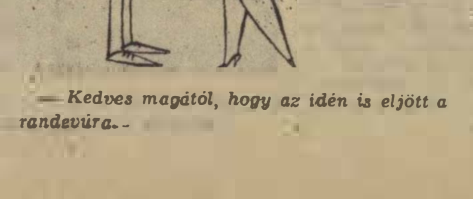
— A Hámán Kató fűtőház szakszervezeti bizottsága a nőtanáccsal karöltve egésznapos gyermeknapi ünnepséget rendezett. Az ünnepségen 300 gyermek vett részt.

— **A szegedi Petőfi Sándor Kultúrotthon felújításával párhuzamosan az utcai rész parkosítását társadalmi munkában nyugdíjasok végzik. Különösen példásan dolgozik Szögi Ferenc, Szögi Illés és a 81 éves Kővágó András.**

— *Május 30-án bensőséges ünnepségen került sor a Vasúti Főosztályon Vereczki Jenő és felesége Zsófika nevű leányuk névadására. Az ünnepséget a Benczúr utcai napközi otthon óvodásai dalos verses köszöntővel tették színesebbé.*

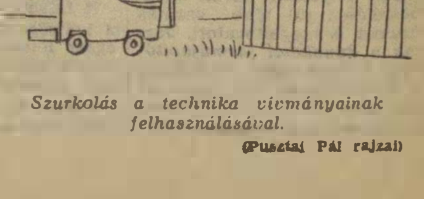
MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 424—184.
Üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Tizedik ifjúsági találkozó



— *Kedves magától, hogy az idén is eljött a randevúra.*

HAJRÁ, VASUTAS!



Szurkolás a technika vívmányainak felhasználásával.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. Ára 40 fillér 1964. JÚLIUS 6.

Köszöntő a XIV. vasutasnapra

Forró szeretettel köszöntjük a vasutas dolgozókat. Reájuk tekint ma az ország egész népe. Megbecsüléssel övezik, szeretettel köszöntik a sínek mentén a hóban, fagyban, hőségben, esőben, az elemekkel dacoló, a nehézségeket bátran és sikeresen leküzdő vasutast.

Köszöntjük mi is a vontatás, a forgalom, a pályafenntartás, a távközlés, a hídépítés, a javítóműhelyek, hivatalok, intézmények dolgozóit, munkásokat, értelmiségieket, alkalmazottakat. Tesszük ezt abban a biztos tudatban, hogy a párt, a kormány és az egész magyar nép mindenkor bizton számíthat a vasutasság tudására, akaratára, munkaszeretetére, a szocializmus építése iránti felelősségérzetére.

Köszöntjük a vasutasokat és velük együtt családjukat, akik segítik őket munkájuk elvégzésében.

Kívánunk minden vasutas dolgozónak és kedves családjának sok sikert, jó egészséget és boldog életet, a XIV. vasutasnap alkalmából.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKSÉGE

Vasutasnap — 1964

Írta: dr. Soproni József, a Vasutasok Szakszervezetének titkára

Újból, immár tizennegyedszer fordul az ország népe megkülönböztetett figyelemmel a sínek mentén dolgozó emberek, a vasutasok felé. Nálunk ez másként nem is lehet. A mi társadalmunk a jelent építő, a jövőt formáló munka társadalma, a dolgos hétköznapok emberét állítja piedesztálra, ha ünnepel, őt ünnepli. Ezt azért teszi, mert szebb, jobb, boldogabb életet csak a dolgos agy, kéz és szív teremthet.

A vasutasok 1964-ben, a sikeresen végzett munka jóleső megelégedettségével — de nem önelégülten — ünnepelnek, köszöntik a vasutasnapot. 1963. végére a rendkívüli tél és az árvíz okozta lemaradásokat többségében sikerült felszámolni és a szállítási terveket teljesíteni. Ez az év sem indult kedvezően. de a vasutasok munkaszeretete, hozzáértése most is meghozta az eredményeket. Még csak az év első öt hónapjáról vannak adataink, melyek azonban biztatóak. Május 31-ig a tervben előírt 43 millió tonna helyett 44 122 000 tonna árut szállított a vasút. Ez az 1963. év azonos időszakához képest 6 031 000 tonna áruval több. Valamelyest javultak a műszaki-gazdasági mutatók — a menetrendszerűség, a kocsiterhelés, az önköltség — is.

A jó és javuló eredményeket számtalan tényező segítette. Az elmúlt év alatt nőtt a vasút technikai felkészültsége. Egyre gyakrabban találkozunk vonalainkon a modern vontató járművekkel. Minden vasutas szívét megdobogtatják a legkorszerűbb Diesel- és villamosmozdonyok. Javul a pályák állapota. A jelentős építkezések mellett, nagyszabású rekonstrukciók folynak Szolnokon, Miskolcon. A munka biztonságát új, a legmodernebb biztosító berendezések szolgálják, már több helyen.

A modern technika azonban önmagában holt dolog. Az érző, a munkáját szerető emberek kezében válik elevenné, hasznossá. Tudják ezt a vasutas dolgozók. Ezért tanulnak évről évre több ezren, sajátítják el az új módszereket. Sok ezer szocialista brigádba tömörült 10 és 10 ezer dolgozó vallja magáénak e nagyszerű mozgalom jelszavát: „szocialista módon élni, tanulni és dolgozni".

A technikai fejlődés és erkölcsi ösztönzés mellett, az eredmények elérésének fontos tényezője volt, hogy javult a vasutasok élet- és munkakörülménye, emelkedett életszínvonala. 1964. január 1-től a vasutasság jelentős mértékű béremelésben részesült. Ez a tény a vasutas társadalom által végzett munka megbecsülése, jelentőségének elismerése a párt és a kormány részéről. A béremelés és a vártnál nagyobb mértékű évvégi üzemi részesedés jó hangulatot váltott ki a vasutasság körében.

Nem az ünneprontás szándéka vezérel, amikor az eredmények mellett néhány, még visszahúzó, a munkánk árnyoldalaira mutató dologról is említést teszek. Nem a hibák felhánytorgatása a célom, hanem hogy elkerüljük: a jól végzett munkát követő jogos megelégedettség ne váljék önelégültséggé.

Az eddigieknél lényegesen jobb eredményt érhetnénk el, ha szervezettebben, átgondoltabban végeznénk munkánkat. Ennek elengedhetetlen feltétele a menetrend betartása, a jó vonatközlekedési tervek és azok lehető legpontosabb megvalósítása. Javítani kellene a szolgálati ágak együttműködésén, elsősorban a forgalom és a vontatás közös munkáján.

Külön kell szólni a legnagyobb, sajnos, sokszor jóvátehetetlen hibáról, a vasút baleseti helyzetéről. Nem jelentéktelen a tárgyi balesetek száma sem, de a személyi balesetek száma és kimenetele egyenesen borzalmas. Az első félévben közel 40 vasutas dolgozó vesztette életét a vaspályán.

Negyven vasutas nem ünnepel velünk a XIV. vasutasnapon. Nem sokkal kevesebb azok száma sem, akiknek keze, lába veszett el, de sokkal-sokkal többen sérültek meg kisebb-nagyobb mértékben, váltak néhány napig, hétig munkaképtelenné.

Vádolnak bennünket ezek a számok, vádolnak mindannyiunkat. Vádolják a fegyelmezetlenséget, a figyelmetlenséget, a nemtörődömséget, melyek többségében okozói voltak a baleseteknek. Nem elég azonban a sopánkodás. Fogadjuk meg a vasutasnap előtt is — de hajtsuk is végre! —, hogy nem tűrünk utasítás ellenes munkát, hogy a fegyelmet jobban megszilárditjuk, törődünk egymással. Tegyük társadalmi üggyé a baleset elleni következetes harcot. A maga posztján legyen mindenki ennek szószólója, megalkuvás nélküli harcosa.

Amikor a vasutasnapi számvetést elvégezzük, talán nem felesleges néhány mondatban a közeli jövő egy-két tennivalójára irányítani a figyelmet. Itt is mindenekelőtt a mezőgazdaság segítését emelném ki. A tervek szerint a mezőgazdasági termelés 4,5 százalékkal, a felvásárlás 7,4 százalékkal növekszik, közel 10 000 traktort és sok ezer más gépet kell a mezőgazdaság részére szállítani. 400 000 holddal több gabona és 20 000 holddal több cukorrépa vár betakarításra. Az elmúlt három évvel ellentétben, a terméskilátások is jók. A mezőgazdaság tehát egy erősen megnövekedett szállítási igénnyel jelentkezik, melynek többségét a vasútnak kell kielégíteni. Ez az 1963. évi kocsiszükségletet több mint százezerrel haladja meg.

A XIV. vasutasnapon a munkában élenjárókat az Országházban, igazgatósági székhelyeken, szolgálati helyeken kitüntetik, megjutalmazzák. A párt, a kormány, az egész magyar nép megbecsülésének látható jelei ezek. Mindenkit nem lehet kitüntetni, de népköztársaságunk elnökének kézszorítása valamennyi vasutasnak szól. Valamennyi vasutas számára elismerés és biztatás a jövő nagy feladatainak, országépítő terveinek valóra váltásához.

A XIV. vasutasnapon minden vasutas dolgozónak, kedves családjának, hozzátartozóinak kívánunk jó ünneplést, sok-sok boldogságot.

A szocialista országok vasúti együttműködési tanácskozása Moszkvában

Június 22—27 között Moszkvában megtartották a szocialista országok vasúti együttműködési szervezete miniszteri konferenciájának IX. ülésszakát. A tanácskozáson részt vettek *Bulgária, Csehszlovákia, a Kínai Népköztársaság, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, Lengyelország, Magyarország, Mongólia, az NDK, Románia, a Szovjetunió és a Vietnami Demokratikus Köztársaság* vasúti, autó- és közúti közlekedési küldöttségei. Az ülésszakon *Borisz Bescsev* szovjet közlekedésügyi miniszter elnökölt.

A IX. ülésszak a barátság és kölcsönös megértés légkörében zajlott le.

Július 10-én hazánkba érkezik a finn vasutasok 32 tagú népi tánccsoportja

Szakszervezetünk elnökségének meghívására *32 tagú finn vasutas népi együttes látogat hazánkba*, hogy viszonozza a múlt évben Finnországban járt Debreceni Járműjavító népi tánccsoportjának vendégszereplését.

A finn népi együttes vezetője *Maissi Hukkánen*, asszony, aki nagy hozzáértéssel és szeretettel foglalkozik a helsinki vasutas együttessel. *Az együttes tagjai valamennyien vasutasok.* Van köztük mozdonyvezető, jegyvizsgáló, forgalmi szolgálattevő, mérnök.

Július 10-én érkeznek hazánkba és tíz napig maradnak itt. Itt-tartózkodásuk alatt több vasúti csomóponton adnak majd műsort. *Budapesten július 12-én a Szőnyi úti Vasutas Sporttelepen a vasutasnap esti műsora keretében lépnek először a magyar közönség elé, majd július 13-án a Debreceni Járműjavító ÜV. művelődési otthonában találkoznak a régi ismerősökkel. Július 15-én Szolnokon, majd július 16-án Szegeden a vasutasszakszervezet Petőfi Sándor Művelődési Otthonában szórakoztatják a közönséget.*

Testvéri szeretettel várjuk és fogadjuk őket. Meggyőződésünk, hogy ez a látogatás is a finn—magyar barátság további elmélyüléséhez vezet. Reméljük, hogy vendégeink ugyanolyan jól érzik magukat hazánkban, mint ahogy mi éreztük magunkat a szép Finnországban.

Kaszás István

Július 1-től életbe lépett a KGST közös vasúti teherkocsiparkról szóló megállapodás. Az OPW (Opscsij Parka Wagonov) jelzéssel ellátott 92 700 vasúti kocsi kezdte meg munkáját központi irányítással. A MÁV által rendelkezésre bocsátott kocsikra június 23-tól kezdték meg az OPW jelek felírását.

(MTI Foto Lajos György felv.)

Gazdag program a XIV. vasutasnapra

A vasutasok felelősségteljes munkájának elismerése, megbecsülése sok formában jut kifejezésre. Ennek egyik megnyilvánulása lesz július 11-én délután a Parlament kupolatermében tartandó ünnepség és a kormánykitüntetések átadása.

Július 12-én a BVSC Szőnyi úti sporttelepén rendezik meg *a vasutas tisztavató ünnepséget.* Ezt követően kerül sor a kulturális és sportünnepségre. *Az előző évekhez hasonlóan változatos, gazdag program várja a budapesti vasutasokat és hozzátartozóikat.* Reggel 9 órától különböző tömegsport-versenyeket bonyolítanak le a Szőnyi úton. Ugyancsak délelőtt adják át rendeltetésének az új fedett uszodát.

A délutáni sportműsorban, amely 14 órakor kezdődik, meghívásos atlétikai és kerékpáros versenyre, tornabemutatóra, vízilabda-mérkőzésre, műugró bemutatóra, repülő bemutatóra, női röplabda-mérkőzésekre és tréfás sportversenyekre, nemzetközi vívóversenyre és ugyancsak nemzetközi labdarúgó-mérkőzésre kerül sor.

A gyerekeket ezúttal is gazdag program várja a birkózóteremben.

A kulturális program délután, a sportpályán tánczenével kezdődik. A műsorban fellép *Balassa Tamás* tánczenekara, valamint *Korda György és Szenti Edit* táncdalénekesek. Este 20 órától a süllyesztett kézilabdapályán a vasutasszakszervezet központi szimfonikus zenekara ad műsort. Közreműködik a vasutasszakszervezet Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett vegyes kórusa. Vezényel *Tóth Béla és Lukin László.* A műsorban fellépnek *Németh Marika*, a Fővárosi Operettszínház, *Palcsó Sándor*, az Állami Operaház művésze, *Erdélyi Aliz, Dévényi Edit, Nagy István* és *Balogh Ágoston*, az Állami Operaház szólótáncosai. Ugyancsak fellép a műsorban a hazánkban vendégszereplő *finn vasutasok 32 tagú népi táncegyüttese is.*

Kiállítás a Szakma Ifjú Mestere mozgalom legjobb vizsgamunkáiból

Közel hat éve annak, hogy a vasút területén zászlót bontott a *Szakma ifjú mestere* mozgalom a vasutas KISZ-alapszervezetek kezdeményezése nyomán. A KISZ Központi Bizottsága, a vasutasok szakszervezetének elnöksége és a MÁV Vezérigazgatóság helyeselte és támogatta a mozgalom kibontakozását.

Az idő igazolta a mozgalom létjogosultságát. Bebizonyosodott ugyanis, hogy *a célkitűzések nemcsak az általános szakmai ismeretekre irányítják a fiatalok figyelmét*, hanem a mindennapi termelőmunkával összefüggő kérdésekre is.

A Szakma ifjú mestere mozgalom legjobb vizsgamunkáiból *Szegeden kiállítást rendeztek*, amelyet a X. Országos Vasutas ifjúsági Találkozó előestéjén nyitottak meg. Ez a kiállítás is tükrözi a mozgalomban részt vevő fiatalok szorgalmas, lelkiismeretes munkáját.

A kiállított mestermunkák közül a bíráló bizottság az alábbi munkákat díjazta:

1. Gyalugép. Készítették: *Cserjési Zoltán, Fábián Ferenc* és *Sarus István*, a Szolnoki Járműjavító ÜV. ifjúmunkásai.

2. Virágcsokor. Készítették: *Szabó Ferenc* és *Lőzei Barna*, a Miskolci Járműjavító ÜV. ifjúmunkásai.

3. Az építési szolgálatnál használatos pótáldaru. Készítették: *Durmics József, Balassi Lajos, Kotormán András* és *Vanyó István*, a Szentesi Építési Főnökség ifjúmunkásai.

4. Osztófej egyetemes marógéphez. Készítette: *Horváth Ferenc*, a zalaegerszegi fűtőház ifjúmunkása.

Határozat a vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének további javítására

A központi vezetőség 1964. június 12-i ülésén megvitatta a vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetét. Megelégedéssel vette tudomásul, hogy jelentős eredményeket értünk el a dolgozókról való sokoldalú társadalombiztosítási és egészségügyi gondoskodás terén. Eredményesebb és hatékonyabb lett a vasutas dolgozók egészségügyi ellátása, amit elősegített a szakszervezet anyagi támogatása is. A funkcionáriusok és társadalmi aktívák ezrei ismerték meg és alkalmazzák munkájukban a társadalombiztosításra vonatkozó rendelkezéseket és határozatokat. Munkájuk nyomán javult a dolgozók érdekében végzett egészségügyi felvilágosítás.

A központi vezetőség ugyanakkor megállapította, hogy a végzett munka nem elég szervezett, az adott lehetőségek nincsenek kihasználva. Az egészségügyi hiányosságok megszüntetéséért folytatott harc nem elég következetes sem a gyógyítás, sem a megelőzés-gondozás terén. A szakszervezeti szervek segítő és ellenőrző munkájában is sok a javítani való.

A szakszervezet VI. kongresszusa feladatként állította szervezeteink elé, hogy küzdjenek a dolgozók és családtagjaik társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásának további javításáért. Annak érdekében, hogy a VI. kongresszus által megszabott tennivalókat részleteiben is végrehajtsuk, a központi vezetőség az alábbi határozatot hozza:

1

1. A *SZOT támogatásával* és a vasútegészségügyi szervekkel együttműködve, *tárgyalásokat kell folytatni az Egészségügyi és a Munkaügyi Minisztériummal* a vasutas dolgozókat érintő legfontosabb *társadalombiztosítási és egészségügyi kérdésekről*, mint a gyógyító, üzemi és fogszakorvosi óraszám emelése, gyógyintézetek, szociális intézmények létesítése és fejlesztése, a szakmai rokkantság, korkedvezményes munkakörökből kikerült dolgozók további foglalkoztatása, a tanácsi körzeti orvosok tevékenységének javítása.

2. A központi vezetőség fontos feladatának tartja *anyagi eszközökkel is segíteni a vasúti egészségügyi és szociális intézmények fejlesztését.* Üdvözli az elnökség ez irányban tett erőfeszítéseit és egyhangúlag elfogadja a jelen ülésen előterjesztett javaslatokat az *üzemorvosi rendelők bővítésére*, azok fejlesztésére, valamint a támogató nélkül maradt, idős vasutasok részére *öregek otthona* létesítésére.

A központi vezetőség kéri a *vasút vezetőit*, támogassák a szakszervezet ez irányú törekvéseit, hogy a létesítmények mielőbb szolgálják az arra rászoruló vasutas dolgozókat. Ugyanakkor tegyenek meg mindent, hogy saját forrásból is egyre több hasonló egészségügyi létesítmény valósuljon meg.

2

A központi vezetőség megállapította, hogy *a szolgálati főnökségek egy része nem fordít kellő gondot a dolgozók egészségének és testi épségének védelmére*, a sokszor indokolatlanul magas táppénzes százalék csökkentésére, a társadalombiztosításra előirányzott pénzösszeggel való takarékos gazdálkodásra, a kifizetések ellenőrzésére, az ide vonatkozó törvények betartására, a csökkent munkaképességű, idült beteg, nyugdíjba készülő dolgozók megfelelő munkakörben való foglalkoztatására, ügyeik lelkiismeretes intézésére. Ezért:

1. *Felkéri a MÁV vezérigazgatóját, utasítsa a szolgálati vezetőket kötelezettségeik lelkiismeretes és a törvényben előírt módon való teljesítésére. Tegye kötelességükké, hogy a társadalmi szerveket támogassák ez irányú munkájukban.*

2. Együttműködve a vasútegészségügyi szervekkel, hatékony intézkedéseket kell tenni, hogy az üzemorvosok munkájának fő tartalmát a *megelőzés* és *gondozás* képezze, s csupán kisebb mértékben a *gyógyítás*. A vasútegészségügyi szolgálatot fel kell kérni *új üzemorvosi rendtartás kiadására.*

3. A vasutasok jobb egészségügyi ellátásának érdekében felül kell vizsgálni az ellenőrző orvosi, fogszakorvosi és üzemorvosi *óraszámok* jelenlegi felosztását. Figyelemmel kell lenni a csomópontokra, a vasutaslakta területekre, a folyamatosan üzemelő főnökségekre és a létszámban megszaporodott szolgálati főnökségekre.

4. Ki kell dolgozni, hogy melyik vasúti vállalatnál, vagy szolgálati főnökségnél célszerű olyan műhelyek létesítése, melyekben *kizárólag csökkent munkaképességűeket foglalkoztatnak.* Meg kell határozni, hogy ezekben a műhelyekben milyen munkát végezzenek az ott foglalkoztatottak.

5. Felül kell vizsgálni az *A. II. Utasításnak* a kiemelt és I. orvosi alkalmassági csoportos munkakörökre vonatkozó rendelkezéseit. Javaslatot kell tenni olyan *szigorítások enyhítésére*, melyek nem veszélyeztetik a vasúton a vagyon- és életbiztonságot.

3

A dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének javításában nagy feladat hárul a megyei bizottságokra. Segíteniök kell az üzemi szakszervezeti szerveket a szervezetek építésében, feladataik végrehajtásában.

1. A megyei bizottságoknak elő kell segíteni, hogy a szakszervezeti bizottságok gyakorolják a társadalombiztosítással kapcsolatos és *törvényben biztosított jogaikat.* Intézkedéseket kell tenni, hogy a szolgálati főnökségek eleget tegyenek törvényes kötelezettségeiknek. Minden megyében meg kell vizsgálni a vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetét és konkrét *tervet kell kidolgozni a hiányosságok megszüntetésére.*

2. Nagyobb gondot kell fordítani a *beteglátogatási albizottságok* munkájának ellenőrzésére, a társadalmi aktivista-hálózat bővítésére. *1964. év végéig el kell érni, hogy minden bizalmi csoportnak legyen a beteglátogatást szervező felelőse.* Gondoskodni kell arról, hogy a szakszervezeti bizottságok jobban segítsék és szervezzék a szocialista brigádok beteglátogatási munkáját. Nagyobb segítséget kell adni részükre ez irányú vállalásaik teljesítéséhez.

3. Meg kell javítani az egészségügyi albizottságok munkáját, biztosítani kell a munkavédelmi, a munkásellátási bizottságokkal, az üzemi orvossal és a szolgálati főnökkel való együttműködésüket. Minden megyei bizottság területén egy-egy szakszervezeti bizottságnál létre kell hozni *az egészségügyi albizottság 15—20 főből álló társadalmi aktivista-hálózatát*, melynek feladata az üzemorvos gondozása alatt álló, de még munkaképes dolgozók otthoni életmódjának tanulmányozása. *Segítsék a dolgozókat az orvosi utasítások betartásában.* Gondoskodni kell arról, hogy mindazoknál a szolgálati főnökségeknél, ahol fő-, vagy részfoglalkozású üzemi orvos is dolgozik, a szakszervezeti bizottságok követeljék meg az *egészségügyi komplexterv* elkészítését. A megyei bizottságok ellenőrizzék, hogy az igazgatóságok segítik-e a szolgálati főnökséget a komplextervek végrehajtásában.

4. 1964-ben minden 300 dolgozónál nagyobb létszámú szolgálati főnökség szakszervezeti bizottságánál meg kell szervezni az *ellenőrzési* és minden 500 főnél nagyobb létszámú szolgálati főnökség szakszervezeti bizottságánál a *nyugdíjügyi albizottságot.* 1965-ben a 300 főnél nagyobb, de 500 főnél kisebb létszámú szolgálati főnökségek szakszervezeti bizottságánál *nyugdíjügyi felelőst* kell beállítani. Gondoskodni kell kiképzésükről és rendszeres foglalkoztatásuk ellenőrzéséről.

5. A megyei bizottságoknak együttműködve az igazgatóságok egészségügyi főcsoportjaival, ellenőrizni kell, hogy az üzemi orvosok miként szervezik meg az arra rászoruló dolgozók *gondozását.* A visszásságok, nehézmények felszámolásához adjanak segítséget.

6. A megyei bizottságoknak nagyobb gondot kell fordítani a *társadalombiztosítási felvilágosító* munkára. Gondoskodni kell a szolgáltatások ismertetésének megszervezéséről, a dolgozók közötti tudatosításáról. Azok a szakszervezeti bizottságok készítsenek *üzemi társadalombiztosítási beszámolót*, amelyek erre ki vannak jelölve. Az elkészített beszámolókat tudatosítani kell a dolgozók között.

4

A szakszervezeti bizottságok vannak legközvetlenebb kapcsolatban a dolgozókkal és a szolgálati főnökségekkel. A dolgozók hozzájuk fordulnak ügyes-bajos dolgaikkal, ők hivatottak harcolni legelsősorban a dolgozók egészségügyi helyzetének javításáért, a hanyagság, a lazaság és a törvénysértések ellen. *A dolgozók érdekeinek védelmében a központi vezetőség a következő feladatok végrehajtását tűzi a szakszervezeti bizottságok elé:*

1. A szakszervezeti bizottságoknak meg kell javítaniok társadalombiztosítási és egészségügyi *felvilágosító* munkájukat. Konkrétan kell ismertetni, hogy *mit nyújt a szakszervezeti társadalombiztosítás a dolgozóknak, miként kell élniök, ha egészségüket tartósan meg akarják őrizni, továbbá milyen hatással van a magas beteglétszám a termelésre és a népgazdaságra.* Meg kell szervezni ezek ismertetéseit taggyűlésen, termelési tanácskozáson, sajtóban és más rendelkezésre álló eszközök felhasználásával.

2. A szakszervezeti bizottságoknak a társadalombiztosítási törvények őreivé kell válniok. *Nem szabad megtűrni törvénysértéseket*, a szakszervezeti bizottság határozata nélküli törvényellenes ügyintézést, a szakszervezeti bizottságok jogainak csorbítását. Ennek biztosítása végett emeljék magasabb színvonalra az ellenőrzési albizottságok munkáját, melyeknek legfontosabb feladata megkövetelni a törvények betartását.

3. A szakszervezeti bizottságoknak gondoskodni kell arról, hogy *a munkájukat becsülettel végző vasutas dolgozók az adott lehetőségeken belül minden szolgáltatást megkapjanak.* Ugyanakkor harcolni kell mindazok ellen a jelenségek ellen, melyek a dolgozók egészségét veszélyeztetik, mint például az utazók egyenlőtlen leterhelése, a mértéktelen túlóráztatás, étkezési, pihenési lehetőség hiánya.

4. A szakszervezeti bizottságoknak gondot kell fordítani az idős, nyugdíjkorhatárhoz közeledő, vagy a betegség miatt rokkantsági nyugdíjkérelmet benyújtó ügyeivel, annak gyors elintézésével. Ezért kell segíteni *a nyugdíjügyi albizottságok* munkáját. Biztosítani kell, hogy a kiadott útmutató alapján dolgozzanak, és ellenőrizzék a szakmai vezetés ez irányú munkáját.

5. *Magasabb színvonalra kell emelni a beteglátogatási munkát.* Minden szakszervezeti bizottságnak gondoskodni kell arról, hogy a bizalmicsoportokban legyen beteglátogatási felelős, a szocialista brigádok teljesíthessék ez irányú vállalásaikat. Jobban meg kell szervezni a vidéken lakó beteg dolgozók meglátogatását. Ennek biztosítására szorosabb kapcsolatot kell kiépíteni a többi vasutas szakszervezeti bizottsággal, a szakmaközi bizottságokkal.

6. *Többet és hatékonyabban kell foglalkozni a szakszervezeti bizottságoknak az üzemegészségügy kérdéseivel.* Gondoskodni kell arról, hogy az egészségügyi albizottságok szoros kapcsolatot tartsanak az üzemi orvossal, munkavédelmi és munkásellátási bizottságokkal, valamint a szolgálati főnökökkel. Az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a *csökkent munkaképességű, idültbeteg* és üzemi orvosi *gondozásra szoruló* dolgozókra.

Örködni kell afelett, hogy a betegségükből fakadó munkaképességük csökkentése miatt *indokolatlanul hátrányt ne szenvedjenek*, vagy egészségüknek meg nem felelő beosztást kapjanak. A szakszervezeti bizottságoknak harcolniok kell azért, hogy az egészségügyi komplextervekben vállalt kötelezettségeket a tervben rögzített felelősök a kijelölt határidőre elvégezzék.

A központi vezetőség kötelességévé teszi minden szakszervezeti szervnek, valamennyi aktivistának a határozat maradék nélküli teljesítését, egyben felkéri az állami és a vasúti szakmai szerveket, hogy a dolgozók érdekeinek védelmében segítsék a feladatok végrehajtását, célkitűzéseinek megvalósítását.

A társadalombiztosítási osztály dolgozza ki a határozat végrehajtását elősegítő módszereket, a menetközbeni segítségnyújtás, ellenőrzés, valamint a rendszeres beszámoltatás formáit és eszközeit.

Az elnökség egy év múlva adjon jelentést a központi vezetőségnek a határozat végrehajtásáról.

Budapest, 1964. június 12.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE KÖZPONTI VEZETŐSÉGE

Jól dolgoznak a társadalombiztosítási tanácsok a pécsi csomóponton

A pécsi csomópont szolgálati helyein is sok a dolguk a társadalombiztosítási tanácsok aktivistáinak. Szívvel-lélekkel végzik munkájukat, intézik a dolgozók ügyeit, azon fáradoznak, hogy mielőbb megoldódjanak a szociális problémák.

A *pécsi fűtőháznál* például sok olyan dolgozó van, aki még sohasem vett részt szakszervezeti üdültetésben. *Orosz Rudolf*, a társadalombiztosítási tanács titkára, az üdültetési bizottság tagjaival ezért arra törekszik, hogy minden dolgozó megismerje a fűtőházban azokat a jelentős kedvezményeket, amelyeket államunk — a szakszervezet útján — részükre biztosít.

Már a múlt évben több olyan dolgozót küldtek szakszervezeti üdülőbe, aki korábban csak otthon „pihent" szabadsága idején. Tavaly üdült először *Krönung Márton és Kerner Mátyás.* Galyatető annyira megtetszett nekik, hogy az idén ismételten jelentkeztek. *Mester Lajos* feleségével és két gyermekével az idén először üdül a szakszervezet családi üdülőjében.

A társadalombiztosítási tanácsok a betegekkel is sokat foglalkoznak. A pécsi pályafenntartási főnökségnél a beteglétszám csökkentésében értek el jó eredményeket. *Solymosi Egon*, a társadalombiztosítási tanács titkára irányítja az aktivistákat, akik az idén már 150 esetben voltak beteglátogatáson.

Korábban azt a helytelen módszert alkalmazták, hogy a betegjelentés után csak napokkal később látogatták meg a betegeket. Most úgy szervezik ezt a társadalmi munkát, hogy *a második vagy a harmadik napon kimegy a beteglátogató a beteghez.* Ez a gyorsabb munka tette lehetővé például, hogy *Krisztián Katalin* idejében megfelelő orvosi ellátást kapott.

A gyorsabb beteglátogatás nemcsak a betegeknek segít, hanem segíti a sajnos meg előforduló szabálytalanságok felderítését is. *A beteglátogatók jelentései alapján eddig hat esetben került sor táppénzelvonásra.* Vannak még olyan „betegek", mint *Aracs István*, aki táppénzes állománya idején állandóan a vendéglőben tartózkodott — ott találkozott a beteglátogatóval.

Az emberekkel való foglalkozás felelősségteljes, lelkiismeretes munkát igényel a társadalombiztosítási tanács aktíváitól. Valamennyien arra törekszenek, hogy segítsék dolgozótársaik helyzetének javítását, rendre megoldják a napról napra adódó kisebb-nagyobb gondokat, problémákat. Önzetlen segítőkészséggel, emberséggel végzik ezt a szép társadalmi munkát.

Pálinkás Károlyné

89 éves a „Rudolf" Egyesület

A köznyelven „Rudolf" Egyesületnek nevezett Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító- és Segélyegyesülete *június 14-én tartotta 89. évi rendes közgyűlését.* Az egyesület, amelyet 90 évvel ezelőtt *Ács György* főkalauz alapított a vasutasok szociális gondjainak enyhítésére, eredményesen működik.

Az egyesület elnöksége beszámolt arról, hogy a temetkezési segélyeken kívül *még 13 féle úgynevezett családvédelmi segélyt, s kedvezményt nyújtanak tagjaiknak.* Az egyesület tagdíjbevétele az elmúlt évben *12 millió forint* volt. A kifizetett segélyek összege megközelítette a 7 millió forintot. Az egyesület gondoskodik a korán elhalt tagjainak árváiról, saját költségén neveli és taníttatja őket. Üdülőházaikban *kedvező feltételek mellett üdülhetnek a tagok*, 25 évi tagság után pedig ingyen szoba jár a tagoknak az üdülőkben. A 30 évi tagsággal rendelkező tagok az élelmezésre is kiterjedő, teljesen díjmentes üdülésben részesülnek. Az üdülésnek ez a formája túlnyomórészt az egyesület nyugdíjas tagjait érinti, hiszen a tényleges szolgálatban álló dolgozók üdültetése általában a szakszervezeti üdültetés keretében történik.

Beszámoltak többek között arról is, hogy a „Rudolf" Egyesület a Vasutas Biztosító Egyesülettel közösen *megkezdte egy 200 ágyas, korszerű vasutasszálló építését a fővárosban.* Az épületet jövőre adják át rendeltetésének. Közel 15 millió forintot fordítanak erre a beruházásra. *Hajdúszoboszlón százágyas üdülő* építését tervezik. Ezt a beruházást 1967-ben kívánják átadni a tagoknak.

Vasutasok külföldi magánutazásaival kapcsolatos rendelkezések

A MÁV *Hivatalos Lapja* 25. számában két vezérigazgatói rendelkezés jelent meg a vasutasok külföldi magánutazásaival kapcsolatban.

Az utóbbi időben mind gyakrabban fordul elő, hogy *nem hivatalosan külföldön tartózkodó* vasutas dolgozók államvasúti egyenruhában közlekednek az ország határain kívül. Egyenruhájukat sok esetben nem az előírásoknak megfelelően viselték. A rendelkezés ezért *azonnali hatállyal megtiltja* a vasutasegyenruhának külföldre történő magánutazás során való igénybevételét. *A rendelkezés megszegőit fegyelmi úton vonják felelősségre és meghatározott időre kizárják a külföldi vasútra szóló menetkedvezményből.*

Külföldre történő magánutazásaik alkalmával a vasutas dolgozók *vasúti vendég-, illetve laktanyaszobákat vesznek igénybe.* A rendelkezés ezt is azonnali hatállyal megtiltja. Ugyancsak megtiltja, hogy magyar vasutas dolgozók külföldi vasutas dolgozóknak hazánkban való *magáncélú tartózkodása idejére azok vendég-, illetve laktanyaszobában, valamint vasúti kocsiban való elhelyezésére vállalkozóknak kötelezettséget*, vagy ilyent kérjenek az egyes állomásoktól. Az állomások ilyen kérelmeket nem vehetnek figyelembe. E rendelkezések megszegőit ugyancsak fegyelmi felelősségre vonják és meghatározott időre kizárják a külföldi menetkedvezményből.

Összetartásuk titka...

Ősz volt, amikor közelebbről megismerkedtem a Dunakeszi József Attila Művelődési Otthon nyugdíjas klubjának tagságával: fehér asztalnál, meghitt családi körben. Most ismét együtt vannak. Itt vannak velük őszült élettársaik is. Hagyományos az ilyen összejövetel a dunakeszi vasutas nyugdíjasok körében. A járműjavító vezetői, jövendő klubtagok és a vendégek köszöntik a becsülettel korosodott „házigazdákat".

Nehéz ilyenkor meghatottság nélkül hallani az emlékezéseket, a nyugdíjas élet epizódjait. Szívesen beszélnek róla, hisz valamennyien kiérdemelt pihenésüket töltik a maguk módján, a mai nyugdíjas sors összes szépségeivel.

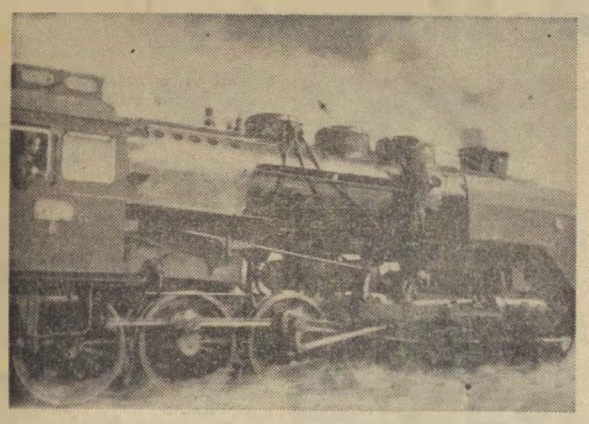
Ők már nem élnek szervezett közösségben, búcsút mondtak a munkáskollektívának. De bennük gyökeredzik a hovatartozás érzete: legtöbbjük klubtagságán túl ma is tagja a szakszervezetnek. Ebben rejlik összetartásuk titka.

Keveset hallottunk szocialista életünk első évtizedében nyugdíjasok klubjáról. Ma annál többet. Szélesedik, tartalmában gazdagodik országszerte. A vasútnál is a szakszervezeti mozgalom egyik hivatásává formálódik a veterán klubok patronálása.

A Dunakeszi Járműjavító nyugdíjas klubjában mintegy fél évtizede találnak szórakozást, művelődést az üzem egykori dolgozói. Más ez, mint a kultúrotthon bármelyik művelődési köre. A gondtalan öregkor tükröződik benne.

(várkuti)

Mi okozta a dombóváriak „balszerencséjét?"



A mozdonyszemélyzet tagjai gyakran menet közben is kimennek a gépre, hogy egy-egy hibát elhárítsanak, nem törődve a baleseti veszéllyel.

(Lengyel Károly felvétele)

— Voltak nálunk jobbak!

— Üldöz minket a balszerencse!

— Azért vándorszázló, hogy „vándoroljon"!

— Bizony tiszta lapot kellene kezdenünk!

Ilyen magyarázatokat hallani Dombóvár állomáson. A dolgozók a legkülönbözőbb módon próbálnak feleletet keresni az elszenvedett kudarcra. Az történt ugyanis, hogy az MT—SZOT vándorszázlót az elmúlt év eredményei alapján nem tudták megőrizni.

Mi azonban nem elégedtünk meg a különös magyarázatokkal. Igyekeztünk felderíteni *az állítólagos „balszerencse" okát.* Gyors számvetést tettünk. A különböző szolgálati ágak a fűtőház kivételével eredményes munkát végeztek az 1963-as évben. A fűtőházban sem volt baj a tervek teljesítésével. *Sőt, kimagasló eredmények születtek.* Például száz elegytonna tervüket masfél millió tonnával túlszárnyalták. A tervezettnél 450 ezer kilométerrel növelték teljesítményüket. Az elmúlt év legszebb eredménye volt az egységes terhelesű vonatok alkalmazása. Így 420 ezer tonna túlsúlyt továbbítottak terven felül.

Sok a baleset

Röviden ezeket a nagyszerű eredményeket tehetjük „serpenyünk"-re, míg a mérleg másik oldalán lerontja a dolgozók áldozatos munkáját *néhány súlyos baleset.* Talán ez a legfőbb oka annak, hogy a dombóvári csomópontnak meg kellett válnia a magas kitüntetéstől. *Átengedték a vándorzászlót azoknak, akik munkavédelmi tevékenységükkel is kiváltják a felettes szervek elismerését.* Sajnos, a dombóváriak egyáltalán nem buszkélkedhetnek azzal, hogy csökkent a balesetek száma, feladataikat sérülések, csonkulások nélkül látták el.

Az elmúlt év „fekete" listáján tizenkilenc baleset szerepel. A dolgozók 465 napig szorultak ápolásra. Az 1964-es esztendő sem hozott változást, *eddig tizennégy baleset történt.*

Keserűen emlékeznek például *Ükös József* fiatal mozdonyvezető esetére, aki Komlón fékezési hiba következtében tizenöt kocsit összetört. Üköst a vizsgálat után fegyelmileg elbocsátották. *Gergye János* mozdonyvezető és *Vercse László* fűtő munka közben megpereselődtek. A dolgozók könnyelműsége is sok veszélyt és bajt okozott az elmúlt évben. S ami a legfurcsább, hogy idős, tapasztalt szakemberek követtek el súlyos mulasztásokat.

Élénken él a dombóváriak emlékezetében, hogy egyik társuk, aki kerek *húsz éve előfűtő, lezuhant a mozdonyról.* Az egyik dolgozó, aki több mint tizennégy éve mozdonyvezető, mozdonytisztítás közben ugyancsak a földre zuhant és komoly sérüléseket szenvedett. Érthetetlen a vezetők előtt az az eset, amikor egy kiváló dolgozó, szocialista brigádvezető követett el hibát. *Gépvizsgálás alatt felállt a mozdony hajtórúdjára, miközben a gép elindult és az illető lábfejét összezúzták a kerekek.* Sorolhatnánk tovább a baleseteket, amelyeknek következtében néhány dolgozó, de az állomás kollektívája is, súlyos károkat szenvedett. A legszomorúbb az, hogy jó terveljesítésüket, egész évi fáradozásukat rontotta le a tizenkilenc baleset.

Szerintünk még súlyosabb az, hogy az idén sem múlt el a veszély. Bár a balesetek tanulságát nyilvánosságra hozzák. Soha nem múlik el olyan tanácskozás, ahol ne kerülne szóba a munkásvédelem. *A párt- és a szakszervezet közösen küzd a hibák gyökeres megszüntetéséért.* A fűtőház több mint 260 szocialista címért küzdő brigádtagját is felszólították, hogy körültekintőbben, nagyobb óvatossággal végezzék munkájukat. *Törődjenek jobban társaik testi épségével,* ügyeljenek arra, hogy ne következhessen be baleset. Az eddig csak *„papíron" élő munkásvédelmi őröket* is mozgósították a bajok elhárítására.

Ne csak adminisztratív úton

Őszintén kell beszélnünk arról is, hogy a fűtőház vezetői főként adminisztratív úton akarják megoldani a nehéz kérdést. *Szívesen figyelmeznek szóban, de főleg „papíron".* Ez idáig tizenhárom esetben adtak ki írásbeli megrovást, hat alkalommal szóban fedték meg a mulasztást elkövető dolgozókat.

Helyesnek látnánk, ha a munkásvédelmi őrök szervezésére nagyobb figyelmet fordítanának. Nem becsülnék le azok fontos tevékenységét. Bár mozgósították őket, *ez még kevés ahhoz, hogy jó munkát is végezzenek.* Az sem ártana, ha a „bírói széket" foglalna el a közösség: megalakulna Dombóvárott *a társadalmi bíróság,* mely hivatva lenne a vétségek kivizsgálására, nyílt tárgyalására.

Mindez azért is sürgető, mert a fűtőház kollektívája ismét kitűnő termelési eredményekkel büszkélkedhet. S bizony sok becsületes dolgozónak teljesülne a vágya, ha a közeljövőben újra megszerezhetnék a magas kitüntetést, visszakerülne Dombóvárra az MT—SZOT vándorszázló.

Forrai János

KITÜNTETÉS

— Először is köszönetet mondok azoknak, akik helyett olyan sokat dolgoztam, hogy végül is Kiváló Vasutas lettem.

(Pusztai Pál rajza)

Útlevél nélkül nem megy...

Amióta Sturovó a közös határállomás, Szobon nem állhatnak meg a tehervonatok. *Mégis megállnak.* Hiába szabad a kijárat a határ felé, a forgalmista hiába adja a jelzést az áthaladásra.

Naponta előfordul ez az eset. Oka, hogy a mozdonyszemélyzetnek, vagy a vonatkíséretnek nincs útlevele. Ez a hiányosság Szob állomás gondjait növeli. Ilyenkor ugyanis a szobi tartaléknak kell a mozdony helyére állni és átvinni a szerelvényt Sturovóba. *Három-négy óra is eltelik,* míg visszajön és hoz a várakozó gép részére egy vonatot.

Kérjük az illetékeseket, csak olyan személyzetet küldjenek a sturovói vonatokkal, akik rendelkeznek útlevéllel, mert anélkül nem lehet átmenni Sturovóba.

Szelle Ferenc, Szob

Időben kezdjük a gyomirtást

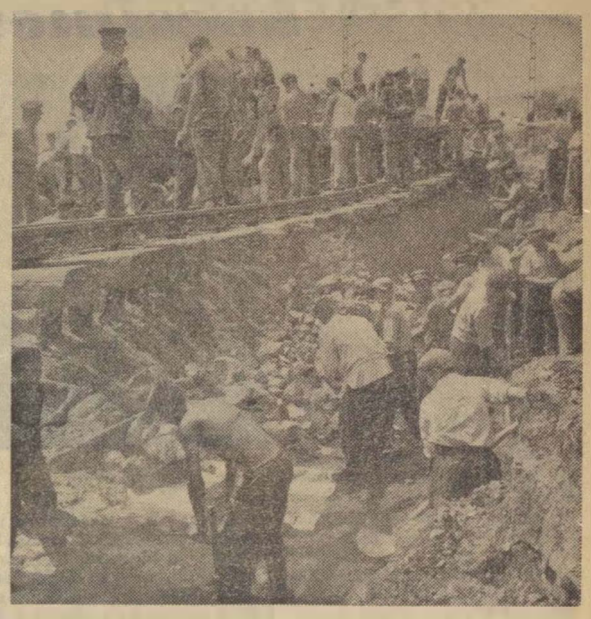
Évek óta megfigyeltem, hogy általában elég későn kezdik a gyomirtást az állomási vágányokon. Az idén a sok eső miatt különösen gyorsan nő a fű, a gyom.

Nagyon megnehezíti ez a kocsirendezők, a vonatkísérők munkáját és baleseti veszélyt rejt magában. *A magas gyom között nem láthatók az elszórt vasdarabok, kőtörmelékek, amelyekben elakadhat az emberek lába.* Szeged-Rókus állomáson a közelmúltban *Török István* tolatásvezető a gyom között levő fadarabra lépett, amelyből nagy szög állt ki és megszúrta a lábát.

Az ilyen veszélyek könnyen elkerülhetők, ha idejében gyomtalanítják az állomási vágányokat.

Tóth Károly, Szeged

Megfeszített munkával fél nap alatt helyreállt a forgalom a budapest—hatvani vonalon



A pályamunkások lelkiismeretes munkával, gyors ütemben elvégezték a megrongált vonalszakasz helyreállítását.

(MTI Foto Bereth Ferenc felv.)

Június 24-én országszerte közlekedési zavarokat okozott a vihar és a nyomában lezúduló víztömeg. Csütörtökre virradó éjjel *Pécel és Isaszeg* között a felhőszakadás következtében megismétlődött a múlt évi eset. Éjfél után nagy mennyiségű víztömeg zúdult a vasúti pályára. A hömpölygő áradat percek alatt megrongálta a kettős vágányú fővonalat. Ahogy az eső csendesedett, *a szolgálatos pályaőr nyomban a veszélyeztetett szakaszra ment,* s megállapította, hogy a lezúduló víz mintegy 21 méter hosszúságban és 3 méter mélységben elmosta a töltést. Jelentése alapján a forgalmat nyomban leállították, illetve később átszállással bonyolították le.

A fővonal helyreállítási munkálatait már a hajnali órákban megkezdték. *A budapesti igazgatóság II. osztálya mintegy 400 pályamunkást vezényelt a vonalszakaszra.* A földet és a követ — a megrongált töltés helyreállításához — billenő teherautók és vasúti teherkocsik szállították a helyszínre. *A pályamunkások megfeszített munkával, fél nap alatt helyreállították a megrongált vonalat.* A jobb vágányon 14.09, a bal vágányon pedig 17.10 órakor indulhatott meg a forgalom 10 km óra lassújel mellett.

A felhőszakadások kisebb pályarongálódásokat okoztak még a Balassagyarmat—Vác, illetve a Balassagyarmat—Aszód közötti vonalon is. A pályamunkások azonban ezeken a helyeken is jól szervezett munkával, gyorsan elvégezték a helyreállítási munkálatokat. (vf)

Országszerte készülnek a vasutasnapra

(Tudósítóink jelentik)

Szeged állomás dolgozói a második negyedévi szakszervezeti taggyűlésen határozták el, hogy ünnepi műszakot tartanak a vasutasnap előtt — írja *dr. Bánkfalvy Gyula.* — Legfontosabb feladatuknak a balesetmentes munkát, a menetrendszerűség javítását és a rakodási idők csökkentését tartják az ünnepi műszak folyamán.

A vasutasnap előtt háromhetes ünnepi műszakot szerveztek a debreceni fűtőházban. Amint *Marosán Pál* írja, a mozdonyvezetők és fűtők vállalták, hogy 100 etkm-tervüket a műszak során 2,3 százalékkal, széntakarékossági tervüket 2,9 százalékkal túlteljesítik. A javítóműhelyben *Viragh Zsigmond* csoportja terven felül elvégzi a 424—304. sz. mozdony kerékcsoport cseréjét.

★

Békéscsabáról, a Pályafenntartási Főnökségtől *Boldizsár Gyula* jelentette, hogy a gépesített mozgó szakasz *már teljesítette a vasutasnapra tett felajánlását.* Gyula—Békéscsaba között 6,7 km vágányhosszban végezték el az alázúzalékolást. Munkáját gyorsította, hogy *rádió adó-vevő segítségével idejében értesültek a vonatok áthaladásáról,* s így a zúzalékolásnál előírt vonat előtti kifutásokat időben elvégezhették.

★

Debrecen állomásról *Leiti Ferenc* arról tudósít, hogy elsősorban a menetrendszerűség javításával készülnek a vasutasnapra. E munkában kitűnt *M. Nagy Gyula* tolatásvezető, valamint *Papp Illes* és *Lakó Ferenc* szolgálatvezető váltóőr. Nem marad el mögöttük *Sándor József* gurításvezető és brigádja sem, akik *gurítási tervüket 107,9 százalékra teljesítettek.* Felhívják az illetékesek figyelmét arra, hogy a 4764 és a 4767-es számú irányvonatok, melyeket NOHAB mozdony vontat, *mindennap késve közlekednek.*

★

1964 első öt hónapjában 25 000 tonnával teljesítették túl áruszállítási tervüket Zalaegerszeg állomás vasutasai — jelenti *Markos József.* — A legutóbbi termelési tanácskozáson jelentették be ezt az eredményt, ahol a dolgozók elhatározták, hogy ünnepi műszakkal készülnek a vasutasnapra. *A zalaegerszegi fűtőházban a fiatalok mutattak példát vállalásaikkal.* Egy motorkocsi részlegvizsgáját határidő előtt 5 nappal befejezik és parkosítják, csinosítják fűtőházuk környékét.

★

A váci fűtőház dolgozóinak vasutasnapi készülődéséről *Pintér Lajos* tudósít. A mozdonyszemélyzet az éves vállaláson belül a széntakarékosság 1 százalékos javítását, a mozdonyjavítási költségek 3 százalékos csökkentését vállalta. *A menetrendszerűségben 96 százalékos eredményt akarnak elérni.* Gyorsítják a gépek kiszolgálását, hogy a szerelvények késedelem nélkül indulhassanak.

★

A miskolci igazgatóságról *Fekete László* arról tudósít, hogy a vasutasnapi készülődés során *javult a menetrendszerűség, gazdaságosabbá vált a mozdonyfelhasználás* az igazgatóság területén. Vontatási szolgálatuk eddig 102,9 százalékra teljesítette a 100 etkm tervet. 17 000 tonna szenet takarítottak meg és a vasutasnapig újabb 1000 tonna szén megtakarítására lehet számítani.

★

A debreceni járműjavítóból *Volosinovszki János* arról számol be, hogy *háromhetes ünnepi műszakot* rendeznek a vasutasnap tiszteletére. A műhelyek dolgozói a darabszámos terv teljesítésére, a javítási idők csökkentésére és a minőség javítására tettek felajánlásokat. Az ünnepre feldíszítik a műhelyeket. A vasutasnap alkalmából 39 dolgozó kap majd kiváló dolgozó jelvényt és ugyanennyit oklevéllel jutalmaznak.

Felhívás a vasutas dolgozókhoz!

Az egész országban megkezdődött a betakarítási munka. Az elkövetkezendő hetekben az ország kenyere a földekről megindul a raktárak, feldolgozó üzemek, a fogyasztók felé. Az idén 400 000 kataszrális holddal nagyobb a gabona vetésterülete a tavalyinál. Emellett a jobb termőkilátások is azt jelzik, hogy a vasútra a gabona szállításából és egyéb mezőgazdasági termékből az 1963. évinél jóval nagyobb feladatok hárulnak.

A vasútra, a vasutasokra, a betakarítási munkával kapcsolatos legnagyobb feladat természetszerűleg a terények rendeltetési helyre szállítása. Mindent el kell követni, hogy a szállításhoz megfelelő számú és állapotú kocsi álljon rendelkezésre. Amennyiben lehetséges, zárt irányvonatokkal továbbítsák a mezőgazdasági küldeményeket. Dolgozzanak úgy, hogy a szállításban a vasutasok hibájából sehol és semmiféle fennakadás ne legyen. Adjanak segítséget a szállítható feleknek a kocsik biztosításával, időben történő beállításával és kihúzásával. Segítsék a feladási munkában járatlan vállalatoknak a szállítások lebonyolításával foglalkozó dolgozóit.

A felkészülés a gabonaszállításra már az év elején megkezdődött a vasúti kocsik javításával, a mezőgazdasági és élelmiszeripari vállalatokkal való kapcsolat erősítésével, komplex brigád szerződések kötésével. Mindezeknek a szerződéseknek, az együttműködésnek a gyakorlati próbája most következik.

A szakszervezeti bizottságok szorgalmazzák, segítsék a szolgálati főnökségeket, hogy a mezőgazdasági gépek üzemanyag- és alkatrészszükséglete késedelem nélkül a rendeltetési helyére kerüljön. Támogassák a családtagok bevonását az aratási munkába, annál is inkább, mert mintegy 900 000 katasztrális hold termése kézi betakarításra vár.

A megyei bizottságok működjenek együtt a megyei pártbizottságok által létrehozott, a betakarítást segítő operatív bizottságokkal. Adjanak segítséget a betakarítási munkából részt vállaló, elsősorban a mezőgazdasági gépekhez értő dolgozók szabadságának biztosításához.

Idejében keressék fel a mezőgazdasági jellegű szállító vállalatok szakszervezeti bizottságait, szakmai vezetőit a feladatok megbeszélése és a kérelmek egyeztetése végett. Elevenítsék fel a korábban kötött komplex brigád szerződéseket. Érjék el, hogy a kocsirendeléseket mindig időben adják meg, a rendeltetési helyet idő közben ne változtassák. Nyújtsanak segítséget ahhoz, hogy a rakodási időt mindenkor betartsák, az éjjeli és munkaszüneti rakodást egészen a kampány végéig folytassák. Gondoskodjanak a térvilágításról, a rakodóhelyekhez vezető utak jókarban tartásáról, tisztaságáról. A szállítás közbeni szóródás végett csak műszakilag kifogástalan állapotú kocsikat bocsássanak rendelkezésre, főleg az ömlesztve továbbítandó gabona szállításához.

A dolgozók és az áruvédelem érdekében a vállalatok rakodómunkásainak figyelmét hívják fel a baleseti veszélyforrásokra, tartsák be és tartassák be a rakodással kapcsolatos óvórendszabályokat, elsősorban a kocsik emberi erővel történő mozgatásánál.

Bízva abban, hogy a vasutas dolgozók eddigi nagyszerű helytállásukhoz méltóan veszik ki részüket a nyári és az őszi betakarítást segítő munkából, kívánunk minden vasutas dolgozónak eredményes munkát és sok sikert.

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

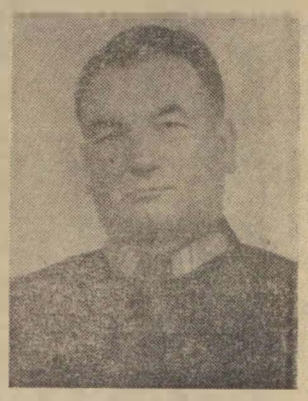
VASUTAS ARCOK

A kocsimester

Az éjszakai váltásban dolgozott. Amikor átadja a szolgálatot, mégis friss, jókedvű:

— *Erős forgalmunk volt, de minden rendben ment* — mondja. — *A váltás óta 600 kocsit rendeztünk. Feladási kocsi nem maradt vissza, késés sem volt. Ez csak jó érzés, nem?*

Szabó Sándor kocsimester a jól végzett munka örömével magyaráz. Látszik rajta, hogy nem az újságírónak mondja a „szöveget", hanem úgy is érzi. Negyvennégy éves. 1940. január 27-e óta egyetlen munkahelyen, a Kelenföldi pályaudvaron dolgozik. Főnökei elégedettek munkájával és kiváló dolgozónak tartják. Igaz, ismeri a szakmát. Először pályamunkás volt, majd raktári munkás, kocsirendező, tolatásvezető, s most kocsimester.



Szabó Sándor

S hogy *Szabó Sándor* véleménye szerint *milyen egy jó kocsimester?*

— *Mindig éber és friss legyen a szolgálatban. Ügyeljen mindenre. Ha mindenre kiterjed a figyelme, nem lehet baj. Már reggel rossz, ha akkor kell kapkodni, amikor összeáll a szerelvény.*

Minderről megfontoltan beszél. Azt mondja, hogy ha valaki gondosan végzi a munkáját, sohasem érheti meglepetés. Ha valaki becsületesen dolgozik, emberségesen viselkedik, kivívja a munkatársai, főnökei elismerését, megbecsülését.

S hogy mi okoz számára örömet?

— *Ha megértjük egymást munkacsoportom tagjaival. Kilencen dolgozunk együtt már harmadik éve, de veszekedés, vita, soha nincs, mindenki végzi a maga dolgát. Jó érzés az is, ha a menetrendszerűséget biztosítani tudjuk. Szeretem, amit csinálok, hiszen azért is választottam apám foglalkozását.*

Eddig csak a munkáról, az összeállítás a kerülő szerelvényekről, a kisorolásra váró vagonokról, meg a munkatársakról esett szó. De amint örömeiről kérdem, gyorsan elmondja, hogy most érettségizett a lánya, méghozzá igen jó eredménnyel. Ha már a családra terelődött a szó, arról faggattam, hogyan él egy kiváló kocsimester otthon. Kocsma, ulti, esetleg egy-egy jó futballmeccs? Fejét rázza.

— *Egyik sem. Nem dohányzom, kocsmába sem járok. Amíg van otthon borom, egy-egy pohárral megiszom, s ha van időm, beszélgetek a szomszédokkal. Dolgozgatom a kertben, megbeszélem az asszonnyal a család gondjait. Sokat pihenek, a szolgálatba mindig pihenten jövök. Ez a figyelmes munka egyik legfontosabb alapja.*

— *Milyen tervei, kívánságai vannak a jövőre?*

— *Azt szeretném, ha továbbra is elkerülné házunkat a betegség, jó egészségben tudjam letölteni a nyugdíjazásomig hátralevő időmet. Szeretném munkámat úgy végezni, hogy ezentúl se lehessen kifogás, s természetes, együtt drukkolunk a családban, hogy a lányom sikeres felvételi vizsgát tegyen a pécsi tanárképzőn, mert tanár szeretne lenni.*

K. I.

A blokkmester

A blokkmester — *Lévai Mihály* — nyugodt ember. Harmincötéves korára sikerült elrendezni, egyenes vágányra igazítani az életét, s most már hagyja, hogy zökkenőmentesen haladjon előre, jó irányba, nem túl gyorsan, de biztonságban.

Lévai Mihály

Nem szereti a „túlhangos" dolgokat. Magáról sem beszél szívesen. Szinte ott a kérdés a szemében: minek? Beszéljen helyette a munkája, a pálya, a váltók, jelzőberendezések, az a negyvenöt kilométeres birodalom *Kispesttől—Albertirsáig*, amelynek immár tíz esztendő óta gazdája.

Valamikor műszeresnek tanult. Hogy egyszer még vasutas-egyenruhát ölt magára, nem gondolta. Inkább csak érezte.

— *Gyermekkoromban közel laktunk a vasúthoz* — meséli. — *Gyakran kijártunk az állomásra, néztük a vonatokat. Irigyeltük, aki utazik. Szerettünk volna mi is felszállni.*

Az apja akkor már fűtőházi lakatos volt. Talán egy vasutasdinasztia indult útnak ott az albertirsai vasútnál, miközben ket kamaszy ek, ő és a bátyja a vonatokat leste.

Most is nézi. Sok vonatot lát a mono blokkház ablakából. De már nem irigykedik az utasokra: túlságosan sok köze lett hozzájuk. Egy kicsit a kezébe került a sorsuk. Az övébe és a tizenkilenc emberébe, akinek munkáját irányítja.

— *Nagy felelősség* — mondja kicsit gondterhelten. — *Az a sok váltó, biztosítóberendezés, ügyelni, hogy a vezetők nappal is meglássák a fényjelzést, piros helyett nehogy zöldet mutasson, hogy semmi se mondja fel a szolgálatot, meg ne alljon a vonat a mi hibánkból.*

— *Előfordul?*

— *Hát azt egyelőre még nem lehet elkerülni. A zöld út a jövő kérdése. Most még sokat kell bajlódnunk kábelszakadásokkal, beázásokkal, különböző műszaki hibákkal, amelyek nem is mindig rajtunk múlnak.*

Egyszer nagyon megijedt. Értesítették, hogy a *Debrecenből* érkező gyorsvonat *Üllőn* kisiklott. Szerencsésen ugyan, mert a mozdony *„lépett le"* a vágányról, megállt a forgalmi iroda előtt.

— *Motorral rohantam át Üllőre. Talán életemben nem voltam olyan ideges. Ha mástól nem, a lehetőségtől, hogy mi történhetett volna. Kiderült, hogy nem a berendezés volt az oka a balesetnek. A vezető nézte el a jelzőt, amely kitérőt mutatott.*

Szerencsére ritka az ilyen izgalom. Vigyáznak, hogy ritka legyen. Szükség van a nyugalmára, mert tanulnia is kell. A technika a vasútnál is rohamléptekkel fejlődik. S a mesterséget scha nem lehet elégé megismerni.

— *Nemrég végeztem egy háromhónapos továbbképző tanfolyamot. Nálunk, Monoron lesz a telefongyár integrált dominó önműködő berendezéseinek bemutató állomása. Áramkörös kapcsolással megy majd az egész. Örülök neki. A mostani berendezés kicsit már elavult, sok baj van vele. Ehhez a jövőbenihez még sok elektrotechnikai tudás szükséges.*

S közben járja, ellenőrzi a pályát, az embereket. Gyalogosan, motorral, kocsival, ahogy jön. Élvezi a szabad levegőt. Még télen is, amikor csípős, fagyos. Utasításokat ad, megbeszéli a feladatokat az emberekkel. Aztán hazamegy Albertirsára, a két gyerekéhez, a csendes kis örömeihez, amiket egy vasárnap délutáni futballmeccs, olykor egy televízió mellett töltött este jelent.

Bende Ibolya

A forgalom parancsnoka

Szalay Béla

A vasúti menetirányító a *„láthatatlan emberek"* közé tartozik, akit sem az utas, a közönség, sem a vonalon dolgozó személyzet nem lát munka közben. Egyedül, kis fülkéjében, a szelektoros telefonkészülék és menetrend grafikonjai fölé hajolva végzi a vasúti forgalom operatív irányítását. *Szalay Béla* menetirányítót is munkába menet ülten ismertük meg. Hosszú éjszakai szolgálat állt mögötte, fáradhatatlanul sürgette az üres kocsikat továbbító szerelvényeket, „hajtotta" a forgalmat egész éjjel *Rétszilastól Pusztaszabolcsig, Pakstól Dunaújvárosig.*

Szalay Béla vasutascsaládból származik. A MÁV-on kívül soha nem volt más munkahelyen. 1943-ban az iskola padjaiból került a vasúthoz, *apja Pécsett volt állomáselöljáró.* Pályája kezdetétől forgalmi munkakörben dolgozik. Előbb *Simontornyán* szolgált, onnan 1945-ben került tisztképző tanfolyamra. A tisztképző elvégzése után *Bátaszékre* került forgalmi szolgálattevőnek. Végigjárta a pécsi igazgatóság nagy forgalmú állomásait. Szolgált *Dombóvár* és *Sárbogárd* állomáson. Jelenlegi szolgálati helyére 1954-ben került.

Szereti *Dunaújvárost.* Munkája együtt nőtt a *vasművel* és 10 év óta mint vonali menetirányító sürgeti, hajszolja a vasmű nyersanyagát szállító vonatok futását, a késztermékeket továbbító szerelvényeket. Az ő munkájának is köszönhető, hogy a rétszilasi és paksi vonalon a téli ítéletidőben sem állt meg egy percre sem az elegytovábbítás.

A menetirányító a forgalom parancsnoka, 12—24-es fordulóban szolgál. *Ohozzá fut be minden öröm és bánat, mert a szelektor vezetéke részvétlenül továbbítja a panaszokat is.* A fűtőház gyakran jelenti, hogy *nincs elég alkatrész* a mozdonyjavításhoz, *ezért várni kell a gépre.* Az állomások többször jelentik, hogy *kevés a fogadóvágány* és ezért lassú az elegytovábbítás.

Az erősítő hangszóróján pattognak a jelentések, *újabb és újabb utasításokat ad ki Szalay Béla,* aki nemcsak a gondjaira bízott vonalat ismeri tökéletesen, hanem az embereket is.

Kínáltak már neki magasabb pozíciót, több pénzzel járó becsatást is. *De ő hűséges maradt a menetirányítói beosztásához, mert akkor érzi jól magát, amikor az ő kezébe összpontosul hazánk egyik fontos iparvidékének vasúti forgalma. Ennek a munkájáért felelős, ennek a gazdája.*

Azt mondja, nem hagyja el Dunaújvárost, amellyel együtt nőtt, fejlődött. Nem hagyja el modern, nyíleqyenes utcáit, kertjeit és parkjait, amelyekhez annyi emlék fűzi. Ha végigmegy a városon, eltűnődik az a tudat, hogy abban, amit lát, neki is része van; hiszen a temérdek építőanyagot, cementet, téglát *vasúton* szállították ide.

Bermann István

A mozdonyvezető

Sasvári Károly

A Nyugati motorszín vágányai között mozdonya mellett találjuk *Sasvari Károly* mozdonyvezetőt. Gondos kezekkel apolja mozdonyát, a hatalmas gépóriást, amelyet Svédországból vásárolt a MÁV.

— *Nemrégen dolgozom itt, a NOHAB Diesel-mozdonyon. Tavaly novemberben kértem magam motorvezetői tanfolyamra, s annak elvégzése után helyeztek ide. Megis úgy megszerettem a Diesel-motort, mint annak idején a gőzöst.*

Sasvári Károly 50 éves, 1939 óta mozdonyvezető. Ritka eset a vasúti szolgálatban: *azóta állandóan egy helyen dolgozik, a Hámán Kató-fűtőházban.*

A szakmát a régi *istvántelki* főműhelyben tanulta és amint megkapta a géplakatosi segédlevelet, nemsokára kikézbesítették az elbocsátását is. Ez 1932-ben történt, a gazdasági válság idején. *Két évig még csak nem is biztatták azzal, hogy újra munkába állhat.* 1934-ben vette fel ismét a vasutasok sötétkék egyenruháját és azóta fáradhatatlanul járja a vonalakat, vontatja a hosszú szerelvényeket Záhonyba, Szegedre, Nyíregyházára, Miskolcra, Szobra...

Saját bevallása szerint akkor érzi jól magát, amikor robogó mozdonyáról a pályát figyeli. Ez maga a beteljesedett hivatástudat, ez az amire azt szokták mondani, hogy születni kell.

— *Ha előlről kezdeném* — mondja —, *ismét mozdonyvezető lennék. Nem is képzelném el másképp az életet, mert vándorló ember vagyok; egy helyen nem szívesen maradok sokáig, de az utazás, az élet forgataga — ez az én világom.*

Sok olyan vasutas van, mint *Sasvári Károly,* aki annyi szaktudással, tapasztalattal és felelősségérzettel rendelkezik, mint ő. Igaz, hogy ennyi évtized után most ismét felügyelet alatt, kezelőként utazik a NOHAB mozdonyon, mégis örömmel teszi, mert lényegében egy új szakmát sajátított el. előrelépett ő is a technika fejlődésének útján és felcserélte a gőzmozdony szabályozóját a legkorszerűbb Diesel-mozdony vezetőállásával. *Nem feledkezik el azokról a régi kollégákról, barátokról sem, akik őt a pályára kezdetén annyit támogatták, segítették, tanították.* Szeretettel gondol *Szasz József mozdonyvezetőre,* aki valamikor a mester volt és idős ember már — mégse tudott elszakadni a vasúttól és nyugdíjasként dolgozik mozdonyvizsgálóként a Hámán Kató-fűtőházban. Nála kezdte az első szolgálatát és méghozzá mindjárt gyorsvonaton...

Sasvári Károly gyakran foglalkozik a fiatalokkal. Tanítja, oktatja őket a szakma szeretetére, a munka megbecsülésére.

B. I.

A vasút helye a holnap közlekedésében

A második világháborút követő időkben, a közlekedéstechnika nagyarányú fejlődésével kapcsolatban, kezdett kialakulni egy olyan vélemény, hogy a vaspályán történő forgalom nem korszerű, hogy a vasút kiöregedett és rövidesen az ekhósszekér, a postakocsi sorsára jut. Nem építenek több vasutat! Felszedik a sineket! — mondogatták itt-ott.

Főleg a közúti gépkocsi és légiforgalmi eszközök fejlődése keltett ilyen gondolatokat. Sok minden történt alig 80 esztendő alatt; *Benz* és *Daimler* döcögő lónélküli kocsijaitól, a nagy sebességű verseny- és luxusautókig és a 40 tonna teherbírású önürítős tehergépkocsikig, a *Wright* fivérek (1903) kétfedelű repülőgépétől a 48 ezer lóerős gázturbinás légióriásokig. És beláthatatlan a további fejlődés útja a szuperszónikus repülőgépeken át, a világűr-közlekedésig.

A JÖVŐ KÖZLEKEDÉSE

H. G. Wells 1901-ben a jövő közlekedésével kapcsolatban így nyilatkozott: *Valószínűtlennek tartom, hogy a repülés valaha is döntő szerepet kapjon a közlekedésben. Az ember végül is nem albatrosz, hanem szárazföldi kétlábú."*

És ma...?

Nem kétséges, hogy az új közlekedési ágak a szállítási volumenből jelentős részt igényelnek. Valóban jelentős részről lehet beszélni, ha a mozdított árumennyiséget tekintjük, de ha a megtett utas- vagy árutonna-kilométert nézzük, a vasút oldalára billen a mérleg.

Mit mutatnak az arányok magyar viszonylatban?

Autóbusszal 1962-ben 425 millió, vasúton 341 millió ember utazott. De az utasfuvarozási teljesítménye a vasútnak 15 541,4 millió utaskilométer volt, míg a távolsági buszok csak 4809,9 millió utaskilométer teljesítményt produkáltak.

Hasonló a helyzet az áruszállításnál is. Százalékban kifejezve *a vasút teljesítménye 85,1,* a tehergépkocsié csak 6,7 százalék. A Szovjetunió hatalmas személy- és áruforgalmának 80 százalékát vasúton bonyolítják le. A demokratikus államokban általában szilárd a vasút tekintélye.

A nyugati országokban jelentéktelenül bár, de csökken a vasúton történő személy- és áruszállítás. Kooperációt nélkülöző elkeseredett verseny folyik a közlekedési ágazatok között, amelynek hevében, egyesek hajlamosak a vasutat öregnek és a holnap szállítási igényeinek teljesítésére alkalmatlannak minősíteni. Elfelejtkeznek arról, hogy a vasúttechnika sem állt egy helyben, hogy ott is sok minden történt *Stephenson* 15 lóerős Locomotion-jától, a villamos, a Diesel-villamos és egyéb gépóriásokig, hogy a kibernetika és elektronika hatalmas tárházából a vasútnak is juthat egy s más, hogy a lehetőségek, amelyek a vasúti közlekedés továbbfejlesztésében rejlenek, szinte végtelenek.

Mi szab határt annak, hogy eddig el sem képzelhető nagy terhelésű vonatokat állítsanak össze?

A vonócrő nem! A kapcsoló- és vonókészülék pedig átalakítható! A többi meg forgalomszabályozás kérdése.

A szovjet ipar a közelmúltban egy 8300 lóerős gázturbinás és egy 5500 lóerős villanygépet produkált. *(Összehasonlításként érdekes tudni, hogy az egyik legnagyobb magyar gőzmozdony, a 424-es, 1300 lóerős.)*

Mint tudjuk, a közlekedést forradalmasító gőz lassan egészen átadja a helyét a villany- és a Diesel-vontatásnak. De az említett gázturbinás megoldás mellett itt van az atomenergia, közvetlenül és közvetve. Az atomerő felsővezetékben vezetett elektromos áram előállítására is felhasználható. Az atomerőművekben termelt villamosáram olcsó és korlátlan lehetőséget biztosít a vasútvontatáshoz.

ATOMMOZDONY

Új gépcsoda van születőben: *az atommozdony.*

A tervek szerint a Szovjetunió és India között épülő *Transzhimalája vasúton 4 méteres nyomtávon atommozdonyt fognak közlekedtetni.* A gép hossza 50, a magassága 5 méter lesz. A gépen levő reaktor vízben oldott uránsóval működik. Turbina forgat meg 4 villamos generátort, amelyeket egyenáram táplál egyenként 12 db 800 lóerős villamos vontatómotort.

Mint látjuk, a vonóerővel nem lesz baj a jövőben.

Nézzük a kapcsolószerkezetet! *A mai forma avult, gyenge, sok veszélyt rejt.* Egyik gátja a nagy súly továbbításának, azért is, mert nem lehet olyan vastag, nehéz kikapcsoló szerkezetet alkalmazni, kezelni — figyelembe véve a fémek szakítószilárdságát —, mely a sok ezer tonnás súlyt elbírná. A jövő minden bizonnyal az úgynevezett önműködő kocsikapcsolási rendszeré, amely emberi beavatkozás nélkül, önműködően, gyorsan, biztosan kapcsolja a kocsikat egymáshoz.

Az értesülések szerint *Európa vasutait 1967-től kezdődően fokozatosan felszerelik automata kapcsolószerkezettel.* Az Egyesült Államokban, Szovjetunióban és Japánban már alkalmazzák is az új megoldást, melynek segítségével a mai, alig több mint 2000 tonnás vonatok helyett 4600, sőt 10 000 tonnás vonatokat is lehet közlekedtetni.

Nézzünk egy összehasonlítást.

Ha ezt az árumennyiséget autóval akarnánk elszállítani, 500 db 20 tonnás teherkocsira volna szükség. Jóllehet a városi és egyes országutak forgalma már ma is olyan nagy, hogy azt büntetlenül alig lehet tovább fokozni.

Ezzel szemben a vaspályaközlekedés még nincs kihasználva. A sok vonat ellenére is sokszor szabad a pálya. Természetesen az eddig hasz-

Másodszor is szocialista szolgálati hely — Megszünt a vándorlás — Egy nyelven beszéltek — Mindenki tanul

A kezdeményező teherpályaudvar példamutató úton halad. Ennyi lenne rövid meghatározása a sok szép eredménynek, amellyel *Budapest-Dunapart teherpályaudvar* utóbbi négyéves múltját összegezhetnénk. A jelző önmagában is sokatmondó, mégis érdemes ismételten megnézni mit tett a pályaudvar kollektívája annak érdekében, hogy másodszor is tulajdonosa lehet a *„Szocialista szolgálati hely"* címnek.

Hogyan induljanak...

Amikor 1960-ban a pályaudvar dolgozóinak többsége már szocialista brigádban dolgozott, célul tűzték ki a szocialista szolgálati hely cím elnyerését. Tudták, nagy vállalkozásba kezdenek, hiszen ha meg is érlelődtek a cél kitűzésének feltételei, nem kevesebbről volt szó, mint egy járatlan út kitaposásáról. Ezért joggal vetődött fel a kérdés: *hogyan induljanak?*

A többszörös élüzem cím és vezérigazgatói elismerés mögött rejlő gazdasági eredmények még nem voltak elegendők. Az 1960 szeptemberi párthatározat után munkaerő-átszervezéssel mintegy 13 százalékkal csökkent a pályaudvar létszáma. De növekedett az egyszemélyi felelősség, javult a munkafegyelem, csökkent a balesetek száma, megszünt a munkaerő-vándorlás.

A duna-partiak alapos megfontoltsággal láttak munkához. A szakvonali és mozgalmi szervek szinte túlzásnak tunő alapossággal fogadtak minden elképzelést, megnyilvánulást. Kimondták: *a szocialista brigádtagság nem kötelező, de aki vállalja, lényegesen többet kell tennie, mint eddig.* Hónapokon át nem zajlott le rendezvény, hogy ne ellenőrizték volna a mozgalom állását. Tapasztalatokat összegeztek, s addig dolgoztak, mig értek: *a pályaudvaron egy nyelven beszéltek vezetők és dolgozók.*

Az első év eredményei

A korábbi *nyolcról tizenkettőre nőtt a szocialista címet viselő brigádok száma,* s ezzel a pályaudvar valamennyi dolgozója szocialista brigadtaggá vált. Ezután a pályaudvaron belül egyes egységek törekedtek területük szocialista jellegének kialakítására. Az emberi tudatformálás sajnálatosan kialakult módszereit az adott szükségletek szerint alkalmazták. Nem kerestek irott szabályokat, csupán azt tették, amit józan emberi megitélésük, szívük diktált.

A párt politikájának következetes érvényesülése úgy is tükröződött, hogy a politikai, szakmai művelődés iránti érdeklődés megnőtt. *A dolgozók közül olyan sokan kezdtek általános, közép és felsőfokú tanuláshoz, hogy ez nemegyszer problémát okozott a szolgálat ellátásában.*

Az egymásnak nyújtott segítség a munkahelyen és magánéletben olyan kollektívákat kovácsolt, amelyekre számítani lehet a legnehezebb feladatok megoldásában is.

Élesebb megvilágításban

Természetesen a *Dunaparton* is van még tennivaló a kollektív és személyi felelősség magasabb színvonalra emelése érdekében. De ezek a kérdések már magasabb szinten, a korábbi időknél élesebb megvilágításban kerülnek napvilágra. Következetesen küzdenek az egyeseknél esetenként mutatkozó tunyaság ellen. Szó szerint veszik a brigadszerződésekben vállalt feladatot: *1964-nek a jobb minőségi munka évének kell lenni.*

Amikor a pályaudvar dolgozói másodszor is átvették a kitüntetést, újabb fogadalmat tettek még jobb eredmények elérésére.

Várkuti Miklós

Ami a személyszállításban kifogásolható

Egy ötnapos ellenőrzés és tapasztalatai

A MÁV vezérigazgatójának rendeletére, június 16. és június 21. között, az igazgatóságok III. és IV. osztályának kijelölt szakemberei a pályaudvarok vezetőinek bevonásával *általános személyszállítási ellenőrzést tartottak a vonatokon.* Az ellenőrzés nemcsak a menetrendszerű közlekedést, a szerelvények helyes összeállítását, felszerelését, az állomások és vonatok tisztaságát, a műszaki berendezések alkalmazását vette „mikroszkóp" alá, hanem a vasutas dolgozók szabályszerű munkájáról, megjelenéséről, az utazóközönséggel való kapcsolatokról is végeztek „felmérést".

Milyen eredménnyel járt, mit mutat a mintegy 300—360 vonatra és 100—120 pályaudvarra kiterjedő ellenőrzés?

Bár az ellenőrzés óriási anyagát csak most dolgozzák fel, néhány jellemző hiba és visszásság máris felszínre került. Mik ezek? Olyan hibák és hiányosságok, amelyek megszüntetéséhez beruházásra és anyagráforditásra nincs szükség. De vegyük őket sorjába!

A szerelvények egy része nem *az előirásnak megfelelő összeállítással közlekedik.* Egyes vonatokból például hiányzott az étkezőkocsi, mások Bc-kocsik hiányában jártak. Ez természetesen zsúfoltságot eredményezett.

A pécsi fűtőház egyik szerkocsiján még mindig ott „díszelgett" *a gőzfűtési tömlő.* Egy másik szerelvény egyik kocsijának kályha melletti ülése alatt *ott volt a kályhafűtésű kocsi szénládája, tele szénnel.* Ezek eltávolításához pedig sem pénz, sem létszámkeret nem szükséges.

Az ellenőrzött vonatok kocsijaiban legtöbb helyen hiányzott a papír, szappan és törülköző. Számos gyorsvonaton nem találtak utazó takarítónőt, aki a menetközbeni takarítást és tisztogatást elvégezte volna.

Egyes vonatok a hét néhány napján — főként a hét közepén —, *kihasználatlanul közlekednek.* Ugyanakkor más vonatok kihasználtsága érdekében ezt a jelenséget nagy figyelemmel kell kísérni.

Ismételt jelenség: *a személykocsik mosdóiban hibásak a vízcsapok. A vidéki forduló állomásokon nem gondoskodnak kellően a szerelvények tisztításáról, takarításáról.* Vannak állomások, amelyek úgyszólván takarítatlanul indítják el a vonatokat. Ilyen például Nyíregyháza.

Gyakori jelenségként tapasztalták az ellenőrök, hogy a jegyvizsgálók nem mondják be az állomások nevét, és a tartózkodási időt. A jegyvizsgálók magatartása ellen egyébként kifogás alig akad.

Az ellenőrzött pályaudvarok, állomások, általában tisztán voltak, kivéve néhányat, mint *Ujszász, Vámosgyörk, Szob, Kiskörös,* és *Mátészalka* állomás, valamint *Szolnok* állomás váróterme.

Az ellenőrök foglalkoztak az utaselláttással, a MÁV Utaselátó működésével. Megállapították, hogy *a kosaras szolgálat nem tartozik a legsikerültebb szolgáltatások közé.* Sokit a visszaélés, a szabálytalanság. Ezeken feltétlenül változtatni kell.

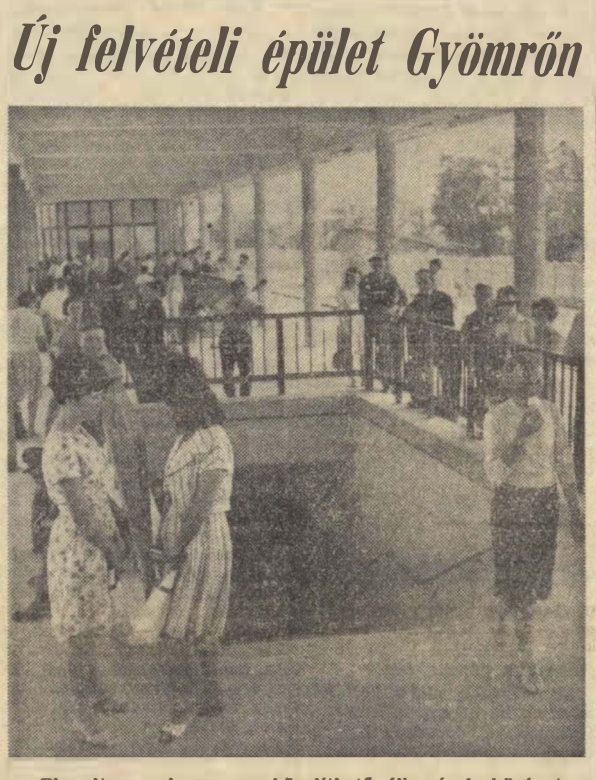
Több jelentés foglalkozik az állomások utastájékoztató hangosbeszélő berendezéseinek helytelen használatával, illetve azzal, hogy ezeket a berendezéseket egyáltalán nem használják.

Találkoztak az ellenőrök néhány személyi hanyagsággal is — csak egy példa: Maglódon. a 2543. sz. vonat mozdonyszemélyzete a vezetőkocsi kulcsát nem vitte magával, ezért a mozdonynak körül kellett járnia, s emiatt *a vonat 25 perces késést szenvedett* —, ezek részletes felsorolására nincs hely.

Még annyit: *a vizsgálat alapján készülő rendelkezést az igazgatóságok vezetői hamarosan megkapják.*

Turi Andras

Új felvételi épület Gyömrőn



Elavult, a nehezen megközelíthető állomások közé tartozott Gyömrő állomás. Ez sok bonyizúságot okozott a fővárosba bejáró dolgozóknak. Ezen a helyzeten segített a MÁV, miután megépítette az új szigetperonos felvételi épületet. Az utazóközönség aluljárókon közelítheti meg a vonatokat.

(MTI Foto Hadas János felv.)

Szocialista brigádok között a határszélen

Sátoraljaújhely állomáson igen élénk a szocialista munkaverseny. Közel száz dolgozó vállalkozott arra, hogy megszerzi a szocialista brigád címét.

A megvalósításhoz három éve kezdtek hozzá. *Kos Matyas, Csillei József* és *Hegedüs József* személyvonatkisérő kollektívája azóta többször is elnyerte a kitüntetést. Érdemes belelapozni a brigádnaplóba. A Kós-brigád például maga végzi a teljesítmény értékelését. *A brigádértekezleten mindenkor jelen van a párt és a szakszervezet képviselője, valamint a szolgálati vezető.* S ilyenkor nemcsak az eredményeket tárgyalják meg, hanem a hibákat is. Így esett meg, hogy *Fehérvári Istvánt* súlyos fegyelemsértése miatt kizárták a brigádból, megvonták tőle a szocialista jelvény viselésének jogát. Erre azért került sor, mert a hasztalan nevelőmunka ellenére is hajlíthatatlan maradt Fehérvári István.

A brigádvezető

maga tartja a kül- és belpolitikai tájékoztatót, a kollektíva előfizetője a vasutas lapoknak. *Szász Béláról* esett a sportrendezvények szervezése, de ő ügyel a helyes öltözködésre is. A páros versenytárs, a csehszlovák Slovenské Move Mestó állomás dolgozóival *Olajos Béla* tartja a kapcsolatot, mivel kitünően beszéli a szlovák nyelvet.

Csoma Péter szakszervezeti bizalmira hárul az a feladat, hogy a családlátogatásokat szervezze. *Legutóbb Tornai István brigádtársuknál töltötték az estet.* De sorolhatnánk tovább a brigád-„funkciókat", amelyeket azért töltenének be szívesen a tagok, hogy a kollektíva pontosan teljesíteni tudja a vállalásokat.

Ide kívánkozik, hogy balesetmentesen dolgoznak. 3,8 átlaggal tettek vizsgát a munkásakadémián. Tavaly hatan végezték el a VIII. általánost, az idén tizennégy a „diákok" száma.

A régebbi szocialista brigádok mindenkor rajta tartják szemüket a fiatal, most szervezett kollektívákon. Javasolták, hogy *Szabó Andor* vonatvezető brigádja ne háromhavonként értékelje munkáját, mert így könnyen eshet olyan hiba, amit később nehéz kiküszöbölni. Szabóék megfogadták a jó tanácsot és ma már havonként értékelik munkájukat. *Vantuk József* jegyvizsgáló brigádja viszont rendszeresen figyelemmel kísérte a vállalt pontok teljesítését. Észrevételezték, hogy a brigád naplójában rövid igen és nem szerepelt a vállalások mellett. A szükszavúság káros lehet — figyelmeztették Vantukékat. Ma már ez a kollektíva is részletesen elemzi, hogyan sikerült, vagy miért nem, vállalásaiknak eleget tenni. *Urbán Sándor* vonatkísérő brigádja már az elmúlt év elején megfogadta a tapasztaltabb brigádok tanácsát.

Romlott a teljesítmény

Sajnos, az elmúlt év jó eredményeit az állomás dolgozói nem tudták kellően fokozni. Míg például 1963-ban *kocsitartózkodási tervüket 97,59 százalékra sikerült teljesiteni, jelenleg 73,89 százaléknál tartanak. A kocsi kihasználásánál azonban a tavalyi teljesítményt 1964-ben 6,71 százalékkal toldották meg.* Tavaly teljesítették az élüzem szintet s vezérigazgatói dicséretet kaptak. Az idén csak bizakodnak.

Szóvá tették, hogy 1963-ban két vonat volt kijelölve a miskolc—sátoraljaújhelyi elegy továbbitására. Az idén eggyel szaporodott a vonatok száma. *De a harmadik vonat nincsen kellően kihasználva.* Az elegy nem tud a tervezett kocsiszámmal indulni. Rövid az idő a kocsik kiállitására. A vonatok sem érkeznek mindig menetrend szerint. A kevés tolatómozdony is gondot okoz.

A brigádok azonban bíznak abban, hogy ezen a helyzeten hamarosan változtatni fognak és újra helyre áll a rend Sátoraljaújhelyen. De addig is olyan bátor hangon kell feltárni a problémákat, mint ahogy ezt a faliújságirók teszik, akik azon fáradoznak, hogy az állomás dolgozóinak munkáját ismét dicséret illesse.

F. J.

GÉPI „AGYTRÖSZT"

Nem kétséges tehát, hogy egy maximális kihasználás mellett csakis automatikus jelzési rendszer nyújthat biztonságot. *A gépi „agytröszt", az atuomata a megadott programnak megfelelően szigorú követési rendet tart, utasítást ad a váltók és jelzők állítására.* A Szovjetunióban, Nyugat-Németországban, Svájcban máris jelentős lépéseket tettek a vasút teljes automatizálása érdekében. Jellemző, hogy a mai, tehát nem teljes automatizálás mellett napi 400 vonat már nagyon soknak számit, addig a Frankfurt am Main-i csomópontban *teljes automatizálás mellett 1800 vonat forgalmát bonyolitják le.*

Ez azonban még nem távvezérlés! Az ember ott van a gépen, csak a fárasztó figyeléstől mentesiti ve — az automata működését ellenőrzi. *Tehát a gép ügyel az emberre, az ember pedig a gépre.* A teljes automatizálás lehetősége is egy olyan tulajdonsága a vasúti közlekedésnek, melylyel a közút nem rendelkezik.

A mai közlekedési formáknál általában nagy tömeg mozog, sokszor nagy sebességgel. Tehát nagy mozgásenergia van jelen. *A mozgásenergia nagyságát a közlekedési eszköz súlya és sebessége határozza meg.* Például a személygépkocsi 320, a nehéz tehergépkocsi 580-szor nagyobb erővel mozog, mint a lovaskocsi. Ez természetesen veszélyes helyzeteket idézhet elő. A közlekedési eszközökkel kapcsolatos balesetek okainak megoszlása a különféle közlekedési ágaknál más és más. Például a természeti erők a vasúti balesetnek alig 4 százalékát okozzák, ellenben a gépkocsinál 9 és a légiközlekedésben pedig 25 százalékban okozói a baleseteknek. A berendezés, a járművek hibái a vasúton 1, a gépkocsi esetében 7 és a repülésnél 37 százalékban idéznek elő baleseteket. *A személyi hibák, mulasztások okozta balesetek aránya a vasúton a legkedvezőtlenebb:* 41, a gépkocsiforgalomban 36 és a légiközlekedésnél 29 százalék. A vasút mellett szól az is, hogy más eszközökkel történő összeütközés lehetősége is sokkal kisebb, mint a közúti közlekedésnél.

A veszélyességi fokot — amerikai viszonylatban — jól tükrözik a következő számok: *1959-ben 1000 ember közül vasúton 0,6, gépkocsin 21,5, repülőgépen 0,8 embert ért baleset.* A legtöbb baleset tehát a gépkocsikat éri. Ez főként a közutak zsúfoltságával és azzal magyarázható, hogy ott a biztonság csaknem teljesen az embertől függ. Száz balesetet vizsgálva megállapítható, hogy a baleseteket 96 esetben a közlekedő ember okozza.

Az utóbbi időkben sokat hallottunk légikatasztrófákról, közfeltűnést keltő közúti és vasúti balesetekről. Ezek ellenére sem olyan súlyos a helyzet, mint ahogy gondolnánk. A balesetek elleni állandó küzdelem — világszerte — a védelmi berendezések fejlődése, a radar, az időjárást jelző készülékek, a személyzet képzése, válogatása egyre megnyugtatóbb állapotot teremt.

MIT MUTATNAK A SZÁMOK?

Az USA-ban vasúton egymilliárd utaskilométerre egy halálos baleset jut. *(Ez csaknem általános a vasúti közlekedésben világszerte.)* A gépkocsi-közlekedésükben már sokkal kedvezőtlenebb a helyzet. (A világ gepkocsiállományának 65 százaléka az USA-ban van.) *Korábban egymilliárd utaskilométerre 72 halálos baleset esett.* Huszonöt esztendő alatt azonban 18-ra apadt ez a szám. A légiközlekedésükben húsz éven át 47-ről 5-re csökkent a halálos balesetek száma.

Összefoglalásul annyit, amit az elmondottak talán eléggé érzékelhettek: *a vasutat mint tömegszállító eszközt aligha nélkülözhetjük.* A teljes automatizálás lehetősége a jövőben számos előnyt biztosít számára minden más járművel szemben. A biztonságot tükröző számok — és ez sem lehet közömbös — ugyancsak a vasút mellett szólnak. Ellenben nagyon is helyes megteremteni a közlekedési ágak között a helyes együttműködést.

Általános elvként kimondhatjuk, hogy ha gyorsan akarunk közekedni vagy szállítani, a repülőgép, ha rövidebb távolságra háztól házig, az autó, ha pedig sok utast, nagy mennyiségű árut óhajtunk továbbítani, *a vasút lesz a jövőben is a legalkalmasabb szállítóeszköz.*

Gergely József,
a TIT műszaki szakosztályának tagja

Nemzetközi vasútépítési bemutató Zalaszentivánon

Lapunk előző számában riportban számoltunk be a külföldi vasútépítő szakemberek részére tartott vasútépítési bemutatóról. A bemutatón jelen voltak a pályafennartási és pályaépítési szakosztály, valamint a szombathelyi igazgatóság vezetői és szakértői, a lengyel, a csehszlovák, a szovjet, a kínai, az NDK, a bolgár és a román vasútépítő szakemberek. A vendégek előtt Bázár Elemér műszaki tanácsos a szombathelyi igazgatóság II. osztályának vezetője ismertette a zalaszentiváni gépesített kötőállomás munkáját és a házagnélküli felépítmény kiképzésének módszereit.

(MTI Foto Bereth Ferenc felv.)

Növekedett az új bérrendszer ösztönző hatása

A Minisztertanács határozata alapján a népgazdaság évi 242 millió forintot bocsátott a vasút rendelkezésére a dolgozók bérének emelésére. Ehhez járul az 1964. évi tervekben évi bérfelfutásra engedélyezett összeg egy része, amely havi bontásban 1 millió 770 000 forintot tesz ki.

A bérrendezés alapelvei szakszervezetünk VI. kongresszusának határozatai alapján kerültek kidolgozásra. Olyan bérrendszer megvalósítására törekedtünk, amely a gazdaságosabb munkára, a termelékenység emelésére és a magasabb szakképesítés megszerzésére ösztönöz. A forradalmi munkás-paraszt kormány 3470/1963. (XII. 12.) sz. határozata 1964. január 1-i hatállyal rendelte el az államvasúti dolgozók munkabérének felemelését.

156 099 vasutas részesült béremelésben

A bérrendezés összesen 156 099 vasutast érintett. Ebből órabéres 59 323, havibéres 96 776. *Az egy főre eső béremelés átlagosan 151,56 forint.* Ezen belül az órabéreseknél 93,5, a havibéreseknél 187,1 forint. Az órabéres dolgozóknál azért kevesebb az egy főre eső emelés, mert ezen a területen a külső iparhoz viszonyítva lényegesen kisebb mérvű volt a lemaradás, mint a havibéres dolgozóknál.

Vizsgáljuk meg részleteiben a munkabérek alakulását. Az órabéres dolgozók munkabérének rendezése általában személyi órabérek emelése formájában történt. A mázsadíjas bérrendszerben foglalkoztatott dolgozóknál — az órabér kisebb mérvű emelése mellett — *a mázsadíj egységtételének forintértékét emeltük,* amely a magasabb teljesítmények elérésére ösztönöz.

A pályafenntartási dolgozók órabéremelése a tervezetthez képest kisebb mérvű volt, mivel ennél a szakszolgálatnál 1963 végéig *jelentős mérvű átlagbértúllépés következett be,* ami azt jelenti, hogy a béremelés egy része a pályamunkásoknál korábban realizálódott.

A MÁV építőiparban az órabéres dolgozóknál ezúttal azért nem történt béremelés, mert 1963. július elsejével az építőipari *normarendezés mintegy 10 százalékos béremelést eredményezett.*

Rangfokozati és munkaköri bér

A havibéres dolgozók alapbérének emelése a rangfokozati és a munkaköri bér emelése formájában történt. A havibéres dolgozók részére jutó átlagos 187,1 forint egy főre eső emelésből 96,7 forintot fordítottunk a rangfokozati bér emelésére. *Az irányelveknek megfelelően átalakítottuk a rangfokozati bérrendszert, hogy az eddiginél nagyobb mértékben ösztönözzön a magasabb iskolai végzettség és szakképesítés megszerzésére, a vasút iránti szeretetre.* E cél érdekében az egyes szakcsoportok kezdő fokozatai között az eddigi 10—20 forintos különbség helyett 40—70 forintos különbséget állapítottunk meg. Ugyancsak emeltük a különbséget a felső fokozatokban is, amellyel a hosszú szolgálati idő alatt megszerzett nagyobb szaktudást kívántuk elismerni.

A bérrendezés előtt a munkaköri bértáblázat is átdolgozásra került. Ezt legfőképpen az indokolta, hogy a meglevő bértáblázatban *nem volt megfelelő különbség az alacsonyabb és magasabb szakképzettséget igénylő munkakörök között.* Így nem ösztönözött a magasabb képesítés megszerzésére. Másrészt az új munkaköri bértáblázat kidolgozására azért is szükség volt, mert a népgazdaság egyéb területeire 1961 végén új bértáblázat lent meg, amely lényegesen egyszerűbb az előzőnél.

A munkaköri bér emelésére megállapított keret felosztása munkaköri átlagbér formájában történt. A havibéres dolgozók részére jutó 187,1 forint egy főre eső emelésből munkaköri bérre átlagosan 79,2 forintot, prémium és pótlékra 11,2 forintot használtunk fel. Az átlagosnál lényegesen *magasabb emelésben részesültek a forgalmi nem utazó állománycsoportba tartozó dolgozók.* Itt a tolatásvezetők 108, a kocsirendezők 122, az első csoportú állomásokon a forgalmi szolgálattevők 143 forint egy főre eső emelésben részesültek.

Az alkalmazotti munkakörökben *az átlagosnál nagyobb mérvű béremelést a műszaki dolgozók lemaradása tette szükségessé.* Ezeknél a munkaköröknél a művezető I. és a mozdonyfelvigyázók magasabb, az adminisztratív és a kisegítő munkakörben foglalkoztatott dolgozók kisebb mértékű emelésben részesültek.

A vasutasok egy része változó illetményben is részesül. A bérrendezéssel egy időben a következő változó illetmények racionalizálására került sor: *egyéni és a balesetmentességi jutalom, az utazószemélyzetnél pedig a kilométerpénz és a túlsúly továbbításáért fizetett prémium.*

Jutalom helyett prémium

A vasúti közlekedés szempontjából a kulcsfontosságú szolgálati helyeken *az iparhoz hasonló premizálási rendszert vezettünk be az eddigi jutalmazási rendszer helyett.* Ezeken a helyeken — az utazószemélyzet kivételével — a balesetmentességi jutalmat összevontuk a prémiummal, illetve az egyéni jutalommal és a prémium, valamint *az egyéni jutalom kifizetésének feltételeül a balesetmentes szolgálatot írtuk elő.* A többi szolgálati helyen, valamint adminisztratív és kisegítő munkaköröknél továbbra is *fenntartottuk az egyéni jutalmazási rendszert.*

A premizált munkakörök prémiumkeretét az eddigi egyéni és balesetmentességi jutalom összegéből, továbbá a béremelési keret e célra igénybe vett összegéből alakítottuk ki. A forgalmi szakszolgálatnál ez az összeg negyedévenként átlagosan 246, a többi szolgálati ágnál 200 forintot tesz ki.

Az utazószemélyzet kilométerpénzének összegszerűségét a bérrendezés nem befolyásolta. A forgalmi utazószemélyzet kilométerpénzének egységtétele *mint az ismeretes, a vonat utazási sebességétől,* míg a vontatási utazóké *a vonat nemétől függött.* Ennek az volt a következménye, hogy az utazási sebesség növelése maga után vonta a forgalmi utazószemélyzet kilométerpénz-egységárának csökkenését, amely néhány dolgozónál keresetcsökkentést is jelentett. Ezt a helytelen állapotot 1964. február 1-i hatállyal megszüntettük. *A forgalmi utazószemélyzet kilométerpénzének összegét összhangban a vontatással, a vonatnemek szerint állapítottuk meg.*

Helyesebb arányok az átlagkeresetben

A vontatási utazószemélyzetnél a túlsúly továbbításáért fizetett prémiumot is megszüntettük. Ennek folytán a megmaradt összeget egyrészt a gőzmozdonyszemélyzet kilométerpénz egységtételeinek emelésére, másrészt az egységes terhelésű vonatok továbbításának díjazására használtuk fel. Minthogy a vontatási utazóknál a túlsúly továbbításáért kifizetett prémiummal egyesek aránytalanul kiugró keresetet értek el, a túlsúlyos prémium beépítése ezeknél keresetcsökkenést idézett elő. Ennek ellenére állítjuk, hogy *a túlsúlyos prémium megszüntetése ésszerű volt,* mivel ezáltal a változó illetmények egyenletesebb elosztása révén az átlagkeresetben helyesebb arányok alakultak ki.

Ezek után várható volt, hogy az utazószemélyzet változó illetményeinek módosítása egyes szolgálati helyeken és ezen belül egyes személyeknél keresetemelkedéssel, illetve csökkenéssel jár. *Éppen ezért a béremelési keretből tartalékolt havi 333 000 forintot egyrészt a többlet keresetek lefedezésére, másrészt a keresetcsökkenések mérséklésére használtuk fel.* Ebből az összegből a forgalmi szakszolgálat részére havonta 150 000, a vontatás részére pedig 183 000 forint jut.

Az utazószemélyzet kilométerpénzének elszámolásában történt változás nem okozott keresetveszteséget, sőt az első negyedévben *az átlagkeresetet a tervhez képest 40 forinttal növekedett.* Az átlagkeresetemelkedés a némileg magasabb szolgálati óra, de főképpen az utazószemélyzet termelékenyebb munkájának eredményeként jelentkezik.

A bérrendezés tapasztalatai azt bizonyítják, hogy az alapelveket *helyesen határozta meg szakszervezetünk VI. kongresszusa.* A szolgálati helyeken örvendetesen növekedett a bérrendszer ösztönző hatása.

Munkásvédelmi újdonságok

Nemcsak ismerni, hanem élni is kell a 34. sz. törvényerejű rendeletben biztosított jogokkal

A Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1963. évi 34. sz. törvényerejű rendelete nagy jelentőségű intézkedéseket foganatosított a munkavédelmi tevékenység továbbfejlesztése érdekében. A rendeletben biztosított jogok és kötelességek elsősorban a balesetek megelőzését szolgálják.

Az új törvényerejű rendelet betartása fokozza a munkabiztonságot,

ezen keresztül a vasút termelési és szállítási feladatainak maradéktalan ellátását. Lehetőséget ad a szocialista társadalomra jellemző munkakörülmények megvalósítására.

A rendelet megjelenése után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal,* szakszervezetünk főtitkára felhívással fordult minden szakmai vezetőhöz, irányító és végrehajtó szolgálatot teljesítő vasutashoz a mozgalmi szervek tisztségviselőihez, hogy a törvényerejű rendeletet alaposan tanulmányozzák, előírásait tegyék magukévá, azokat tartsák be és tartassák be.

A balesetek és egészségi ártalmak megelőzése céljából döntő fontosságú,

hogy mind a gazdasági vezetők, mind a mozgalmi szervek tisztségviselői és a dolgozók *megismerjék a törvényerejű rendeletből adódó jogokat és kötelességeket.* Az e téren végzett munka általában jónak mondható. A rendelet megismerését elősegítették az igazgatóságok és megyei bizottságok közös szervezésében megtartott értekezletek, csomóponti ankétok és a végrehajtó szolgálatnál szervezett oktatások.

A rendeletből adódó jogokat és kötelességeket sikerült megismertetni a gazdasági vezetőkkel, a szakszervezeti tisztségviselőkkel, valamint a dolgozókkal. Ez pozitívnak értékelhető. Ugyanakkor felelhetők olyan negatív vonások, amelyek gátolják a rendelet gyakorlatban történő megvalósulását. *Azt tapasztaljuk, hogy a külszolgálati vezetők várakozó álláspontra helyezkedtek a végrehajtást illetően.* Valahogy úgy néz ki a dolog, hogy a felsőbb szervektől várnak újabb utasításokat a feladatok meghatározására. Az öntevékenység alig lelhető fel, holott a rendelet számos olyan feladatot határoz meg, melyet a végrehajtó szolgálat vezetőinek azonnali hatállyal el kell végezniök. A Végrehajtási Utasítás 5. §-a például előírja, hogy a meglevő létesítményeknél — amennyiben a tervezési irányelvekben előírt szintet nem érik el — gondoskodni kell a hiányosság felszámolásáról. Ennek érdekében a végrehajtó szolgálat vezetőinek a szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben

sürgősen fel kell mérniök a jelenlegi helyzetet és éves ütemtervet kell készíteni a hiányosságok megszüntetésére.

A felmérést és az ütemezést az igazgatóságokhoz kell továbbítani.

A Vasúti Végrehajtási Utasítás 10. §-a valamennyi vezető feladatává teszi, hogy felül kell vizsgálni a munkahelyek, berendezések, védőberendezések, valamint egyes munkakörök egyéni védőeszköz és védőfelszerelés ellátottságát és azonnal intézkedni kell a hibák kijavításáról.

A rendelet megjelenése óta eltelt 3 hónap alatt *a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottságok keveset tettek az ügy érdekében.* Ebben a kérdésben az igazgatóságok felelőssége is felmerül, mert nem szorgalmazzák kellő ereállyel a szükséges felmérés elvégzését. Az 1965. évi éves beruházási és felújítási tervjavaslatok összeállítása és jóváhagyása most van folyamatban. Ha a felmérés időben nem történik meg, a hiányosságok felszámolása egyéves késéssel kezdődhet csak el.

No, de menjünk tovább. Ha a vasút baleseti helyzetét értékeljük, megállapítható, hogy

a halálos balesetek száma az elmúlt évhez viszonyítva jelentősen növekedett.

A balesetek az utasítások és óvórendszabályok megszegéséből, a fegyelmezetlen munkából, az ellenőrzések lazaságából adódnak. A Vasúti Végrehajtási Utasítás 12. §. (1) határozottan előírja, *hogy azt a dolgozót, aki a biztonságos és egészséges munka szabályait nem tartja be, a védőeszközöket, védőberendezéseket figyelmeztetés ellenére sem használja, a munkától azonnal el kell tiltani.* Ennek megtartása minden vezetőnek, de elsősorban a munkahely közvetlen irányítójának feladata.

A rendelet a továbbiakban úgy intézkedik, hogy a munkából való eltiltást a termelést közvetlen irányító vezető, az eltiltást elrendelő felettese, a dolgozóval írásban köteles közölni. Ennek ellenére megállapítható, hogy

a termelést közvetlenül irányító vezetők eltűrik az óvórendszabályok és utasítások megszegését és a munkából való eltiltási kötelezettséget sem gyakorolják.

Ugyanakkor a szolgálati vezetők még ma sem rendelkeztek arra vonatkozóan, hogy a szolgálati helyen ki az a személy, aki az eltiltást a dolgozóval írásban közli.

Nem célunk, hogy e cikk keretében részletesen kitérjünk mindazokra a hibákra, amelyek a törvény végrehajtása közben előfordulnak. Az említett példákkal is a szolgálati vezetők és szakszervezeti bizottságok figyelmét kívántuk felhívni a rendelet végrehajtása közben tapasztalt hiányosságokra. Vizsgáljuk felül munkájukat és tegyenek hatható intézkedéseket a törvény előírásainak betartásáért.

Takács József

Jól dolgoztak az aszódiak

Az utóbbi öt hónapban nagyon megnövekedett az Aszódról Vácra irányuló elegyáramlás. *Példás munkaszervezéssel oldották meg ezt a feladatot az aszódiak.*

A 4192. számú vonattal, amelynek terhelése 410 tonna, naponta átlag 1000 tonna elegyet továbbítanak. A szerelvény 375-ös mozdonyát a pálya emelkedő szakaszán az aszódiak két tartalékmozdonya tológépként segíti. *Ez a segítség az idén 230 tehervonat indításának megtakarítását tette lehetővé.*

Nagyon előnyös lenne azonban, ha a 375-ös mozdony helyett egy 411-es gépet kaphatnának a 4192. számú vonathoz.

T. F.

Miért kell két hónap egy kifizetéshez?

Igazgatóságunk rendelkezése értelmében május 1-én többen külön szolgálatot teljesítettünk a *Déli pályaudvaron.* Az ezért járó díjazást a június 14-i fizetéskor nem kaptuk meg.

A Számviteli Főnökségen azt válaszolták kérdésünkre, hogy elrejtették számfejteni ezt a tételt és *„technikai akadályok"* miatt csak július 28-án juthatunk pénzünkhöz.

Nem értjük, miért kell két hónapig várni egy kifizetésre? Gyorsabban kellene helyrehozni az ilyen tévedéseket.

F. I.

Mennyi idő szükséges az újítások elintézéséhez?

Az alábbiakban két újításról lesz szó, amelyek évek óta várnak elintézésre. *Figyeljük tehát a dátumokat!*

Sokoray Bálint 1958. április 21-én újítási javaslatot nyújtott be „Hatvan pályaudvar kereskedelmi terepének elrendezése" tárgyában a KPM I. Vasúti Főosztály 6. szakosztályához, ahol javaslatát 6000/1958. sz. alatt naplózták. A javaslat Gy. 178/U/90/1958. számú ügyirattal indult útjára. 1959. szeptember 12-én érkezett az akkori főkönyvelőségre, amelyet azóta I/4 szakosztálynak hívnak. Itt azonban megrekedt az ügyirat. Szóban és írásban többször kérték, de még a mai napig sem kapta meg az I/6. szakosztály. A sürgető iratokra nem érkezett válasz.

A másik ügy sorsa is hasonlóan alakult. *Várnai József* 1960. május 24-én nyújtotta be a „MÁV személykocsik szappanadagolóinak módosítása" tárgyú újítási javaslatát, amelyet 70014/1960. sz. alatt naplóztak. A szükséges kísérletek után a budapesti igazgatóság IV. osztálya 1962. május 27-én megküldte a javaslatot a 7. szakosztályhoz. A javaslatot a szakosztály elfogadta és 122071/1962. sz. ügyiratában 1963. március 21-én kérte a megvalósítási szerződés jóváhagyását az I/4. szakosztálytól. Erre a kérelemre a mai napig sem érkezett érdemleges válasz, csak annyi, hogy még várjanak, mert a javaslatot a gyakorlatban is meg kell vizsgálni a Nyugati pályaudvaron. *S ugye, a Nyugati pályaudvar nagyon messze van a főosztálytól...*

Ez a két ügy — több hasonló irattal együtt — *Tóth Zoltán* főelőadónál vár elintézésre. *Nem vitatjuk a pénzügyi szakosztály ellenőrző tevékenységét, de úgy véljük, rájuk is vonatkozik az újításokról szóló kormányrendelet és a 16/1961. PM sz. rendelet.* E rendeletek szerint a gazdasági számításokért a műszaki és a gazdasági szervek együttesen felelősek. Úgy gondoljuk, ha a pénzügyi és a többi szakosztályok között az újítási ügyek intézésében is javul a kapcsolat, nem fordulhatnak elő ilyen esetek. Az ilyen időhúzások miatt joggal panaszkodhat az újító, valóban tűrhetetlen is, hogy ilyen csigalassúsággal haladnak ezek az ügyek.

S. J.

Felelőtlenség!

Szomorú esetnek voltam szemtanúja május 17-én Vác állomáson. A 4421. számú személyvonat a IX. vágányon várta az indulást. Mellette, az V. vágányon egy hosszú megosztatlan tehervonat állt. Amikor a 4421-es indulása előtt néhány perccel az állomás peronjáról kiengedték az utasokat, hogy felszálljanak a vonatra, az állomás IV. vágányára még Szob felől is berobogott egy személyvonat.

A mintegy 400 utas — *többségük gyermek volt* — a személyvonaton átmászva, a tehervonat alatt átbújva tudták csak megközelíteni a IX. vágányon álló szerelvényt. *A forgalmi szolgálattevő és a többi vasutas tétlenül nézte ezt a jelenetet. Vajon mire hivatkoztak volna, ha mulasztásuk miatt baleset történik?*

Szücs Ferenc,

Szentes csomópont munkáját értékelte a Csongrád megyei bizottság

Szakszervezetünk Csongrád megyei bizottsága legutóbb Szentesen tartotta nyilvános ülését. Tekintve, hogy a napirenden a szentesi csomópont munkájának értékelése szerepelt, valamennyi szolgálati ág képviseltette magát a megbeszélésen.

A beszámoló során elmondották, hogy Szentes állomás dolgozói 1960 óta — 1962 kivételével — minden évben teljesítették az élüzem feltételeket. *Jó és eredményes együttműködést alakítottak ki a szállítófelekkel és a fűtőházzal.* Az idei első negyedévben lemaradásuk volt a menetrendszerűségben és a kocsitartózkodási tervet sem tudták teljesíteni. Az áruszállítási tervet azonban 1150 tonnával túlteljesítették. Hiányosságként állapították meg a kocsik késedelmes továbbítását és a gyakori számadáselválasztást.

A fűtőház munkáját értékelve több hibára mutatott rá a termelési bizottság beszámolója. Nem törődnek kellően a versenynyilvánossággal és a munkafegyelemmel. *A szakszervezeti bizottságnak is több gondot kellene fordítania a dolgozók nevelésére, a termelés segítésére.*

Biztató jelként állapították meg, hogy erősödik az állomás és a fűtőház között a komplexbrigád-mozgalom és mind jobb eredményeket hoz a szocialista brigádok versenye is. A makói és a hódmezővásárhelyi vasutasokkal folytatott párosversenyük elősegíti a lendületesebb munkát.

Sziládi Sándor,
Szeged

Debrecenben tanácskoztak a szocialista brigádvezetők

A debreceni igazgatóság területén működő szocialista brigádok vezetői június 18-án tanácskozásra gyűltek össze Debrecen állomás oktatótermében. A tanácskozást *Lovász Imre* elvtárs, a Hajdú-Bihar megyei bizottság titkára nyitotta meg, majd *Békési Rezső* igazgatóhelyettes tartott vitaindító előadást.

Növekvő szállítási feladatok

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a debreceni igazgatóság vasutasaira nagy feladatok várnak az idén. *16,5 százalékkal több áru szállítására kell gondoskodniuk.* Ez a munka jobb szervezettséget, nagyobb fegyelmet követel, minden vonalon termelékenyebb munkára van szükség. Fokozott felelősség hárul a szocialista brigádokra: *mutassanak példát a munkában, a tanulásban és a kommunista erkölcs normái szerinti életben egyaránt.*

A debreceni igazgatóság területén *jelenleg 482 brigád, több mint 4000 taggal versenyez a szocialista brigád címért.* E brigádok közül 128 zászlóval, 180 pedig oklevéllel kitüntetett szocialista brigád. A szocialista brigádok az idén is jól dolgoznak. Debrecen állomáson például *Nagy Dezső* személyvonati és *Gere Lajos* tehervonati vonatkísérő szocialista brigádja 100 százalékos menetrendszerűséggel dolgozik. A debreceni fűtőházban *Vass Károly* 9 tagú szocialista brigádta vett részt politikai oktatásban. Állami oktatás keretében 1493 brigádtag tanult, közülük 83 főiskolára, közel 400 pedig középiskolába járt.

A szocialista erkölcs normái szerint

A szocialista brigádok mind több tanújelét adják annak, *hogyan kell szocialista módon élni.* Ezekben a brigádokban nincsenek igazolatlan mulasztások, munkafegyelemsértések. Segítik egymást a munkában, a tanulásban, sőt a házépítésben, vagy a házak tatarozásában is. Gondoskodnak a betegekről, segítik az öregeket. Állami gondozott gyermekeket patronálnak. Szórakozásuk is kulturált.

A feladatokról szólva, Békési elvtárs elsősorban a szocialista brigádmozgalom tartalmi javításának szükségességét hangsúlyozta. *Legyenek még igényesebbek ezek a brigádok a szolgálatban és a magánéletben egyaránt.*

Ezt a gondolatot fejezték ki a hozzászólók is, akik az elért eredményekről, tapasztalataikról és a hibákról beszéltek. *Pataki Lajosné*, Debrecen állomás egyik női szocialista brigádjának vezetője elmondotta, hogy két másik brigáddal már a szocialista munkahely cím elnyeréséért versenyeznek. *Csedom Bálint*, a debreceni fűtőház műhelybizottsági titkára javasolta, hogy szervezzenek szocialista brigádot az igazgatósági menetirányítók is. Céljuk az legyen, hogy jobban segítsék a vontatási dolgozókat a menetrend betartásában, a várakozások csökkentésében. *Nagy Ernő*, a debreceni távközlő és biztosító berendezéseket javító részleg szocialista brigádjának vezetője az anyagellátás javítása érdekében komplexbrigád létrehozását javasolta.

Nincs szükség látszat-felajánlásokra

Több hozzászóló hangsúlyozta: *nem méltó a mozgalomhoz, ha látszat-felajánlásokat tesznek* és túlságosan elnézőek az eredmények értékelésénél. A brigádtagok továbbképzését differenciáltan kell megoldani, hogy mindenki képességei, adottságai szerint tanuljon. Hasznos, ha a munkahely sajátosságainak megfelelően, még egy szakmát tanulnak azok, akiknek szakmájuk szerint nincs kellően kihasználva a munkaidejük.

Hangsúlyozták a tanácskozás résztvevői, hogy a szocialista brigádok mozgalma nem bízhatja magát arra, hogy a jó példa majd magától vonzza a mozgalomhoz a ma még kívülállókat. Több gondot kell fordítani a szervezési feladatokra.

Marosán Pál
Debrecen

Kelen Béla, Zöld István és Mogyorósi Ferenc kazánkovácsok egy 342-es sorozatú kazán javítását végzik a debreceni járműjavító kazánkovács szocialista üzemrészében.

(Foto: Héjjas)

Fél év alatt 4700 könyvcsere

Csongrád megyei *könyvtárunk 8100 kötettel rendelkezik.* Ez a központi könyvtár számos fiókkönyvtárat lát el rendszeresen olvasnivalóval.

Az első félév folyamán 4700 alkalommal cserélt könyvet a központi könyvtár mintegy 800 fős olvasótábora. *Az idén 10 ezer forintért szereznek be új könyveket.* Ezek beszerzésével azonban még várnak, mert most készül az új könyvtárhelyiség, ahol mód nyílik a könyvek ízléses, szabadpolcos elhelyezésére, áttekinthető tárolására.

Érdekesség, hogy az olvasók között több a nő, mint a férfi. Talán Csongrád megyében nem várja a nőket a „második" műszak?

Dr. Bánkfalvy Gyula,
Szeged

167 munkásakadémián 5390 hallgató

A Tudományos Ismeretterjesztő Társulat közlekedési szakcsoportja 1964. június 22-én Budapesten, a *Kossuth-klubban* tartotta ülését. Mint a beszámolóból is kitűnt, a szakcsoport 1961-ben történt megválasztása óta figyelemre méltó fejlődésen ment keresztül.

Az ismeretterjesztés kialakult útjai és módjai közül a szakcsoport tevékenysége szinte kizárólagosan a dolgozók műszaki kultúrájának emelésére hivatott munkásakadémiákra korlátozódott. *A munkásakadémiák az előadásos műszaki ismeretterjesztés bevált formáivá fejlődtek a közlekedésügy több ágazatának területén.* Az egyes albizottságok irányító és szervező tevékenysége tehát nem volt hiábavaló. A munkásakadémiák ugyanis mind számszerűségükben, mind azok színvonalát illetően fejlődtek.

1961 előtt a vasút területén szórványosan működtek munkásakadémiák. Az 1961—62-es oktatási évben javult és szorosabbá vált az együttműködésre hivatott szakszervezeti és szakvonali szervek, valamint az aktivisták tevékenysége, a korábbinál még nagyobb számban indultak munkásakadémiák. Az 1962—63-as évben az előkészítő munka tovább javult. Különösen kedvező talajt jelentett a szervezés számára a témakörök bővülése. *A múlt évben 12 témát felölelő oktatási anyagból 59 munkásakadémiai tagozat működött 1907 hallgatóval.* Az 1963—64. évben a munkásakadémiák és a hallgatók száma majdnem háromszorosára növekedett. Három előadássorozattal bővül a kidolgozott tematikák száma is, amelyek immár a vasút valamennyi szakszolgálatának területét felölelték.

A most záruló ismeretterjesztési időszakban a vasútnál *167 munkásakadémián 5390 hallgató részesült műszaki továbbképzésben.*

Kiváló újítók megbeszélése

A budapesti igazgatóság júniusban megbeszélésre hívta össze az igazgatóság területén dolgozó kiváló újítókat. A beszélgetés során Telek János igazgatóhelyettes az elért eredményekről és a további feladatokról tájékoztatta a meghívottakat, majd kérte őket a mozgalom fokozott támogatására. Az újítók több javaslatot tettek, melyek megvalósítása elősegítené, hogy az újítómozgalom valóban tömegmozgalommá váljék.

M. Á.

A legújabb szakszervezeti kiadványok

Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok figyelmét arra, hogy a SZOT elnökség határozata értelmében, és szakszervezetünkkel egyetértésben a Táncsics Könyvkiadó a közeljövőben az alábbi szakszervezeti kiadványokat küldi meg:

B. Tóth Matild: A magyar nők jogainak fejlődése

A szerző — a Legfelsőbb Bíróság tanácsvezető bírája — bemutatja a nők jogi helyzetének fejlődését, alakulását Magyarországon. Sokoldalúan bizonyítja, hogy a proletárdiktatúra állama — félredobva a nők egyenjogúságát sértő törvényeket — fokozatosan megteremtette az egyenjogúság jogi feltételeit is, és törvényekkel kötelezi az állampolgárokat betartásukra. A mű segíti a szakszervezeti tisztségviselők tevékenységét a nők egyenjogúságáért, a törvényesség betartásáért. (Ára 8,10 Ft).

Legéndy Miklósné: Szocialista brigádok a művelődés útján

A szocialista brigádok kiskönyvtára második kötete a szocialista brigádok művelődési vállalásaihoz kíván ötleteket adni. Ismerteti a gyakorlatban is jól bevált módszereket. A szerző bemutatja a népművelés évek óta kialakult művelődési és önművelési formái és lehetőségei közül mindazokat, amelyek hozzájárulnak az általános műveltség emeléséhez. (Ingyenes kiadvány)

Teljesített kérelmek

A mezőlaki XV. számú gépesített pályamesteri szakasz „vagonlakó" dolgozói régóta kérték, hogy *kultúrkocsijukba kapjanak televíziót.* A napokban nemcsak a kért televízió érkezett meg részükre, hanem rádiót is kaptak. Ezentúl kulturált körülmények között szórakozhatnak a nehéz munka után.

Lesencetomaj állomáson két váltóőri bódét állítottak fel a napokban. Kissé szűkek ugyan, de örülnek nekik, mert jobbak, mint a régiek, amelyekbe beesett az eső, befújt a szél...

B. K.

Sövény takarja az útátjárót

Mikosdpuszta állomás mellett országút keresztezi a pályát. Régen felállítottak ide, az út fedezésére egy egyszerű útátjáró jelzőt.

Azóta az út áttekinthetetlenné vált, 6—7 méter magasra nőtt, sűrű sövény takarja. A jelzőt ezért *különleges útátjáró jelzőre kellene kicserélni*, vagy rövidre kellene vágni a sövényt.

Jelenleg ugyanis nagyon balesetveszélyes ez az útátjáró. Addig intézkedjünk, amíg nem történik baleset.

Markos József,
Zalaegerszeg

Július 7-én nyílik a XIV. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás

Az idén tizennegyedszer kerül megrendezésre az *Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás, amelyre 511 festményt és grafikát valamint 52 szobrot és 95 népi díszítő művészeti tárgyat küldtek be az alkotók.* A kiállításra kerülő alkotások mindegyike a munka és munka utáni szabad idő örömeit tükrözi, de tükrözik a vasutas dolgozók képzőművészeti kultúrájának széles körű kibontakozását és erőteljes fejlődését.

A kiállítást július 7-én, 17,30 órakor *Szabó Antal* elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára nyitja meg a *Nyugati pályaudvar* kultúrváróteremben. Ez alkalommal kerül sor a legjobb alkotók jutalmazására is. A bíráló bizottság javaslata alapján szakszervezetünk elnöksége munkásságukért a következőket jutalmazza:

FESTÉSZET

Tóth János	**I. díj**	**1000,— Ft**
Kecskeméti István	**II. díj**	**800.— Ft**
Tar Ferenc	**III. díj**	**500.— Ft**
Dely Teréz	**III. díj**	**500.— Ft**
Nagy Lajos	**III. díj**	**500.— Ft**

GRAFIKA

Czikora László	**I. díj**	**800.— Ft**
Balogh Attila	**II. díj**	**600.— Ft**
Ferk Ilona	**III. díj**	**400.— Ft**

SZOBRÁSZAT

Szíklai Gyula	**I. díj**	**1000.— Ft**
Szommer József	**II. díj**	**800.— Ft**
Alexa Ferenc	**III. díj**	**400.— Ft**
Darvas László	**III. díj**	**400.— Ft**

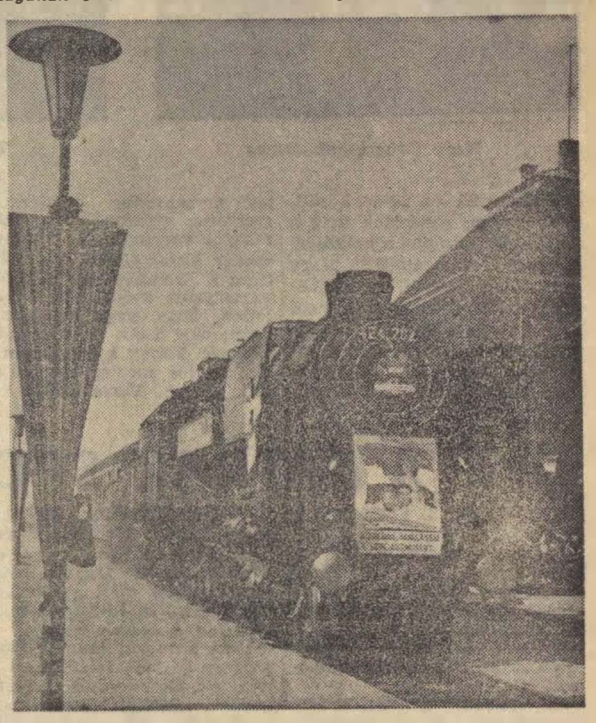
NÉPI DÍSZÍTŐ MŰVÉSZET

Császár Lajos	**800.— Ft**

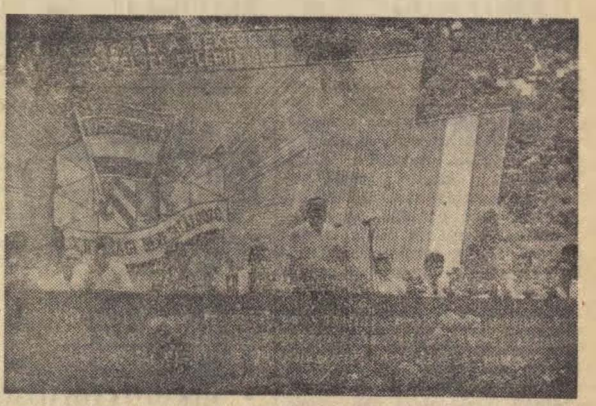
A tárlatot július 20-ig tartjuk nyitva.

TÍZEZER VASUTASFIATAL TALÁLKOZOTT SZEGEDEN

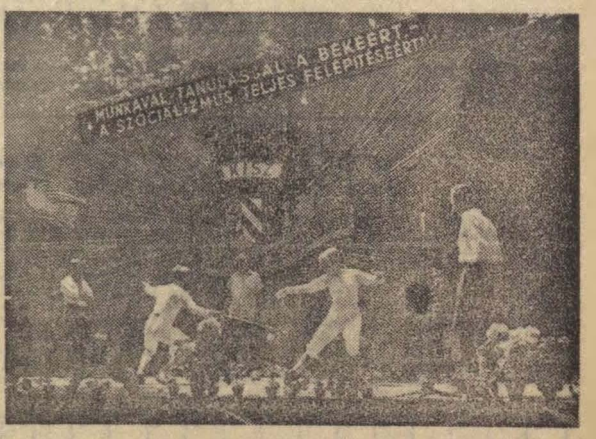
Ragyogó napsütéses idő, igazi nyári kánikula várta Szegeden a X. országos vasutas ifjúsági találkozó részvevőit. Az ország különböző vasúti csomópontjairól, szolgálati helyeiről mintegy tízezer fiatal érkezett a Tisza parti városba. A fiatalokat egésznapos gazdag, kulturális és sportprogram várta az újszegedi parkban. A programot a jubileumi találkozóhoz méltóan állította össze a rendező bizottság. A műsor színes, változatos volt. A kora délelőtti órákban Balassa Tamás tánczenekara szórakoztatta a fiatalokat, majd 10 órakor sor került a békenagygyűlésre. A parkban felállított szabadtéri színpadon a nagygyűlés elnökségében helyet foglaltak a KISZ Központi Bizottságának, a vasutasszakszervezet elnökségének, a MÁV vezérigazgatóságának, valamint Szeged város párt és társadalmi szerveinek képviselői. A nagygyűlést Szabó Antal elvtárs, a vasutasszakszervezet főtitkára nyitotta meg, majd Méhes Lajos, a KISZ Központi Bizottságának első titkára mondott ünnepi beszédet.



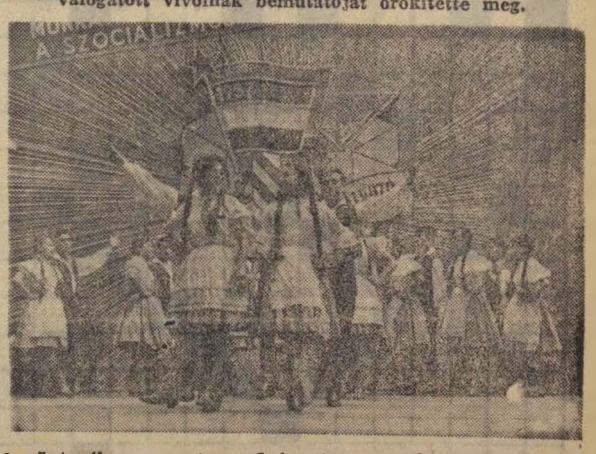
A reggeli órákban egymás után futottak be Szeged állomásra a fiatalokat szállító, feldíszített különvonatok.



Szabó Antal főtitkár elvtárs megnyitó beszédét mondja.



A sportbemutató programjában vasutas sportolók adtak ízelítőt tudásukból. A fényképezőgép lencséje a BVSC ifjúsági válogatott vívóinak bemutatóját örökítette meg.

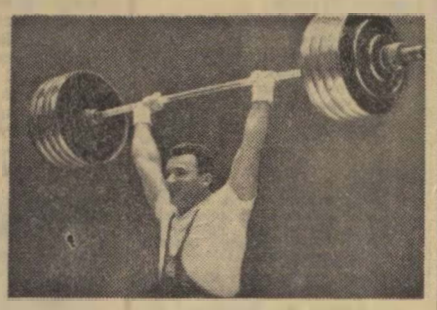


Az öntevékeny vasutas művészeti csoportok közül nagy sikere volt a Debreceni Járműjavító népi táncegyüttesének

Sport

Egy ezüst és egy aranyérem

Nagy Róbert ezüstérmes



Tóth Géza aranyérmes
(Hemző Károly felvételei)

Július 25. és 29-e között, Moszkvában rendezték meg a súlyemelő Európa-bajnokságot. A magyar válogatottban *Nagy Róbert* és *Tóth Géza* személyében két vasutas súlyemelő is részt vett a legjobbak találkozóján. Versenyzőink nagyszerűen helytálltak. Légsúlyban Nagy Róbert a Testvériség versenyzője, *ezüstérmet* szerzett. Középsúlyban két magyar versenyző, a világrekorder *Veres Győző*. és *Tóth Géza* a Szombathelyi Haladás versenyzője indult. Nem véletlen, hogy nagy várakozás előzte meg a két verseyző szereplését. Ebben a súlycsoportban kettős meglepetés született. Egyik: Veres Győző kiesett a küzdelemből, s a másik, a kellemes meglepetés, a hetes mezőnyben Tóth Géza végzett az első helyen, ami számára az Európa-bajnoki aranyérmet jelentette.

A két kiváló súlyemelő kitűnő teljesítményéhez a vasutas sporttársadalom nevében is szívből gratulálunk.

A BÁTRAK SPORTJA

Délután fél 4. Felbúgnak a motorok, s a repülőgép méltóságteljesen emelkedik fel a kék égbolt felé. A MÁV Sportrepülő Klub gödöllői repülőterén szombaton délután és vasárnap, mindig nagy a forgalom. A gépek egymás után szállnak fel az ejtőernyősökkel.

— *Milyen előkészítésen vesznek részt az ejtőernyősök?* — tettük fel a kérdést *Neo Józsefnek*, a MÁV Sportrepülő Klub ejtőernyős szakosztály vezetőjének.

— *Ha egy új ejtőernyős-jelölt jön hozzánk, legelőször orvosi vizsgálatra küldjük* — mondotta. — *Az orvosi véleményt a Sportkórház megküldi a szakosztálynak.* Amennyiben a jelölt megfelel, megkezdheti a munkát, részt vehet az oktatásokon. Hetenként kétszer van oktatás, az egyik elméleti, a másik pedig tornatermi. Nagy gondot fordítunk a tornatermi gyakorlatokra, a fiataloknak itt kell elsajátítani az esések és az ugrások különböző válfajait. A tornateremben már gyakran kitűnik, hogy kiből lesz jó ejtőernyős. *Nálunk az ugrásnál, a legfontosabb a figyelem.* Ha valaki ugrás közben nem veszti el a lélekjelenlétét és jól összpontosít, azzal nem történhet baleset.

— *Hány tagja van a szakosztálynak?*

— Szakosztályunk 60 versenyzőből áll. Mondanom sem kell, hogy a fiúk vannak többségben, a lányok kissé idegenkednek ettől a sportágtól. Érthető is, hiszen az ejtőernyőzés a bátrak sportja.

Ezen a napon immár nyolcadszor készül felszállásra a gép. Az ejtőernyősök felsorakoznak. Mielőtt beszállnak, az oktatók alaposan átvizsgálják felszerelésüket, ejtőernyőjüket. Ha mindent rendben találtak, elhangzik a parancsszó a beszállásra. A gép lassan felemelkedik a magasba, s néhány perc múva már gombaként ereszkednek alá az ejtőernyősök. Amint valamennyien földet érnek, egy autó összeszedi őket, majd jelentést tesznek az ugrás végrehajtásáról.

Ez így megy órák hosszat. Felszállnak, ugranak, gondosan összehajtogatják az ejtőernyőt, s újból várják a felszállási parancsot.

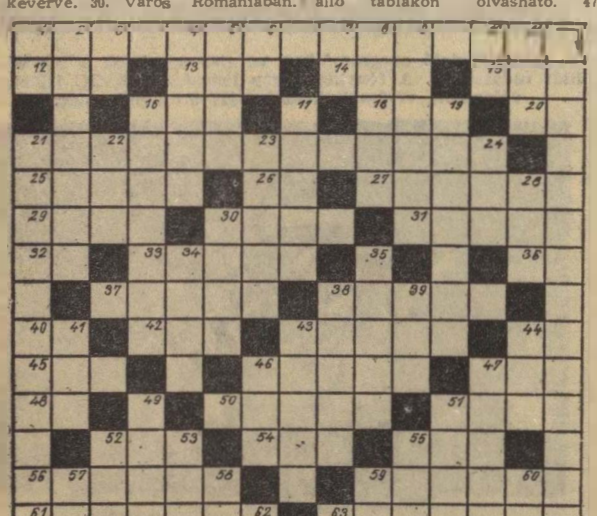
Bereznai Márta

— Állj! Egy perces megállással ünnepeljük azokat a vasutasokat, akik ma is dolgoznak. (Pusztai Pál rajza)

XIV. VASUTASNAP

VÍZSZINTES: 1. Rövidesen sokfelé olvasható lesz ez a jelszó. 12. Önmagába visszatérő görbe vonal. 13. Kagylóban van. 14. Milyenséget jelez. 15. Vajon bő? 16. Foglalt röviditése a vasúti kocsikon. 18. Fővárosi Ingatlankezelő. 20. Azonos betűk. 21. A legmagasabb vasutas szakmai kitüntetés. 22. Dala. 26 Német személyes névmás 27. Állomás a budapest—székesfehérvári vonalon. 29. Porc keverve. 30. Város Romániában. 31. Vissza: állomás a pécs—bátaszéki vonalon. 32. Duplázva kedvenc édességfajta. 33. Állomás Tapolca—Ukk között. 36. Rag. 37. Svédországból vásárolt mozdony. 38. Balatoni fürdőhely. 40. Személyes névmás. 42. Rovat a kérdőíven. 43 Megállóhely Pusztaszabolcs—Dunaújváros között. 44. Rövidített szovjet repülőgép márka. 45. Ilyen helyet biztosít a helyjegy. 46. A vágányok mentén álló táblákon olvasható. 47. Ilyen alkatrész is van. 48. Vivó ígéje. 50. Egy délvidéki állomáson. 51. Nótája. 52. A szabadságharc híres tábornoka 54. Ollós állat 55 Rakosgat 56. A vízszintes 46. ellentéte. 59.. megve (a két utolsó betű felcserélve). 61. Megállóhelv Debrecen—Tiszalök között. 63. A LAEV-vonal egyik végállomása. 64. Hibátlan.

FÜGGŐLEGES: 1. Egyszerű gép. 2. Állomás Hatvan—Salgótarján között. 3. Hangtalanul jár. 4. Szerszám tartozéka. 5. Több helység nevében szerepel 6. Állóviz. 7. Zóna fele. 8. Elszalad. 9. Zárás ellentéte. 10. Kutya. 11. Állomás Budapest—Vác között 16. Egy pesti állomáson. 17. A napja Darvas József regénye. 19. Északi hegység. 21. A vasútasnap egyik eseménye. 22. Út. 23. Megállóhely a székesfehérvár—bicskei vonalon 24. Sinus mássalhangzói. 28. Boa betűi keverve. 30 A vasút cégjele névelővel. 34. Dühében van. 35. Keresett műanyag. 38. Tágas előcsarnokok 39. Állomás Komárom mellett. 41. Becézett női név. 43. Vonat teszi az állomásról. 44. Vasúton az ig-gel együtt emlegetjük. 46. Állomás Hatvan—Kisterenye között 47. Megállóhely Zalaegerszeg közelében. 49. Bástya az egri várban. 51. Állomás a lajosmizsei vonalon. 52. A Szunda szigetek egyike. 53. Anya becézve. 55. Buzdító szó 57. Német betű kimondva. 58. Két betű kimondva. 59. Vissza: állomás Kaposvár—Siófok között. 60. Ismeretlen asszonyság. 62. Roló páratlan betűi. 63. Gim kétharmada.



Beküldendő: vizszintes 1, 21 és függőleges 21.

Beküldési határidő: 1964. július 20.

A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. A megfejtésekre kérjük felírni: XIV. Vasútasnap.

Halál az ütközők között

Június 20-án Jánosháza közelében a nyílt vonalon életét vesztette Tibori József vonatvezető, 50 éves tapolcai lakos. Tehervonatja elszakadt. A kocsik összekapcsolása közben Tibori megcsúszott és az ütközők közé esett.

Lám, elég egy rossz lépés, egy óvatlan mozdulat, s máris megvan a szívbemarkoló, a helyrehozhatatlan következmény. Tibori József vonatkísérő végzetes kimenetelű balesete mélyen megrendítette a tapolcai vonatkísérőket. Tibori kiváló vasutas volt. Szorgalmas, pontos vonatvezetőt vesztett vele a vasút. A tapasztalt vonatvezető sok-sok fiatalt tanított, megszerettette velük a vasutaséletet. Sajnos a balszerencse őt juttatta oda, ahonnan annyira óvta beosztottait — az ütközők közé.

Temetésén gyászoló családja mellett ott voltak a tapolcai vonatkísérők, a vonali állomások számos dolgozója és a szombathelyi igazgatóság is képviseltette magát. Tibori József tragikus balesete intő figyelmeztetés minden vasutas számára.

Bognár Károly
Tapolca

A Hivatalos Lapból

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

25. számból: 115721/1964. I/3. A. Államvasuti egyenruha használatának megtiltása külföldi magánutazások alkalmával.

115722/1964. I/3. A. Külföldi magánutazások alkalmával vasuti vendégszobák igénybevételének megtiltása.

26. számból: 113760/1964. I/4. C. Az Államvasutak üzemi jutaléka képzésének, felosztásának, számfejtésének és kifizetésének szabályozása.

115942/1964. I/4. A. Hiányzó felszerelési tárgyak (egyen- és munkaruhák, szerszámok stb.) és térítések értékbefizetésének szabályozása.

Tehéncsorda a sinek között

Dicséretet érdemel a június 22-én közlekedett 5011-es vonat mozdonyvezetője, mert *Rácalmás* és *Kulcs* között idejében megállt a pályán legelésző tehéncsorda előtt. A pásztor — úgy látszik, nem volt épelméjű — csak jót nevetett az eseten. Súlyos kár érte volna a termelőszövetkezetet, ha nem áll meg idejében a szerelvény...

F. I.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szelle Ferenc Szob, Németh Pál Szerencs, Keszthelyi Béla, dr. Buru János, Foki István, Molnár Árpád Budapest, Hábel György, Tisler István, Kisvárdai János, Fekete László Miskolc, Szücs Ferenc Hatvan, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Pintér Lajos Vácrátót, Volosinovszki János, Leiti Ferenc, Marosán Pál Debrecen, Markos József Zalaegerszeg: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Péter Vendel Pécs; Horváth II. Ferenc Kiskunhalas; Lengyel Imre Mezőtúr; Telek László Debrecen: **Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

HIREK

Levél Honthy Hannától

Kedves Szerkesztőség!

Nemrég Hajdúszoboszlóra utaztam. Vonatom a Nyugatiból indult. A pályaudvar dolgozói a vonatnál virággal fogadtak — és úgy éreztem: sok szeretettel.

Ez volt az első meglepetés, de csak a kezdet, mert a tagyogóan tiszta vasúti kocsiban, az ülőhelyem fölött virágdíszes tábla üdvözölt, az étkezőben pedig „foglalt" asztal várt.

A siker mindig nagy öröm de ilyen sikerre igazán nem számítottam. Köszönöm a „Nyugati"-nak ezt a tapsot! Ha bárhová utazom, mindig eszembe fog jutni — és ha csak lehet, megint a Nyugatiból indulok...

A vasutasnap alkalmából minden kedves vasutasnak jó egészséget és további jó munkát kívánok!

Honthy Hanna

★

— **Kétórás hangversenyt adott** a Miskolci MÁV Szimfónikus Zenekar június 7-én a Rákóczi vár parkjában, Szerencsen. A zenekart Bencs Ferenc vezényelte.

— *Vizsgáztak a vasutas rádióskör tagjai az Északi Járműjavító Törekvés kultúrotthonában. A vizsgán a hallgatók kitűnő felkészültségről tettek tanúságot.*

— **Értékes újítást nyújtott be a székesfehérvári járműjavítónál Mohácsi Mihály kovácsművezető. Újítása révén, melyet eddig 45 cementszállító kocsin alkalmaztak, egymillió forintos megtakarítást értek el.**

— *40 éves találkozót rendeztek június 6-án a Vasúti Tisztképző Intézetben. A 40 éve végzett hallgatók szeretettel emlékeztek meg egykori tanáraikról.*

— **Magyar és csehszlovák hatóságok megállapodtak** abban, hogy az Aggtelek-Domica községnél a cseppkőbarlang látogatását mindkét ország turistái részére kölcsönösen engedélyezik. Az engedélyeket csoportos látogatás esetén névjegyzék alapján adják ki a barlang megtekintéséhez szükséges időre.

— **Megkezdték június 22-én Miskolcon a Tiszai pályaudvar felvételi épületének bontását.** A bontás most csak az épület egy részére terjed ki, hogy az aluljáró építését befejezhessék. Az új felvételi épület a harmadik ötéves terv során készül el mintegy 42 millió forintos beruházással.

— **6000 kilométeres vonalszakaszon végeznek az idén vegyszeres gyomirtást. Több vonalrészen új magyar vegyszereket is kipróbál a vasút.**

— **Vasúti pályamodellt építenek** az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem vasútüzemi tanszékén. A modell 1:200 arányú lesz, vágányhálózatának hossza összesen 120 méter. A pályamodellen 6—8 szerelvény futhat majd a rendes pályához hasonlóan.

— *Nyugdíjba ment a miskolci járműjavító 13 dolgozója. Ünnepélyes búcsúztatásuk alkalmával Tóth József vállalatvezető köszöntötte őket és emlékül egy-egy karórát adott át nekik.*

— **9000 tonna szenet takarítottak meg** ez év első négy hónapjában a miskolci fűtőház dolgozói. A megtakarított szénnel naponta öt mozdony egy-egy teljes terhelésű irányvonatot továbbíthat Miskolc—Hatvan viszonylatban oda-vissza.

— *300 aktivista részvételével összevont aktívaértekezletet tartottak Békéscsabán, a vasutas kultúrotthonban. Az értekezleten Borsodi János, a szegedi igazgatóság vezetője is felszólalt.*

— **Turista bérletet rendszeresít július 1-től a MÁV** a hazánkba érkező külföldiek részére. A turistabérlet 10, 20 és 30 napos. A bérlettel az érvényességi időn belül az ország területén tetszés szerinti alkalommal lehet utazni és az utazást bárhol, bármikor meg lehet szakítani.

— **Vizsgáztak a szakma ifjú mesterei a tapolcai fűtőházban. A tíz vizsgázó közül hatan arany fokozatú jelvényt szereztek.**

— **Békéscsabán a műszaki kocsiszolgálat** négy szocialista brigádja szerződést kötött. Elhatározták, közösen dolgoznak a szocialista üzemrész cím elnyeréséért.

— **Primőráruink a nemzetközi teherfuvarozási rendszerben gyorsan eljutnak külföldre.** A Budapestről indított szállítmányok például 18 óra alatt érnek el Münchenbe, Stockholmig mindössze 48 óra az út,

★

Lakáscsere

— Elcserélném 2 szoba összkomfortos Dunaújváros, Vörösmarty u. 17. sz. alatti tanácsi rendeltetésű lakásomat budapesti hasonlóra, lehet vasúti szolgálati lakás is. Érdeklődni lehet: Kecskés Kálmán fizető pincérnél a Keleti pu. Utasellátó Éttermében.

— Debreceni komfortos I. emeleti, utcai lakásomat elcserélném budapesti hasonlóval a Nyugati pu. környékén. Cím: Szabó Ida irattárkezelő Debrecen áll. Telefon: 46—94.

— Kisvárda állomáson szoba, konyha, előszoba, éléskamrából álló vasúti lakásomat elcserélném. Cím: Cseh Sándor Kisvárda állomás.

— Elcserélném budai 2 szoba komfortos, iparitáramos MÁV és kertes családi házban szobakonyhás, nem szolgálati főbérleti lakásokat 3 szoba összkomfortosra, lehetőleg Budán zöldövezetben, esetleg Nagybudapesten. Telefon: 14—01 vagy 428—518.

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

Iparvágányon

— *Nem akarok ünneprontó lenni, de a köszöntő előtt arról beszéljen az igazgató elvtárs, hogy kirakták-e a kocsikat.*

Újfelvételes

— *Tudja Pista, az elsőt soha nem felejti el az ember, és nekem ez az első vasutasnapom.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM Ára 40 fillér 1964. JÚLIUS 18.

Kedvezően alakult az első félév mérlege

A vasút 1,4 millió tonnával több árut és 2,9 millióval több utast szállított a tervezettnél

Az év első hónapjaiban a kedvezőtlen időjárás, a kemény tél, sok akadályt gördített a vasúti szállítások elé. Emiatt a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésénél *a tervezett 97 százalékkal szemben, csak 93 százalékos eredményt értünk el.* A személy- és áruszállítási tervet illetően, már lényegesen kedvezőbben alakult a mérleg. Az év elején mutatkozó lemaradást nemcsak pótoltuk, hanem a tervet is túlszárnyaltuk.

Vizsgáljuk meg közelebbről a fél év eredményét. Személyszállításban 196,8 millió utas elszállítását írta elő a terv. Ezzel szemben 198,7 millió utast, *a tervhez viszonyítva 2,9, a bázishoz viszonyítva 8 millió utassal szállított többet a vasút.*

Az áruszállításban 52 millió tonna belföldi, export, import és tranzit áru továbbítását írta elő a terv. Az eredmény? *Június végéig 53,4 millió tonna árut szállított a vasút.* Tehát a tervet 1,4 millió tonnával túlszárnyaltuk. Ez a mennyiség 6,3 millió tonnával több az előző év azonos időszakában elért eredménynél.

A többleteredmény a nemzetközi áruforgalomból adódik. Közismert, hogy a romló áruk exportjának lebonyolítására nemzetközi gyorstehervonatokat közlekedtet a vasút. Míg három évvel ezelőtt mindössze két vonat, addig ma hat vonat áll rendelkezésre. Itt kell megjegyezni azt is, hogy gyorstehervonataink utazási sebessége minden tekintetben megfelel az európai színvonalnak. Így tudjuk biztosítani, hogy a gyümölcs- és zöldségküldemények 48 óra alatt megérkeznek *Stockholmba*, 18 óra alatt pedig *Münchenbe*. Ezek a vonatok teszik lehetővé, hogy a svéd piacokon olyan árufélességekkel is megjelenjünk, amilyeneket korábban a hosszú átfutási idő miatt nem tudtunk exportálni.

Figyelemre méltó eredmények ezek. De, ha a teljesítményt jobban bonckés alá vesszük, az is kitűnik, hogy akad még tennivalónk bőven. A belföldi áruszállítási tervünket ugyanis nem tudtuk maradéktalanul teljesíteni. *Az építőanyagszállításoknál mintegy 200 ezer tonnás lemaradás mutatkozik.* Kétségtelen, itt azt is figyelembe kell venni, hogy a vasút jelenlegi helyzete nem teszi lehetővé, hogy a kocsiigényes árufélékből nagyobb mennyiséget szállítsunk depóra.

Az elkövetkezendő hetekben a mezőgazdaság is nagy feladatok elé állítja a vasutat. A gabonaszállításoknál például 20—25 százalékos felfutás várható. A zöldség- és gyümölcsszállításokhoz, továbbá az üres göngyölegek elfuvarozásához 164 ezer tehervagon szükséges. Ezen belül a gyorsan romló áruk szállításához 10 500 hűtőkocsira lenne szükség. Ha számba vesszük, hogy a hűtőkocsipark az előző évekhez viszonyítva számottevő mértékben nem változott, itt is nehézségekkel kell számolnunk.

A nehézségek ellenére is mindent el kell követni annak érdekében, hogy a mezőgazdasági termények szállításához megfelelő számú és állapotú kocsi álljon rendelkezésre. A betakarított terményeket haladéktalanul el kell szállítani a rendeltetési helyre. Annál is inkább, mivel az ország kenyeréről van szó!

V. F.

Kormánykitüntetésben részesültek a legkiválóbb vasutasok

Dobi István, az Elnöki Tanács elnöke átadja a Munka Érdemrend aranyfokozatát Szabó Sándor kocsimesternek.

(Németh Gyula felv.)

A XIV. vasutasnap alkalmából a vasúti munkában kimagasló eredményt elért dolgozóknak július 11-én, szombat délben az *Országház kupolatermében* adták át a kitüntetéseket.

Az ünnepségen megjelent *Dobi István*, az Elnöki Tanács elnöke, *Fehér Lajos*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, *Vass Istvánné*, az országgyűlés elnöke, *Kiss Károly*, az Elnöki Tanács titkára, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Nagy Józsefné* könnyűipari miniszter, *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára és *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

A *Himnusz* elhangzása után *Dobi István*, az Elnöki Tanács elnöke mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a forradalmi munkás-paraszt kormány nevében meleg szeretettel köszöntötte a vasút dolgozóit. Beszédében elsősorban a vasút névtelen katonáinak munkáját méltatta, akik a legszélsőségesebb időjárási viszonyok idején is gondoskodtak arról, hogy a vasúti közlekedés ne álljon le.

— *A vasutasok áldozatkészségéért, kitartó munkájáért a párt és a kormány nevében ezekben az ünnepi percekben elismerésemet és köszönetemet fejezem ki* — mondotta a többi között, majd a továbbiakban a vasút első félévben elért jó eredményét méltatta.

Ezután arról beszélt, hogy a magyar vasút fontos helyet foglal el *Európa* közlekedési rendszerében. Köztudomású, hogy az utóbbi években fellendült a népek kölcsönös megismerését és barátságát szolgáló idegenforgalom. Ennek érdekében különböző megállapodásokat kötöttünk, amelyeket további intézkedések követnek. Ezek sikeres végrehajtásán a vasutasoknak is fáradozniuk kell.

Ünnepi beszéde után átadta a kormánykitüntetéseket. A *Munka Érdemrend aranyfokozatát három* vasutas kapta, a *Munka Érdemrend ezüstfokozata* kitüntetésben 28, *a Munka Érdemrend bronzfokozata* kitüntetésben pedig 57 vasutas részesült. Ezt követően *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter 148 vasutasnak adta át a *kiváló vasutas* kitüntetést. A kitüntetettek nevében *Lévai Mihály*, Monor állomás blokkmestere mondott köszönetet az elismerésért.

A DEBRECENIEK NYERTÉK A VÁNDORSERLEGET

Szakszervezetünk elnöksége az országos vasutas ifjúsági találkozóra vándorserleget alapított a munkaversenyben, az ifjúság körében végzett politikai munkában, a találkozóra való mozgosításban és a részvételben, valamint a különvonatok dekorálásában legjobb eredményt elért igazgatóság fiataljai részére.

A főbizottság a találkozót követően értékelte az eredményeket. *A feltételeknek a debreceni igazgatóság fiatalja feleltek meg a legjobban. Eszerint első ízben a debreceniek nyerték el az elnökség vándorserlegét.*

Újítók törzsgárdájának első tanácskozása Budapesten

Az MSZMP VIII. kongresszusa a következő évek fő feladatának a szocializmus teljes felépítését határozta meg. A célkitűzés jelentős eszközéül szolgál a műszaki fejlesztés, a gazdaságosság növelése. Ennek jegyében hívta össze a vasútas szakszervezet budapesti bizottsága a budapesti igazgatóság területéről a kiváló újítók tanácskozását.

Szabó Pál, a budapesti bizottság titkára megnyitó szavai után *Telek János*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője vitaindító beszédében az igazgatóság újító mozgalmának mai helyzetéről szólt.

— *Újító mozgalmunk fejlődése érdekében növelni kell az újítások színvonalát, magasabb minőségi követelményeket kell felállítani a benyújtott újításokkal szemben* — hangsúlyozta többek között, majd bejelentette:

— *Az igazgatóságon az utóbbi négy év alatt már tapasztalható minőségi javulás. Bár csökkent az elfogadott újítások száma, de a gazdaságosságot illetően lényeges fejlődés mutatkozik.*

Az ankéton felszólalók többsége bírálta az újítások ügyintézésében, elbírálásában szinte már krónikussá vált bürokráciát, az újítási díjak [illegible] alacsony százalékát. Ellentétes véleményként hangzott a megállapítás: a vasútnál még nem vált tömegmozgalommá az újítási mozgalom. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a körülmény, hogy a vasutas dolgozóknak csupán 3,5 százaléka vesz részt az ujító mozgalomban.

Az újítók törzsgárdájának budapesti tanácskozása hasznos kezdeményezésnek bizonyult.

V. M.

Vizsgát tettek a jövő szakmunkásai

A *Debreceni Járműjavító* végzős ipari tanulói a közelmúltban izgalmas perceket éltek át. Először vizsgaremeket készítettek, majd írásbeli dolgozatot írtak, és ezután került sor a gyakorlati és szóbeli vizsgákra.

13 lakatos, 12 hegesztő, 5 esztergályos, 4 fényező és 1 kazánkovács tanuló végzett sikeresen.

KUBAI VENDÉG

Kubai közlekedési delegáció tartózkodik hazánkban, melynek egyik tagja, *Adolfo Cedron*, vasutas. *Cedron* elvtárs részt vett a XIV. vasutasnap rendezvényein, a magyar vasutasok kitüntetési aktusán a Parlamentben. Itt tartózkodása során a többi között felkereste a *Dunakeszi*- és az *Északi Járműjavítókat*, a *szegedi vasútforgalmi technikumot*, meglátogatta a *kecskeméti pályafenntartási főnökséget.*

Különösen nagy érdeklődéssel tanulmányozza a magyar vasút műszaki fejlődését. Tapasztalatokkal gazdagon szeretne hazatérni, hiszen számukra is a szállítás szervezése, ezen belül a vasúti szállítás az egyik legnagyobb gond. Fokozza problémáikat, hogy korábban USA rendszerű vontatójárműveik az amerikai agresszió, diszkrimináció és embargo következtében alkatrészek hiányában állnak.

Cedron elvtárs a többi között elmondotta, hogy munkájuk során az egyik kezükben fegyvert, a másikban a szerszámot tartják, de minden nehézség ellenére előrehaladnak és teljes meggyőződéssel vallják, hogy Amerika első szabad földjén felépítik a szocializmust.

S. J.

Koszorúzás a Gellérthegyen

A XIV. vasutasnap reggelén a magyar vasutastársadalom képviselői megkoszorúzták a gellérthegyi felszabadulási emlékművet. A hazánkban tartózkodó finn vasutas népitáncegyüttes vezetői is koszorút helyeztek el az emlékművön. A képen Szabó Antal, a vasutas szakszervezet főtitkára, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Szűcs Zoltán, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára helyez el koszorút az emlékmű talapzatán.

(Hemző Károly felv.)

Próbaúton a magyar ipar újszülöttje

Június első felében a Ganz-MÁVAG-ban elkészült a V 43—1008-as számú, első magyar gyártmányú szilicium egyenirányítós villamosmozdony. A magyar ipar külföldi licenc alapján fogott hozzá a 3000 lóerős mozdony gyártásához.

Az új gép azóta próbaútját futja. Társai, a nyugati piac közösségtől vásárolt 7 mozdony már hónapok óta szolgálatot teljesít a MÁV vonalain.

Az első magyar gyártmányú villamosmozdony próbaútját nagy figyelemmel kísérik a szakemberek. Érthető hiszen a Ganz Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG dolgozóinak nem kis vizsgát jelent, hogyan állja meg helyét legújabb termékük.

Annak idején, amikor az első szilicium egyenirányítós mozdony megérkezett, teljesítményét és legfőbb tulajdonságait ismertettük olvasóinkkal. A magyar ipar újszülöttje semmiben sem tér el a külföldön gyártott gépektől. Maximális sebessége 140 km/óra. Főbb berendezései automatikusan működnek. Üzemzavar esetén önműködően jelzik a hiba okát, s egyben le is kapcsolják a megrongálódott részt, hogy baleset ne következhessék be. Vezérlése, az alkatrészek áttekintése egyszerűbb bármely korábbi villamosmozdonyénál. Érrendszerét mintegy 10 kilométer hosszú kábel alkotja. Előnye az is, hogy a bonyolult egyenirányító berendezés helyett félvezető kristályok alakítják át a váltóáramot egyenárammá.

Az eddigi próbák jó eredményekkel jártak. Mind a gyártó üzem vezetői, mind a vasút vontatási szakemberei nagy reményeket fűznek az új hazai gyártmányú villamosmozdonyokhoz, amelyekből az év végéig 6 darabot készítenek. 1965-ben 15, majd a következő években 20—20 ilyen mozdonyt kap a vasút a magyar ipartól.

(vf)

SZÁZADOK TALÁLKOZÁSA

Sorozatszáma: 325—95. Maximális sebessége: óránként 55 kilométer. Megtett útja: két és félmillió kilométer.

Született: a MÁVAG Mozdony- és Gépgyárban 1868-ban. Típuscsaládjának utolsó sarjaként állt a vasút szolgálatában. Premier a Magyar Királyi Államvasutak vonalán: Budapest—Józsefvárostól Hatvanig. Itt ünnepelték a „hosszú útról" érkező első MÁV-szerelvényt. A közel 100 éves vasúti mozdony hamarosan „múzeumba" kerül.

A MÁV méltó emléket állít az első gőzmozdony-típusnak. Egy a sok közül, amely dekoratív külsőségében a vasúti közlekedés történelmi múltjának egyik dokumentumát adja, s egyben emlékeztet az évszázados fejlődésre.

Hatvan állomás modern felvételi épülete előtt betonalapzatba ágyazott sínre helyezik majd, s amikor elrobog mellette a büszke Dieselóriás, két század találkozik a pályaudvaron.

V. M.

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

A XIV. vasutasnap alkalmából

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozatát kapta:

Szabó Sándor ellenőr, Bp., Kelenföld. Kondor Gyula mérnök főintéző, Budapesti ig., Sasvári Károly m. főellenőr. Hámán Kató fth.

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozatát kapta:

Macsuka László felvigyázó, Miskolc Tiszai pu., Láng Ferenc m. intéző, Nagykanizsa fth., Péli Pál m. főellenőr, Békéscsaba fth., Béres Ferenc ellenőr, Kaposvár, Szelestey Elemér felügyelő, Szombathely, Kovács János m. tan., KPM I/8., Kocsis Jenő mérnök főintéző., Miskolci Ép. Főn., Székely Ignác m. főellenőr Jegyzővomda, Farkas László m. főellenőr, Ferencvárosi fth., dr. Katona Tibor főorvos-főtanácsos, MÁV Kórház, dr. Géringer Ferenc főtanácsos, Budapesti ig., Vágvölgyi György főellenőr, Dombóvári Ép. Főn., Jámbor István mérnök főtanácsos, KPM I/7., Nagy István felügy., Szeged, Szegedi Lászlóné segédmunkás, Debrecen Szertár, Csuti István m. főintéző, Veszprémi Pft., Fejes Ede főintéző, Miskolc fth., szertár, Nagy Katalin ellenőr, Veszprém, Krekó Ferenc m. főfelügyelő, Szakszervezeti Központ, Veres József felvigyázó, Szolnok, Aradi József m. főfelügyelő, Hídépítési Főn., Pusztai József ellenőr, GYSEV Sopron, Hóvári Mihály felvigyázó Józsefvárosi Pft., Locskai Ferenc főfelügyelő, Szombathelyi Ig., Házi Imre m. főellenőr, Szolnok fth., S. Kovács István főfelügyelő, Záhony, Teszéri György mérnök tanácsos, KPM I/2, Sebők Géza felügyelő, Szegedi Ig.

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozatát kapta:

Rácz Pál főellenőr, Berente fth., Várnai Ferenc felvigyázó, Székesfehérvár, Wéber György m. ellenőr Debrecen—Északi Pft., Zsarnóczai Béla m. felügyelő, Budapesti ig., Fazekas János intéző, Szentes, Nagyrónai László mérnök főint., Debrecen—Északi Pft., Molnár Gyula főellenőr, Szombathely TBFF, Papp Gyula mérnök tanácsos, Vasúti Főosztály Járműjavító oszt., Ceglédi István intéző, Miskolc Tiszai pu., Huiber János ellenőr, Bp., Keleti fth., Harmati Mihály felvigy., Békéscsaba Pft., Debreceni Ferenc főint. TBFF Kerék Lajosné ellenőr, Bp. Nyugati, Szűcs Aladár m. főintéző, Szombathely Jí. ÜV., Trencsényi Zsigmond mérnök tanácsos, Vasúttervező, Soós István felügyelő, Celldömölk Ép Főn., Szalay Béla főintéző, Dunaújváros, Csordás Ferenc segédfelvigy., Záhony, Somogyi József tanácsos, Szegedi ig., Horváth Gyula segédmunkás, Szombathely Szertár, K. Szabó Sándor főellenőr, Makó fth., Békési Gizella segédellenőr, Győr Pft., Farkas István m. főellenőr, Celldömölk fth., Héjj Károly főellenőr, Miskolc Tiszai pu., Szentmihályi Lajos főellenőr, Rákos Szertár, Farkas Lajos intéző, szakszervezet Somogy megyei bizottsága, Szabó Sándor m. ellenőr, Fatelítő ÜV., Perédi Pál felügyelő, Rákosrendező, Szabó Ferenc m. ellenőr, Hatvan fth., Hajdu István felvigy., Kisújszállási Pft., Lévai Mihály m. főtiszt, Balbarti BBFF, Schmidt Ferenc segédellenőr, Pécsi Pft., Meleg Zsigmond m. főellenőr, Püspökladány fth., Püspöki Ferenc m. főellenőr, Újmiskolci Pft., Kummer István mérnök tanácsos, KPM I/6., Papp Dezső főintéző; Dombóvár, Szalkári Kálmán m. segédellenőr, Jászapáti fth., Madár József főellenőr, Hatvan—Salgótarjáni Pft., Beke István mérnök-intéző, Debrecen, Tarr Ferenc felügyelő, Kőbányafelső, Horváth III. István m. ellenőr, Dombóvár fth., Asztalos Ferenc m. főintéző, Szolnok Pft., Bukovenszki Endre m. ellenőr, Nyíregyháza fth., Kuczik Béla felügyelő, Miskolci ig., Zsigrai Győrvné ellenőr Debrecen fth., Gombás Benjámin m. főellenőr, Pécs TFF, Tarnai János főintéző, Budapesti ig., Richter Alfréd főfelügyelő, Utasellátó ÜV., Szili Géza felügy., Vészt. Móra Ferenc m. felügyelő, Szolnok fth., Rósa Jenő intéző, Anyagellátási ig., Ilés Ferenc főellenőr, Északi Jí. ÜV.

KIVALÓ VASUTAS kitüntetést kapott:

Virágh József forg. szolg. tevő, BD. Nyugati, Gagna János mozd. vez., Debrecen fth., Kiss III. József váltókezelő, Szombathely, Körösztös György cs. előmunkás, Székszárdi Pft., Apágyi István kocsimester, Ferencváros, Jánosi István vonalkezelő, Hatvan—Füzesabonyi Pft., Varga János blokkmester, Debrecen TBFF, Farkas II László mozdonyvezető, Kiskunhalas fth., Nemes Lajos cs. előmunkás, Zalaegerszegi Pft., Rőz Rezső térfelügyelő, Ferencváros, Viszt Mátyás tűzikovács, Landler Jí. ÜV., Pálffy Imre mérnök, Vasúti Főosztály, Zádori Zoltán üzemmérnök, Budapesti Ig., Haas Antal mozd. felvigy., Székesfehérvár fth., Padványi Géza előadó, Miskolc TBFF, Bácsi Gábor vonatfékező, Debrecen, Kónya György műszerész, Szeged TBFF, dr. Pogány Kálmán szakfőorvos MÁV Kórház, Boros Franciska kocsifelíró, Ferencváros, Éber Endre árumérztáros, Gyöngyös, Zágonyi Károly állomásfőnök, Záhony Kottai Lajos műszaki részortos, Veszprém-külső fth., Bíró István állomásvezető, Nagyharsány Lengyel László tudományos főmunkatárs, VATUKI, Veröczy György szépkocsivez., Autófuvarozási Főn., Török Mihály lakatos, Szolnoki Jí. ÜV., Kemenes József forg. szolg. tevő, Tatabánya-alsó, Kise Ferenc előadó, Budapesti ig., Nagyiványi Werner részortvezető, Nyugati Műszak, Ladányi Lajos vonalkezelő, Nyíregyháza Pft., Pipicz Mihály mozdonyfűtő, Szeged fth., Kiss Károly csoportvezető, Szombathelyi ig., Horváth Mihály pályaőr, Szekszárdi Pft., Benke Károly oszt vez. h., Budapesti ig., Ürdögh János gőzkönyvtáros, Szegedi Kulturotthon, Borlai Jenő állomásfőnök h., Déli pu., Galambos István cs. előmunkás, Győri Pft., Kiss István Zoltán szállításszervező, Miskolci ig., ifi. Takács Imre térfőnök, Debrecen, Szamosközi János állomásfőnök, Gyoma, Demeter István előadó, Vasúti Főosztály, Bokor Ferenc motorvezető, Pécs fth., Rédvai Mihály kocsimester Józsefváros, Vigh Béla mozdonylakatos, Szolnok fth., Alexa Ferenc tolatásvezető Debrecen, Kohódi Bálintné szem pénztáros, Orosháza, Gyenge Gábor vonatvezető, Szombathely, Tenger Miklós csop. vez., Északi Jí. ÜV., Földi Béla részlegvezető, TBFF, Szalai Mária kocsitisztító, Keleti Műszak, Mohácsi Béla titkár szakszervezet Szolnok megyei bizottsága, Bráz Nándor cs. előmunkás, Kőrisztnyárosi Pft., Győri Antal tartalékos, Hatvan, Vermes István csop. vez., Vasúti Főosztály, Forián Sándor kocsilakatos, Debrecen Jí. ÜV., Gyöngyösi András kocsimester Salgótarján külső, Horváth Julianna személypénztáros, Putnok, Murvai Zoltán csop. vez., Debreceni Ép Főn Belényi Mihály vezénylőtiszt, Kiskunhalas, Szabó István állomáskezelő, Tiszaújfalu, Zele László csop vez., Felépítményvizsgáló Főn., Rozsnyai László vonalbiztos Tapolca, Antal Mihály titkár, szakszervezet Borsod megyei bizottsága, Szeged, Jakab betanított munkás, Keleti Műszak, Csaba Lajos állomásfőnök h., Nagykanizsa, Deák Sándor PB-titkár, Nyíregyháza csomópont, dr Tóth József jogtanácsos, GYSEV Ig., Szasvári Gyula kocsirendező, Berente, Felső József ügyintéző, Autófuvarozási Főn., Kapocsvári Ádám oszt. vez. h., Budapesti Ig., Szabó Béla szakaszkezelő, Terézvárosi Pft., Sebor Ferenc állomásfőnök, Dorog, Herbszt György forg. szolg. tevő, Lepsény, Szigeti Ferenc mozdonyfűtő, Tapolca fth., Bíró Pál belső ellenőr, Kecskeméti Pft., Nagy Elek tart. művezető, Debreceni Ép. Főn., Rinkó István sarus csap. vez., Miskolc Tiszai pu., Szabó Mihály tartalékos, Keleti pu., Bencze Lajos állomásfőnök, Székesfehérvár, Zsuzsandor Jánosné csop. vez., Ferencvárosi Pft., dr. Vargha Géza főorvos, Tüdőgyógyintézet, Kiss Gyula csop. vez., Székesfehérvári Jj. ÜV., Putz Lipót szertárfőnök, Nyugati pu., Minor István csop. vez., Dombóvári Ép. Főn., Porrogi Pál váltókezelő, Murakeresztúr, Farkas Imre vonalfőnök, Tapolca, Babos István forg. szolg. tevő, Mezőtúr, Császár Bertalan előadó, Vasúti Főosztály, László Elek mozd. vez., Záhony fth., Vass Sándor beruházási ellenőr, Miskolci ig., Fister Ferenc csop. vez., Székesfehérvári Pft., Csongrádi Pál szakaszkezelő, Budapesti TBFF, Bényei Károly főelőadó, Vasúti Főosztály, Deme Károly gyalus, Kitérőgyártó ÜV., Békés Ferenc oktatótiszt, Győr, Karajz János cs. előmunkás, Sátoraljaújhelyi Pft., Révész P. Bertalan tolatásvezető, Záhony, Barakonyi Géza előadó, Pécsi ig., Szombath Endre számadó, Szombathelyi szertár, Pilisi Ferenc állomásfőnök, Bp. Soroksári út, Maross Mihály asztalos, Pécsi szertár, Benedek Gödri Vilmos főelőadó, Vasúti Főosztály, Nagy Béla üzletvezető, Utasellátó ÜV., Bán László blokklakatos, Miskolci TBFF, Huszár Józsefszb-titkár, Ferencváros fth., Sághegyi István állomásvezető, Mátéhaza puszta, Kaszti Imre oszt. vez., Pécsi ig., Gazdicskó Mihály főmunkavezető, Magasépítési Főn., Tiszai Gyula mozd. vez., Miskolc fth., Tóth Imre cs. előmunkás, Debreceni Ép. Főn., dr. Sike Imre oszt. vez., BVKH, Tátrai János csop. vez., Szombathely TBFF, Rab József váltóőr, Pécs, Nyakas Antal főelőadó, Vasúti Főosztály, Keller Mátyás cs. előmunkás, Dombóvári Pft., dr. Kovács Imre gazd. ig., Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum, Kerekes János állomásfőnök, Zalaszentiván, Felvégi István mozd. felvigy., Hámán Kató fth., Horvai Károly főelőadó, Vasúti Főosztály, Visi Ferenc szerkesztő, Magyar Vasutas szerkesztősége, Bognár Ferenc vonalkezelő, Tapolca Pft., Füredi István számadó, Szolnok műhelyi szertár, Bite Pál kőműves, Szegedi Pft., Molnár István vámkezelő, Sturovó, Nagy András mozdonyfűtő, Szerencs fth., dr. Lajos Zsigmond oszt. vez. h., Debreceni ig., Árvai Pál pályafenntartási főnök, Szolnok, Tamás Sándor mozd. vez., Kunszentmiklós—Tass fth., dr. Padányi Emánuel elt. főcsoport vez., Szombathelyi ig., Völgyesi György csop. vez., Budapesti ig., Hella Ferenc üzemvezető, Épületelemgyártó Főn., Vad Lajosné számviteli ügyintéző, Debrecen Számviteli Főn., dr. Kisrákói Tibor főelőadó, Vasúti Főosztály, Szombati Zoltán főkönyvelő, Gépjavító ÜV., Pécz Imre csop. vez., Ferencvárosi Pft., Szilágyi József mozd. lakatos, Kisterenye fth., Surányi László tolatásvezető, Vámosgyörk, Pákozdi József villamos gépkezelő, Keleti fth., Kovács Imre előadó, Szombathelyi Pft., Tóth György főmenetirányító, Szegedi Ig., Popovics Miklós motorvezető, Déli fth., Patkós Jenő asztalos, Északi Osztószertár, Tóth László főelőadó, KPM., Karbuczky Károly állomásfőnök, Gyöngyös.

A vasutasnap tiszteletére

A miskolci rendezőpályaudvar déli részén mostoha körülmények között végzik munkájukat a kocsijavító dolgozói. Műhelyüket egy 200 méter hosszú röptető képezi, mely a téli dermesztő hidegben kevés védelmet nyújt.

A részleg 115 dolgozója a vasútasnapra 116 százalékra teljesítette részlegvizsga tervét. 167 teherkocsi középjavítását és 2362 kocsi futójavítását végezték el. Különösen *Nagy Lajos* tüzikovács és *Papp István* csapvizsgáló brigádja tűnik ki a munkában.

Fekete László
Miskolci igazgatóság

Kocsirongálók leleplezőinek jutalmazása

A Hivatalos Lap 28. számában megjelent a kocsirongálók leleplezőinek jutalmazásáról szóló rendelet, amelyből az alábbiakban idézünk:

A vasúti személykocsik szándékos rongálása az utóbbi időkben emelkedett. A szándékos rongálások következtében gyakran megtörténik, hogy a személyszállító kocsit hosszabb-rövidebb időre a forgalomból ki kell vonni, a dolgozó személykocsik számának csökkentése viszont vonataink túlzsúfoltságát okozza.

A társadalmi tulajdon fokozottabb megvédése, a rongálások mennyiségi és minőségi csökkentése, az okozott károk megtérítése és a szándékos kocsirongálók leleplezése céljából 1964. július 1-től — további intézkedésig —

a szándékos kocsirongálókat tettenérő vasutas dolgozókat 200 Ft jutalomban részesítik.

A kocsirongálási jutalom kifizetésre kerül mind a szolgálatban levő, mind a szabadnapos vasutas dolgozóknak, ahhan az esetben, ha a szándékos rongálást elkövető egyén személyazonossága megállapítható, és így az érdekelt állomásfőnökség a kártérítés behajtásáról gondoskodhat.

A cselekmény elkövetőjéről jegyzőkönyvet kell felvenni, melyben az elkövetés tényét az okozott káröszszeg feltüntetésével rögzíteni kell. A jegyzőkönyvet az állomásfőnökség elbírálás és a jutalomösszeg folyósítása céljából a Vasútigazgatóság III. Forgalmi és kereskedelmi osztályához tartozik felterjeszteni. A jegyzőkönyvben a leleplező vasúti dolgozó nevét, szolgálati címét és honállomását, illetve szolgálati főnökségét is fel kell tüntetni annak érdekében, hogy a jutalom folyósítása akadálytalanul megtörténhessék.

Amennyiben az okozott kár kisebb, mint 200 Ft, vagy a tettes cselekményét a tettenérés miatt nem tudta befejezni — de szándékát a jegyzőkönyvben elismeri — a leleplező vasúti dolgozó

leleplezői jutalomban akkor is részesül.

A kocsirongáló személyazonosságát lehetőség szerint a rendőrség igénybevétele mellett kell megállapítani.

ÚJÍTÁSI tanácsadó

Mit nevezünk újításnak?

A 29/1959. Korm. sz. rendelet 1. § (3) bekezdésében foglalt rendelkezés szerint a javaslattevő által javasolt megoldás újításként kezelhetőségének egyik lényeges feltétele az, hogy a javaslat tartalmazza a „megoldás eszközét és módját".

Ha a javaslat megoldásának szempontjából vizsgáljuk meg, hogy az valóban tartalmazza-e a megoldás tényleges megvalósításának lehetőségét, kivitelezését. általános szabályként fogadható el: ha a javaslattevő olyan — bár részleteiben nem kidolgozott — megoldást javasol, amelynek alapján az átlagos képességgel rendelkező szakember a javaslatot nemcsak alkalmasnak találja megvalósításra, hanem azt létrehozni. kivitelezni is képes, a javaslatot újításként kell kezelni és a javaslattevőt a javaslat elfogadása esetén a szerzőség joga megilleti, őt újítónak kell elismerni.

A megoldás módja

Az újításként kezelhetőség feltételeit minden esetben kell értékelni. *Az újítási javaslat megoldása és eszköze értelmezésénél, értékelésénél az újítónak legalább elvileg kell ismertetnie azt, hogy javaslatát miként lehet megoldani.* A megoldás módjára az újítónak olyan irányelvet, magyarázatot kell adni, mely alapján az illetékesek a javaslatot valóban megvalósíthatják. Ha a javaslattevő valamely célkitűzésre, vagy általa javasolt feladat kidolgozására műszakilag kivihetetlen megoldást javasol, javaslatát nem lehet elfogadni újításként.

Ha az előző példában a javaslattevő által felvetett, de el nem fogadott célkitűzést, vagy feladatot más személy terjeszti elő megfelelő és elfogadható megoldásban — s ez utóbbi javaslattevő javaslatát elfogadják — ebben az esetben az utóbbi javaslattevőt kell újítónak tekinteni.

Előfordulnak olyan esetek, melyeknél a feladat felvetése, annak írásban újítási javaslatként történt bejelentése egyben a javaslat megoldását is jelenti. Pl. ha egy állomás vonatforgalma bármely oknál fogva csökken, s a javaslattevő azt javasolja, hogy a forgalmi szolgálattevő és személypénztáros munkakör egy fővel is ellátható a felszabadult egy fő létszám az általa meghatározott másik állomáson, ahol üres álláson létszámhiány miatt hasonló, vagy más munkakör betöltése szükséges — és ott új munkaerőt kellene alkalmazni — elegendő a feladat csupán felvetése a javaslat újításként való elbírálásához. *Az üres állás, illetve létszámhiány fennállása azért szükséges, mert ha a felszabadult munkaerőt a megjelölt állomáson létszámfölösként „bújtatják", népgazdasági szinten nem jelentkezik megtakarítás.*

Ha a javaslat megértéséhez, illetve elbírálásához — ha nem is teljes értékű — műhelyrajz szükséges, az újítási javaslattevőt fel kell kérni ennek pótlására.

Sok múlik a szakvéleményezésen

Rendkívül fontos, hogy a szakvéleményező, illetve a javaslatot elbíráló gazdasági vezető hogyan, milyen mértékben érzi és értékeli a beadott javaslat szükségességét. Annál is inkább, mivel *a javaslat sorsa nagymértékben a bíráló hozzáállásától függ.*

A bírálók sok esetben a javaslathoz egyidejűleg akkor is megkövetelik a műhelyrajzokat, amikor a javaslatok elbírálása műhelyrajzok nélkül is lehetséges lenne. A műhelyrajzok megkövetelésének értékelése azért fontos, mivel a rendelet szerint a rajzok elkészítéséhez előzetes engedély megszerzésére van szükség, *s kizárólag azokban az esetekben van helye utólagos szerkesztői és rajzköltségek megtérítésének,* ha a javaslattal egyidőben beadott műhelyrajzokat akár a kísérletezésre, akár a megvalósításra vonatkozó szerződések megkötésénél azt figyelembe veszik.

Mindent összevetve, a javaslat leírásának olyannak kell lenni, hogy abból minden kétséget kizárólag megállapítható legyen a megoldás lehetőségének kivitelezése az átlagképességű szakember számára is.

Dr. Németh Ferenc

Gyümölcsöző kapcsolat

A szakszervezet szerepe a kutatóintézet munkájában

A Vasúti Tudományos Kutatóintézetben az intézet igazgatójának jelenlétében a szakszervezeti bizottság munkájáról, terveiről beszélgetünk. *Bajza Endre* tudományos főmunkatárs, szakszervezeti titkár már kezdetben kijelentette:

— *Szakszervezeti bizottságunk munkája a tudományos kutatás egyre hatékonyabbá tételére irányul. Egyfelől azt szeretnénk elérni, hogy az intézeti feladatok közüggyé váljanak, maradéktalan megvalósításukra helyes módon történjék a dolgozók mozgósítása; másfelől, hogy megnyerjük a szakszervezeti felsőbb szervek támogatását a tudományos kutatómunka előbbre viteléhez.*

Jó együttműködés

Tóth Lajos tudományos főmunkatárs, szakszervezeti elnök itt közbeszólt:

— *Az intézeten belül* — az érdekvédelmi és általános politikai nevelési feladatok mellett — *nagy súlyt helyezünk a kutatási tervek minél teljesebb megvalósításának elősegítésére.* A szakmai és pártvezetőséggel messzemenően együttműködve a következő módszerekkel igyekszünk a dolgozókat a feladatokra mozgósítani: *a tervfeladatok ismertetése kollektív megbeszéléseken, termelési tanácskozásokon, az egyes kutatási témák részletes megvitatása osztályértekezleteken, munkabeszámolókon.* Ezeken a szakszervezeti bizottság tagjai és a bizalmiak aktív részvételükkel hasznos segítői a szakmai vezetésnek. A tervfeladatokon túl jelentkező, vagy kapacitáshiány miatt egyébként késleltetett témák gyorsabb kidolgozását főleg a szocialista címért küzdő brigádok közti verseny szervezésével, illetőleg fejlesztésével igyekszünk segíteni.

A bérezés és jutalmazás kérdéseit figyelemmel kísérve, azon vagyunk, hogy egyenlőségi helyett a kiváló munkát végzők nagyobb erkölcsi és anyagi megbecsülésében részesüljenek. Az intézet vezetősége sokat ad ezzel kapcsolatos véleményünkre.

Dolgozóink látókörének szélesítésére, szakmai tájékozódásuk elősegítésére — az OSZZSD feladatokkal kapcsolatos hivatalos megbeszéléseken túlmenően — kölcsönös tapasztalatcsere-látogatásokat is szervezünk a külföldi kutatóintézetekkel. *Különösen sikeresek voltak a hónapokban az NDK és a lengyel társintézetekkel rendezett 20—30 fős látogatások.*

Az állandóan felülről intézetben egyre nagyobb problémát okoz a mindennapi munkát akadályozó helyhiány. A zsúfoltság csökkentésére irányuló, az intézet vezetőségével közösen végzett erőfeszítéseink, sajnos, csak csekély javulást eredményeznek. A jövőben elsősorban ehhez szeretnénk támogatást kapni az illetékes vasúti és szakszervezeti szervektől.

— *A szakszervezeti központtal jó a kapcsolatunk. Elmúlt lemmel kísérik az intézet munkáját és segítik a kutatási feladatoknak megfelelő összeállítására, a kutatómunka színvonalának emelésére, eredményeink propagálására és bevezetésére irányuló fáradozásainkat.* Például elég a vonattovábbítás helyes módja, a módszeres elosztrendezés, a talpfák és váltófák ragasztása útján történő előállítása, mozdonykazán célszerű lángbolt- és rostélyszerkezetének kialakítása, az olajtüzelés gőzvontatás fokozottabb bevezetése, a járműjavító vállalatoknál folyó munkák fejlesztése terén kapott támogatásra hivatkoznunk. Azon vagyunk, hogy kapcsolatunk a Műszaki Fejlesztési és Üzemszervezési Bizottsággal még hasznosabbá váljék.

Segítséget kapunk

Szentgyörgyi Károly igazgató így foglalta össze mondanivalóját a kutatóintézet és a szakszervezet kapcsolatáról:

— *Az intézeti feladatok megvalósítására, a tudományos munka eredményének hasznosítása érdekében igen helyes volt a szakszervezeti bizottságnak az a kezdeményezése, hogy erőteljesen kapcsolódjunk bele a szakszervezet központjában működő Műszaki Fejlesztési és Üzemszervezési Bizottság munkájába. A bizottság rendszeresen foglalkozik az intézet munkáival és több feladat gyakorlati megvalósításához hathatós segítséget kaptunk.*

A bizottság képviselője több ízben részt vett az intézetben tartott témakollégiumokon és észrevételeivel, bírálatával segítette a kutatások színvonalának emelését, a gyakorlati célok elérését biztosító megoldások, javaslatok kidolgozását. Júniusban az intézet 1963. évi munkájáról számoltunk be az említett bizottság előtt.

A intézet és a szakszervezet kapcsolata valóban jó, gyümölcsöző, a tudományos kutatómunkát és végeredményben a termelést nagyban elősegíti.

Halácsi Dezső

Szombaton délben

A vasutasnapot megelőző szombaton délben megszokott pontossággal gördült be a Keleti pályaudvar csarnokába a moszkvai gyors. A NOHAB méltóságteljesen húzott a kijárati homlokzat elé. Amikor elhallgattak a motorok, rögtönzött ünneplés szemtanúi lehettek a vonat utasai, a pályaudvar közönsége. A budapesti igazgatóság óvodásai köszöntötték a mozdony és a vonat személyzetét.

„Ha kis madár lennék, szép éneket dalolnék..." csendült a dal, s az apró kezek piros rózsacsokrokat, maguk készítette emléklapokat nyújtottak át a vasutas bácsiknak. Az ünnepeltek meghatódott csókkal viszonozták a kedvességet.

A külföldi és hazai utasok gyűrűje tapsval jutalmazta a kis óvodások szereplését, de ezt köszöntésnek is szánták, s pillanatnyilag szebb ajándékot nem is adhattak volna az ünnepelt vasutasoknak.

(V)

A túlmunkáltatásról

Szakszervezetünk elnöksége a közelmúltban foglalkozott a járműjavító vállalatok túlóra helyzetével. A tárgyalás és a helyszíni tapasztalatok alapján szükséges, hogy a lap hasábjain egy néhány, a túlmunkával kapcsolatos gondolatot a fennálló helyzet javítása érdekében megemlítsünk. Annál fontosabb ez a kérdés, mert az 1963-as tapasztalatok igen kedvezőtlenek, és a túlóra front fokozottabb figyelemmel kísérésére hívjuk fel a figyelmet. *Az elmúlt év gazdaságtalansága néhány vonatkozásban a mértéktelen és sokszor megengedhetetlen túlórázásnak is következménye volt.*

A túlmunkáltatás hátrányai szembetűnőek az említett gazdaságtalanságon kívül még egy sor szempontból. Ezért azokra a gondolatokra hívnánk fel a figyelmet, amelyeket — a teljesség igénye nélkül — az elmúlt gyakorlat tapasztalatai keltenek.

Nem egyszerűen azt állítjuk, hogy a túlóráztatás szükségtelen, mert az így egymagában nem igaz. Azt sem állíthatjuk, hogy minden esetben felesleges. Az azonban már nem engedhető meg, hogy ezt a kérdést könnyelműen kezeljük.

Tervezett gazdaságtalanság

Melyek a legfontosabb problémák? Mindenekelőtt az, hogy a termelési terv végrehajtásának óraszükséglete nincs összhangban a tervezett létszámmal, de még annyira sem a tényleges létszámmal, mely tehát már eleve szükségessé teszi a tervek teljesítése érdekében a túlórák felhasználását. Sajnos a járműjavító osztály visszatért egy korábban szerencsésen megszüntetett gyakorlathoz, ahhoz, hogy a tervfeladatok elvégzését eleve túlórákkal tervezik.

Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy már *eleve számolnak a gazdaságtalansággal*. A termelési terv és a létszámterv összhangjának hiánya azt mutatja, hogy a vállalati tervkiszabások nem reálisak, a darabszámos tervteljesítéshez a rendelkezésre álló munkaerő által teljesíthető órák száma nem elegendő.

A járműjavító vállalatok ebben az évben már közel 350 ezer túlórára, a fűtőházi mozdony és kocsijavító műhelyek pedig közel 30 ezer túlórára kértek és kaptak engedélyt. Ezen kívül az engedély nélküli túlóráztatások száma sem elhanyagolható. A sok rendkívüli túlóra — ugyanis ebben nem szerepel a rendes, engedély nélkül felhasználható havi 8 túlóra — egyáltalán nem mondható megnyugtatónak. Ha még figyelembe vesszük azt a tényt is, hogy a túlórák megoszlása az egyes dolgozók között teljesen eltérő — például a szombathelyi járműjavítóban, a mozdonyosztályon áprilisban 21 dolgozó 50—75 túlóra között teljesített és voltak, akik egyet sem — akkor arra a megállapításra is juthatunk, hogy *gazdaságtalansága mellett a dolgozó egészségére is káros.*

Minden szempontból káros

A gazdaságtalanság szembetűnő egyrészről a túlórák pótlékos volta, másrészről a munka termelékenységének csökkenésében. Nyilvánvaló ugyanis, hogy a kilencedik, tizedik, de nemegyszer a tizenegyedik vagy tizenkettedik órában a dolgozó már kifáradt, és közel sem tudja azt a teljesítményt nyújtani, melyet a rendes munkaidőben. Ez végső soron az egyén és a vállalat szempontjából egyaránt káros, mert igen drágán érik el azt a célt, hogy járművekkel lássák el a vasutat.

Nem egy idő előtti megrokkanásnak, a táppénzes helyzet tarthatatlanul rossz állapotának, (a hosszú munkaidő legyengíti a szervezet ellenálló képességét) és egy sor balesetnek okozója a túlmunkáltatás. A vasút baleseti helyzete — mint erről már többször is cikkeztünk a lap hasábjain — rendkívül rossz. Igen sokan veszítették életüket, rokkantak meg a vasúton. Az esetek döntő többségében a balesetek figyelmetlenség miatt következtek be. A dolgozók természetes elfáradását a teljesített túlórák még csak fokozzák. *A fáradt ember figyelme csökken, érzékszervei közömbösebben, lazábban reagálnak az eseményekre, nem érzékeli kellően a veszélyt, figyelmetlenebbé válik.* Így természetesen a saját, de mások testi épségét is veszélyezteti. Ezt feltétlenül meg kell és meg is lehet előzni.

Van jobb megoldás

A túlóráztatás e káros hatásait többségében ismerik a vállalatoknál, de kissé kényelmes álláspontra helyezkednek a legtöbb üzemben. Úgy tűnik, mintha ezt a megoldást tartanák a legjobbnak a tervek teljesítéséhez, de mindenekelőtt a legkényelmesebbnek. Már pedig az üzem jó technológiájának a kidolgozása, a jó üzemszervező munka tartósabb és biztosabb eredményekhez vezet.

Csak egyetlen kérdést e helyen: *ha a járműveket az előírt terv szerint adnák be a műhelyekbe és ott rendelkezésre állna a kellő minőségi és mennyiségű anyag kellő időben, igen sok túlóra elkerülhető lenne.* Egészen biztos, hogy ezzel a dolgozók is egyetértenének. Annál is inkább, mert a felesleges túlmunkáltatás megszüntetésének hasznos eredményei az év végi nyereségrészesedésben is jelentkeznek. Az a tapasztalatunk, hogy *egy egészen szűk rétegtől eltekintve a dolgozók nem szívesen túlóráznak*, számtalan esetben csak valamilyen kényszer hatására.

Szakszervezeti bizottságaink többsége helyesen foglalkozik e fontos kérdéssel, azonban nem állíthatjuk, hogy már mindent megtettek a sokszor mértéktelen túlmunkáltatás ellen. Fokozottabban kellene figyelemmel kísérniök a rendes és túlórában végzett munka termelékenységét. Feltétlenül tartsák be, és tartassák is be a túlmunkáltatásra vonatkozó rendeleteket. Ne tűrjék el a „*vasúti érdekekre*" való hivatkozást, melynek ürügyén egyesek törvénytelenségeket követnek el, a kényelmesebb, egyszerűbb túlmunkáltatást szorgalmazzák ahelyett, hogy a munkát szerveznék meg jobban.

Távol áll tőlünk, hogy a túlmunkáltatást általában elítéljük. Mozdony- és kocsihelyzetünk egyáltalán nem olyan jó, hogy túlmunkáltatásra ne kerüljön sor. Az anyagellátás is sokszor függ más tárcáktól. Mi csupán azt valljuk, hogy jelentős túlmunkát és annak összes káros következményét el lehet kerülni a technológiai fegyelem megszilárdításával, jó üzemszervező munkával. Ez pedig a szakmai és a szakszervezeti vezetőknek egyaránt feladata.

Dr. Soproni József

Tisztavatás a Szőnyi úti sporttelepen

Új színfoltja volt az idei vasutasnapi ünnepségeknek a tisztavatás. A BVSC-pálya zöld gyepszőnyegén 219 új vasúti tiszt sorakozott fel a lelátón felállított díszemelvénnyel szemben. A fegyelmezett, katonás sorok, a piros, barna és kék vállapok színpompás látványt nyújtottak. Ez a katonás külső is szimbolizálta, hogy a vasútnál, az acélsínek nagy birodalmában éppen olyan fontos követelmény a fegyelem, mint a hadseregben.

Újat jelentett az is, hogy ebben az évben először avattak vontatási tiszteket. Kiképzésüket a vasútvonalainkon megjelent új vonóerő tette szükségessé. A nagyteljesítményű Diesel- és villamosmozdonyok karbantartása, javítása jól képzett műszaki vezető gárdát igényel.

A díszemelvényen már helyet foglaltak a vasút gazdasági és mozgalmi vezetői, amikor gépkocsiján behajtott a sporttelepre *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, akit *Kun Dezső* tanácsos, a tisztképző igazgatója és a tiszti századok parancsnoka fogadott. A miniszter kíséretükben ellépett az avatandó tisztek előtt, majd elfoglalta helyét az elnökségben.

A végzős hallgatók számára mindig felejthetetlen ünnepség, az avatás, pontosan 11 órakor kezdődött. A himnusz elhangzása után Kun Dezső igazgató ismertette a kinevezéseket. A 219 hallgató közül ketten kitűnő, huszonhatan pedig jeles eredménnyel fejezték be tanulmányaikat. A legjobbak soronkívüli előléptetésben részesültek.

A kinevezések ismertetése után dr. Csanádi György mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében a tisztképzés jelentőségéről beszélt, majd így folytatta:

— Amikor fiatal vasúti tiszteket bocsátunk útjukra, mindig elmondjuk, hogy az a pálya, amelyet választottak, nagyon szép, de tele van buktatókkal. Az akadályok leküzdéséhez a gondos kiképzés, a tisztképzőn kapott elméleti felkészítés nagy segítséget jelent. Ha kikerülnek az életbe, és elfoglalják új szolgálati beosztásukat, továbbra is tanuljanak szorgalmasan, mindenben mutassanak példát dolgozótársaik előtt. Az élet ugyanis nem áll meg. A műszaki fejlődés napról napra újabb vívmányokat, eredményeket produkál. S aki elszakad az élettől, nem képezi magát rendszeresen, az nem tud lépést tartani a fejlődéssel.

Az új tisztek feszes vigyázzban hallgatják a miniszter ünnepi beszédét

(Hemző Károly felvételei)

A miniszter ezután a vasút előtt álló feladatokról és a vasúti közlekedés jelentőségéről szólott, majd így fejezte be ünnepi beszédét:

— Most, amikor önöket útjukra bocsátom, jó egészséget eredményes munkát kívánok mindannyiuknak. Egyben arra kérem önöket, hogy egész életükön át legyenek hűséges, odaadó munkásai a magyar vasútnak, jó vezetői a vasutasok ezreinek. Segítsék a vasút műszaki előrehaladását, közlekedéspolitikai irányelveink valóraváltását.

Az ünnepség után dr. Csanádi György fogadást adott az újdonsült vasúti tisztek részére.

(vlsl)

Közlekedési üzemmérnökök termelési gyakorlata

Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem 27 negyedéves vasútüzemi szakos hallgatóját a *debreceni igazgatóság* termelési gyakorlatra hívta meg. A mérnökjelöltek *Mátészalka, Komoró, Tuzsér, Kisvárda, Vásárosnamény, Baktalórántháza, Demecser, Nyírbogdány, Nyírbátor, Nagykálló* és Tokaj állomás üzemi tervét készítették el munkájuk első szakaszában.

A gyakorlati idő második felében a *záhonyi* átrakókörzet egyes átrakóhelyeinek, illetve pályaudvarainak résztechnológiai folyamatát — összesen tíz munkafeladatot — dolgoztak ki. Ennek keretében megvizsgálták a vegyianyag-átfejtőtelep, a koksz- és vasérccsúzda, a rakodódaruk, valamint a széles és normál rendezőpályaudvar munkafolyamatát, teljesítőképességét, és javaslatot tettek a forgalmi és a rakodási kapacitás növelésére.

Hasznos javaslatok

A helyesen megoldott feladattervek közül is kiemelkedik azoknak a munkája, akik *Mátészalkán*, majd a *záhonyi* átfejlőtelepen dolgoztak. *Urbán Ferenc, Halász Gyula, Balogh Gyula* és *Kocsis József Mátészalka* állomás üzemi tervét tartalmilag és formailag egyaránt kifogástalanul készítették el. Ott-tartózkodásuk ideje alatt bíráló szemmel vizsgálták az állomás munkáját, és több hasznos javaslatot tettek a nehézségek kiküszöbölésére. Különösen értékes az úgynevezett *ágerdőmajori* kihúzóvágány létesítésével kapcsolatos javaslatuk, amely megoldaná a jelenlegi tolatási nehézségeket.

Lelkesedésük, szorgalmuk a vasutasokra is átragadt. *Csiki András* tolatásvezető például nemcsak munkaidőben, hanem szabadnapján is részt vett az üzemi terv kidolgozásában, és hasznos tapasztalataival segítette a fiatal mérnökjelöltek munkáját.

Új műszaki megoldás

A záhonyi átfejtőtelepen is olyan technológiát dolgoztak ki, amelynek alapján a legkedvezőtlenebb teljesítés esetén is lényegesen nő a naponta átfejthető tartálykocsik száma. Ezenkívül olyan műszaki megoldást is ajánlottak, amelynek megvalósításával a tartánykocsiban szállított olajféleséget teljesen le lehet fejteni, s így a széles nyomtávú kocsikat késedelem nélkül vissza lehet adni a szovjet vasutaknak.

A termelési gyakorlat legnagyobb sikere mindenekelőtt abban rejlik, hogy a hallgatók ilyen rövid idő alatt is *fel tudták kelteni az érdeklődést a forgalmi szolgálat dolgozóiban az új munkamódszerek, az állomási üzemi tervek iránt.* Az állomás dolgozói — vezetők és beosztottak — egyaránt segítették munkájukat a technológiák elkészítésében. Így nemcsak megismerhették az üzemi tervek elkészítésének módját, hanem annak jelentőségére és gyakorlati hasznára is rájöttek.

Összegezve: a mérnökjelöltek termelési gyakorlata jól sikerült, munkájuk hasznos volt. A jó munkáért a debreceni igazgatóság vezetői és dolgozói ezúton is köszönetüket fejezik ki az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedésüzemi tanszékének* és a gyakorlaton részt vett valamennyi hallgatónak.

Tóth János,
a debreceni igazgatóság vezetője.

150 éves az „ördögszekér"

Ha a francia Cugnot 1770-ben szerkesztett és a párizsi „Conservatoire des Arts et metiers" múzeumban ma is látható ormótlan járművétől, vagy néhány angol — köztük Murdock, Trevithick és mások, az embereket rémisztgető — gőzmasináitól eltekintünk, azt kell és lehet mondani, hogy az „ördögszekér", az első gőzmozdony 1814 július 25-én lépett a színre. George Stephenson ekkor helyezte üzembe „Blücher" nevű mozdonyát: Gőzerő, tolattyus megoldással, fogaskerekek segítségével mozgatta a hajtókerekeket.

Jól működött...

A profitra leső angol nagytőke meglátta a gépecskében rejlő óriási lehetőséget, s ezért támogatta a feltalálót.

„Ördögszekér", „vasszörnyeteg", „feketeördög" — emlegette a nép a csattogva gőzölgő masinákat. Sok ellensége volt abban az időben az újnak! „Tüzet okoznak", „bajt hoznak az emberiségre", „elriasztják a vadakat", „mi lesz a postakocsisokkal és vendéglősökkel?" — aggódtak sokan. Az orvosok véleménye az volt, hogy a vasparipa puszta látása is idegbetegséget okoz. Lovasküldönc ügetett a vonat előtt, majd fapalánkkal kerítették el a vaspályát. A legnagyobb sebességet 10 kilométerben állapították meg.

Az angol parlament 36 szavazattal, 35 ellenében mégis a vasútépítés mellett döntött. 1829-ben, 15 esztendővel a Blücher után Stephenson Rakéta nevű mozdonya előbb Angliát, majd az egész világot meghódította. A gép 4 tonna súlyával, 25 kilométeres sebességgel biztosan továbbított 12 tonna terhet.

A világ behódolt. Egymásután épültek a vasutak Amerikában, Belgiumban, Német-, Francia- és Olaszországban is. 1837-ben már a cári Oroszországban is. A vaspályák hossza alig 10 esztendő alatt 10 000 kilométerre nyúlt.

És ma...?

Minden versenytársa mellett állja a sarat a vasút.

500 tonnás gőzgépóriások, 4—5000 lóerős villamosgépek, fürge Diesel-mozdonyok, gázturbinás vagy maholnap atom- és rakétameghajtású gépek vontatnak óriási tömegű árut, utast. Másfélmillió kilométer hosszú vaspálya szántja keresztül-kasul a földet.

A baleseti statisztikát tekintve, a 150 évvel ezelőtti aggályoskodás nem volt egészen hiába való. Arra a régi megállapításra azonban, hogy „az ördögszekérnek, a vasszörnyetegnek, a lónélküli kocsinak sohasem lesz jövője" — alaposan rácáfolt az idő.

—gergely—

Egyvágányú függő gyorsvasútat terveznek Angliában

A *Taylor—Woodro* cég megvásárolta a francia *Safege*-szabadalmat egyvágányú, gyorsjáratú függővasutak gyártására.

A függővasutat a *Loire*-folyó menti *Chateauneufben* próbálták ki, *Orleans* város közelében. A találmány kitűnően bevált. Az egyetlen sínt nagy szilárdságú betonpályába építik, több méter magasságban a föld színe fölött. A bemélyített csatornában fekvő sínen gördülnek a kerekek, amelyeket a kocsik tetejéhez erősítenek.

Egy-egy kocsi a tervek szerint 150 utast szállíthat majd óránként 120 kilométeres sebességgel. Ha két „nyomtávú" pályát akarnak építeni, a síneket körülbelül egy négyzetméter alapterületű oszlopok tarthatják és ezeket 30—35 méteres távolságban helyezik el. Ezenkívül már csak az állomásépületek számára kell földet igénybe venni.

Angliában nagy várakozással tekintenek az új közlekedési eszköz bevezetése elé, bár a tervek megvalósítása még két-három esztendőbe kerül,

Ahol minden feladat sürgős

Látogatás a pécsi fűtőház kocsijavító műhelyében

A pécsi fűtőház kocsijavító műhelyének dolgozói a „sebészorvosok" leleményességével reperálják a „beteg" kocsikat. Ebben a műhelyben minden feladat sürgős. Az emberek megszokták már, hogy ehhez mérjék igyekezetüket. *Egy-egy műszak végeztével 15 kijavított személy- és 35—40 teherkocsit bocsátanak útra.* Naponta harmincnál is több azoknak a kocsiknak a száma, amelyeken mind a három javítási munkáit elvégzik.

A részlegvizsgákkal is jól állnak. A vártnál több kocsit sikerült üzembe helyeznünk. Így például tíz teherkocsival és két kalauzkocsival többet adtak át a forgalomnak a múlt hónapban. A középjavításoknál tizenhárom kocsival számyalták túl a tervet.

Rajnai Ferenc szocialista brigádja munka közben

Egy kis ötletesség

A közös munkából derekasan kivették a részüket a szocialista kollektívák. *Rajnai Ferenc* 24 fős lakatos szocialista brigádja nagy szakértelemmel látja el feladatát. *Molnár József* asztalosbrigádjának tagjai még csak a cím megszerzéséért küzdenek, de lelkiismeretes, pontos munkájukkal már többször felhívták magukra a figyelmet. A szervezett brigádmunka mindenütt érezteti kedvező hatását. Az igen nehéz és nagy figyelmet igénylő kerékcserét *Kuri Sándor, Hugó László* és *Sándor István* mesteri ügyességgel végzi. Ha jól megy — szokták mondani —, naponta 16 kerék is helyére kerül, illetve cserélődik ki. S nincs ebben semmi ördöngösség, csupán ötletesség.

Korábban a kerékfordítást kézzel végezték. *A munka könnyítésére sűrített levegővel működő emelőt és fordítót szerkesztettek.* A nagyszerű újítással ma már nem gond a kerékcsere. Valamikor ugyancsak sokat vesződtek a kerekek esztergályozásával. Nem is a megmunkálás okozott nehézséget, hanem a kerekek rögzítése, mozgatása. A leleményes újítók a szerelőcsarnokban elhelyezett *mozgódaru* segítségével *emelőt szereltek*, így megkönnyítették a kerekek mozgatását, illetve esztergapad fölé helyezését.

A kormányszelep és félkberendezések javítását is megyorsították. A műhelyben próbapadot állítottak fel, amelyen ellenőrzik a berendezések működését. Így kizárták a reklamációt. *Csak minőségileg kifogástalan kormányszelepeket és fékeket adnak ki a kezükből.*

Az asztalosok sem maradtak adósak az újításokkal. *Az egyengető gyalugépre körfűrészlapot helyeztek el.* Ezelőtt csak fúrni és gyalulni tudott a masina, most elvégzi a réslécek, pallómellékek, burkolatok, ékek és hornyok, árkolások műveletét is.

Ez a néhány példa is azt bizonyítja, hogy kimagasló teljesítményt, valamint gyors munkát csak akkor lehet elérni, ha az párosul a dolgozók kezdeményezésével, alkotókedvével, hasznos újításaival. Ez a magyarázata annak, hogy a kocsijavító műhely mindenkor megfelel a növekvő feladatoknak, a rendkívüli megbízatásoknak.

A feladatokhoz igazodnak

Igen sokat lendít a műhely munkáján, hogy jó kapcsolatot teremtettek a kocsivizsgálókkal. *Rózsa Béla* kocsivizsgáló szocialista brigádja nagy körültekintéssel látja el teendőit. Naponta 10—15 kocsit utalnak vágány közti javításra. Csak a legszükségesebb esetben látják el a kocsikat vörös bárcával, ami azt jelenti, hogy feltétlenül szükséges a kocsijavító műhely dolgozóinak szakszerű beavatkozása.

Egybevetve a tapasztaltakat, elmondhatjuk, hogy a szocialista brigádok lelkesedése, nagy szaktudása és ötletes munkája eredményezi hónapról hónapra a nagyszerű termelési eredményeket. Nem ordongós emberek, csupán a növekvő feladatokhoz alakítják munkatempójukat.

Forrai János

munkásvédelmi őrjárat

Falra hányt borsó

Legfőbb érték az ember! Milyen sokszor hallják ezt a vasutasok az oktatásokon, a különböző értekezleteken, az ellenőrzés során, amikor a vezetők a veszélyes cselekedetekért figyelmeztetik, óvják őket, szinte azzal a gondoskodással vigyáznak rájuk, ami csak szülőktől lenne természetes.

A balesetmentes munka fogásainak megismertetése során az oktatók, az előadók, az utasítások igazát, betartásának szükségességét, tragikus következményű, legtöbb esetben vétkes könnyelműségek miatt bekövetkezett eseményekkel halálos, csonkulásos balesetekkel bizonyítják.

Miért kell ezekről annyit beszélni? Kérdezik sokan a szomorú események hallatán. Sőt, néha félhangosan kimondják, hogy *„a szerencsétlen, miért volt olyan anyámasszony katonája, velem ez nem történhetett volna meg."*

40 halálos baleset

Gyakran hallani egyéb megjegyzéseket is. Ha valakit mulasztásért felelősségre vonnak, így vélekedik: *„Ja kérem, ha mi úgy csinálnank, ahogy elő van írva, megállna a vasút".* Jo, ha van önbizalom. És a vasútnak is menni kell. De nem olyan áron, mint amit a vasút baleseti helyzete jelenleg mutat. Az első félévben több mint 40 vasutas vesztette életét a sínek mentén. Ez már egy jelentős szolgálati hely létszáma.

Nagy a forgalom, gyorsak a vonatok, fokozódik a tempó, korszerűbb a vasút. *„A törvények, utasítások, nem követik az életet, nem tartanak azzal lépést"*, — szól a magyarázkodás.

Igaz lenne ez? Olyan gyors a mi fejlődésünk, hogy a ma vasútja elsodorja a tegnapi vasutasát?

Tudjuk, valljuk és tanítjuk is, hogy a technika rohamosan fejlődik, és ehhez állandóan művelődő, jó képességű emberre van szükség. A modern gép annak válik barátjává, segítőjévé, aki ért hozzá, aki szóra tudja bírni, ismeri, szereti és ápolja. De ellensége annak, aki nem tud eligazodni bonyolult szerkezetén. Tagadjuk, hogy a balesetek most már szinte állandó emelkedése összefüggésben volna a technika egészséges, hasznos fejlődésével. Az óvórendszabályokat sem tartjuk annyira elavultnak, hogy azok akadályozói lennének az egyidejű balesetelhárítás fejlődésének.

Az ürszelvény ma is ürszelvény

Az elavultnak mondott óvórendszabályok kimondják, hogy a pályamunkásoknak mikor és hova kell félreállni a közeledő járművek elől. Ez az intézkedés még a fejlett közlekedés viszonyai között is sokáig megfelel. De betartják-e ezeket a régi, de még alkalmas előírásokat? A balesetek vizsgálati iratai szerint nem. E rendelkezések elmulasztása az idén is 8 halálos balesethez vezetett. Egyesek riasztó berendezések rendszeresítésével látják csak megoldhatónak a pályán dolgozók időben történő figyelmeztetését. Ez a berendezés valóban jó elgondolás, ha utasítását betartják.

Mozdonyvezetőkkel utazva azonban többször is tapasztaltuk, hogy a pályán dolgozók, a sípjelzés ellenére is keveset törődnek önmaguk biztonságával. A szabályzókar mellől úgy néz ki, hogy pályamunkásainknak akkor a legsürgősebb a munka, amikor a vonat már veszélyezteti őket. A mozdonyvezető haja az égnek áll, hogy vajon félreállnak-e, de az előmunkás szempontjából sem különb a helyzet. Látszik, hogy szinte toporzékol, mert hiába kiabál, fenyeget, nem siet félreállni sajat beosztottja sem.

Sajnos egyes dolgozók magatartására egyszerűen nincs magyarázat. Ki tudja megérteni például azt, hogy nyitott mozdonykonyha-ajtóval azért közlekednek, mert meleg van a konyhán. Az elmúlt félévben már 2 súlyos következménnyel járó kizuhanás volt emiatt. Az érdekeltek egyszerűen megfeledkeztek arról, hogy ők nyitották ki az ajtókat és rátüzelés után rákönyökölnek a semmire.

A vonat megy, az ajtó nyitva

Ha már a közlekedő járművek nyitott ajtóiról van szó, szeretnénk az alábbi jelenséget a 8. szakosztály figyelmébe ajánlani: Elszomorító, hogy a vonatokból gyakran esnek ki utasok. Érthetetlen, hogy állomásainkról miért engednek ki olyan személyszállító vonatokat, melyeknek csaknem minden ajtaja nyitott. Ha arra gondolunk, hogy a vonatokon Utaselláto működik szeszesital kiszolgálással, a kocsikon való átjárás színte sohasem szünetel és gyermekek járnak kísérő nélkül a mosdókhoz, felháborító könnyelműségnek és fegyelmezetlenségnek tartjuk mindazok magatartását, akik ezért felelősséggel tartoznak.

A leírtak is bizonyítják, hogy minden különösebb anyagi befektetés nélkül, de sokkal nagyobb figyelmességgel, az előírások feltétlen betartásával s legtöbb súlyos baleset megelőzhető. Ha pedig egyes dolgozók számára az oktatás, a figyelmeztetés falra hányt borsó marad, a munkától való eltiltás elkerülhetetlenül szükségessé válik.

Hegedüs Károly

A központi vezetőség június 12-i határozatából adódó szervezési tennivalók

Lapunk előző számában közöltük a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetéről szóló központi vezetőségi határozatot. A végrehajtásért a saját területén minden szakszervezeti vezető szerv felelős és köteles egy év múlva számot adni a központi vezetőségnek erről a munkáról.

Legfontosabb most a konkrét tennivalók kidolgozása, a végrehajtás segítésének és ellenőrzésének, valamint a menetközbeni rendszeres beszámoltatásnak megszervezése.

Ebben a cikkben a szervezési feladatokról szólunk.

A munka gyakorlati részét a megyei bizottságok társadalombiztosítási munkabizottságai, a társadalombiztosítási tanácsok és nagyszámú társadalmi aktivista végzi. A megyei és üzemi szervek feladata, hogy a társadalombiztosítási munkabizottságokat, a társadalombiztosítási tanácsokat és azok albizottságait alkalmassá egyék a határozat végrehajtására, az aktívák foglalkoztatására, és a dolgozók mozgósítására. Vizsgálják meg, hogy a társadalombiztosítási szervezetek, az albizottságok jelenlegi összetételükben megfelelnek-e a követelményeknek. Tegyenek intézkedéseket a szervezeti megerősítésre, mert

a feladatok ütőképes, jól működő szervezetet kívánnak.

A már működő albizottságok mellett meg kell kezdeni minden 300 főnél nagyobb létszámú szolgálati főnökség szakszervezeti bizottságánál az ellenőrzési és 500 főnél nagyobbaknál a nyugdíjügyi albizottságok szervezését. Ezt követően meg kell szervezni az albizottságok tagjainak oktatását az 1963/64. évre kiadott esti tanfolyamok anyaga alapján.

A központi vezetőség előírja, hogy minden megyei bizottság a területén levő, egy arra alkalmas szakszervezeti bizottságnál

hozza létre a társadalombiztosítási tanács egészségügyi albizottságának az üzemi gondozottak otthoni látogatását célzó aktivista hálózatát.

Ezen túl a dolgozók és a törvényesség védelme érdekében önkéntes jelentkezés alapján minden bizalmi csoportban ki kell jelölni a beteglátogatási felelőst. Segíteni kell a szocialista brigádokon belül a beteglátogatás szervezetté tételét.

A megyei bizottságok már az idén tegyenek előkészületet arra, hogy 1965-ben a 300—500 fős szolgálati főnökségek szakszervezeti bizottságainál kiválasszuk és munkába állítsuk a nyugdíjügyi felelősöket.

A felsorolt feladatok körültekintő, megfontolt munkát kívánnak. A megyei bizottságok ügyeljenek arra, hogy

ne essék egy időre az érintett szakszervezeti bizottságnál az összes szervezési intézkedés megoldása.

A megyei és szakszervezeti bizottságok készítsenek ütemtervet. Ez tartalmazza a szervezési tennivalókat, a végrehajtás határidejét és felelősét.

Gondoskodni kell arról, hogy a megyei bizottságok társadalombiztosítási munkabizottságának tagjai rendszeresen látogassák a szakszervezeti bizottságokat, a helyszínen segítsék az akadályok elhárítását, az ütemtervek végrehajtását, anélkül, hogy önállóságukat megsértenék. A szakszervezeti bizottságok nem a feladatok elvégzését, hanem azok végrehajtásához várják tőlünk a segítséget.

A szakszervezeti bizottságok minden vezetőségi ülésen számoltassák be a társadalombiztosítási tanács elnökét az ütemterv teljesítéséről. Ellenőrizzék, hogy a határidőket a felelősök betartsák, a nehézményeket jelezzék. A szakszervezeti bizottságok két havonként küldjenek írásos jelentést a megyei bizottságnak a feladatok végrehajtásának állásáról.

A megyei bizottságok követeljék meg, hogy

a társadalombiztosítási munkabizottság tagjai az üzemlátogatásokról készítsenek feljegyzést.

A társadalombiztosítási osztály rendszeresen értékelni a megyei bizottságok tájékoztató jelentéseit és felhasználja arra, hogy az osztály munkatársai hatékonyabban segítsék és ellenőrizzék a határozat végrehajtását.

A társadalombiztosítási osztály és a megyei bizottságok munkatársainak nagy gondot kell fordítani arra, hogy a határozat végrehajtásával kapcsolatban szerzett tapasztalatokat gyümölcsöztessék.

KIVÁLÓ ORVOSUNK

Semmelweis Ignác születésének 146. évfordulója alkalmából július 1-én az Orvos-Egészségügyi Dolgozók Szakszervezete Semmelweis-házának dísztermében ünnepélyesen kiosztották az idei kiváló és érdemes orvos, illetve gyógyszerész kitüntetéseket. A MÁV orvosai közül ezúttal *dr. Nyirő Józsefet*, a *Budakeszi Tüdőszanatórium* igazgatóját kiváló orvos címmel és oklevéllel tüntették ki.

Kitüntetése alkalmából a festői környezetben épült szanatóriumban kerestük fel egy kis beszélgetésre dr. Nyirő Józsefet.

— 1956 óta dolgozom a szanatóriumban. Akkor jöttem ide, amikor megnyílt ez a 250 ágyas egészségügyi intézmény — kezdte az igazgató. — *Mi lehet a legfontosabb az orvos számára? Az, hogy gyógyítsa a betegeit. Amikor kezdő orvos voltam, a tuberkulózisban szenvedők között aratott a halál. Az új gyógyszerek, a modern therápia révén ma már nemcsak, hogy nem halnak meg betegeink, hanem többségük teljesen gyógyultan távozhat a szanatóriumból.*

— Milyen módszerekkel segítik elő a betegek mielőbbi felépülését?

Nemcsak az orvoson múlik

— Szanatóriumunkban működik 60 ággyal az ország egyik legnagyobb tüdősebészete. Nem azért szólok külön erről, mert magam is sebész vagyok. Ez a sebészet valóban elismerést érdemel gyógyítási eredményeiért, hiszen a legnehezebb esetekben is elősegíti a bajok orvoslását. Betegeink között egészségügyi felvilágosító munkát is végzünk. Egészségügyi filmeket vetítünk nekik és minden héten előadást hallanak a szanatórium vezetékes rádiójában a legfontosabb egészségügyi kérdésekről.

A tüdőbetegek gyógyításában — folytatta dr. Nyirő József — *ma az a legnagyobb probléma, hogy a kitűnő gyógyszerek következtében a beteg egyáltalán nem érzi, hogy beteg. Ezért aztán könnyen megfeledkezik az előírt egészségügyi szabályok betartásáról és a gyógyszerek hatása kárba vész... Ezért szanatóriumunkban igen nagy jelentősége van az egészségügyi felvilágosításnak, a nevelő munkának. Gyors gyógyulást ugyanis csak azoknál a betegeknél érhetünk el, akik vigyáznak magukra, betartják orvosaik utasításait.*

A szanatórium igazgatójának sok a gondja. Percenként keresik. Intézkednie kell, leveleket ír, telefonál. Ilyen körülmények között tud-e még orvos is lenni?

— Az első időben ez nehezen ment. Nagyon lekötött az íróasztal — jegyezte meg az igazgató. *— Azóta megtanultam, hogyan lehet egyszerűbben intézni a dolgokat, jobban beosztani az időt. A röntgenben dolgozom legtöbbször. De már jut idő egyéb tudományos munkára is. Most jelent meg a „Kórháztervezés" című szakkönyv, melynek egyik szerzője vagyok. Ezzel a munkával azt szeretném elősegíteni, hogy még szebb, modernebb kórházak épüljenek országszerte a harmadik ötéves terv során.*

Hadat üzentünk a száraz betegségnek

Lelkesen beszél arról, hogy napirendre kerül a szanatórium bővítése. A fenyőfákkal borított domboldalon megmutatta azt a helyet, ahol rövidesen felépül a négyemeletes modern épület, melyet függőfolyosók kötnek majd össze a „régi" épülettel. A szanatórium bővítése lehetővé teszi majd, hogy megvalósítsa régi tervét a postoperatív gyógyítási módszer bevezetését. A postoperatív részlegek felállítása — külföldi tapasztalatok alapján — meggyorsítja a betegek gyógyulását, akik a műtét után alaposabb kezelésre, állandó felügyeletre szorulnak.

A felszabadulás előtt népbetegség volt a tüdőbaj, a *„száraz betegség"*, ahogy az egyszerű emberek hívták. A mi társadalmi rendszerünk ennek a kórnak is hadat üzent. Korszerű intézményeket építünk, ahol az egészségügyi dolgozók legjobb tudásukat nyújthatják, ahol van lehetőség a gyógyításra. Ilyen intézmény élén áll dr. Nyirő József, akit munkatársai, betegei egyaránt szeretettel köszöntöttek a kiváló orvos cím elnyerése alkalmából.

L. J.

Segítjük a pályamesteri szakaszok munkaversenyét

A *Budapesti Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség* szakszervezeti bizottsága határozatot hozott a pályamesteri szakaszok munkaversenyének hathatósabb támogatására. Elsősorban a szocialista brigádok módszereit és tapasztalatait kívánják valamennyinél hasznosítani. A módszerek átadásában már eddig is kitűnt a két éve működő *Ybl Miklós* és a három éve működő *Vásárhelyi* szocialista brigád.

A főnökség területén egyébként 21 brigád közül 7 már elnyerte a kitüntető címet. Összesen 243 dolgozó vesz részt a mozgalomban.

Jamniczky Ferenc

Nemzetközi élet

„A SZAKSZERVEZETI EGYSÉG VILÁGMÉRETŰ KIALAKÍTÁSA SZÜKSÉGES"

Az olasz vasutasszakszervezet kongresszusáról

Írta: Szabó Antal főtitkár

Rimini neves olasz fürdőhely. A nyári hónapokban tízezrek látogatják. A közelmultban az olasz vasutasszakszervezet is Riminiben tartotta meg VII. kongresszusát.

A kongresszuson 800 küldött vett részt. A Szakszervezeti Világszövetség Szakmai Tagozatát *Bigagli* elvtárs képviselte. A külföldi vasutasszakszervezetek közül a *szovjet, a magyar, a francia* és a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez tartozó *belga* vasutasszakszervezet képviselői voltak jelen. A kongresszus két utolsó napján a CGIL főtitkára, *Novella* elvtárs is jelen volt.

A megkülönböztetés ellen

A központi vezetőség beszámolója három fő kérdés köré csoportosult. A bevezető részben a szakszervezeti egység világméretű kialakításának szükségességét hangoztatták és tiltakozásukat fejezték ki minden megkülönböztetés ellen, amely az SZVSZ és más világszervezetek között van. Ugyanakkor hangsúlyozták, hogy a Szakszervezeti Világszövetségen belül is hatékonyabb intézkedéseket kellene tenni a más szakszervezeti szövetségekkel való jobb együttműködés érdekében.

Jelentős helyet kapott a beszámolóban a szakszervezeti munka szervezeti korszerűsítése. A központi vezetőség javasolta — a kongresszus később el is fogadta —, hogy fokozatosan hajtsanak végre decentralizálást és messzemenően szélesítsék ki a középés alsóbb szervek hatáskörét, cselekvési önállóságát. Ennél a kérdésnél azonban hangsúlyozzák, hogy a helyi tevékenység nem kerülhet szembe a szakszervezet központja által elfogadott irányelvekkel.

Sokat foglalkozott a beszámoló az olasz vasutasok helyzetével. Nem véletlenül. Köztudomású ugyanis, hogy *Olaszország* gazdasági életét jelenleg a bel- és külföldi monopóliumok, valamint a közös piac mindenkori érdeke határozza meg. Éppen ezért a beszámoló nagyon élesen hangsúlyozta, hogy mindaddig, amíg a kormány nem foglalkozik tervszerűen az egész gazdasági élettel és nem az olasz dolgozók életkörülményeinek javítását tekinti elsődleges célnak, önmagában a vasutasok ügyének rendezése sem hozhat tartós eredményt.

Emelkedő katonai kiadások

A beszámoló a kormány politikáját egy példával is alátámasztotta. Miközben a két világhatalom, de különösképpen a *Szovjetunió* azon fáradoznak, hogy csökkentse a fegyverkezési kiadásokat, addig az olasz kormány a legutóbbi költségvetési évben 117 milliárd lírával emelte a katonai költségvetést.

A központi vezetőség beszámolóját élénk vita követte. A hozzászólók nagy többsége egyetértett a felvetett kérdésekkel és messzemenő támogatásáról biztosította a központi vezetőséget. Figyelemreméltó volt *Novella* elvtárs felszólalása, aki elmondotta, hogy ez a kongresszus rendkívül fontos állomása az őszre tervezett össz-szakszervezeti kongresszus előkészítésének.

A külföldi küldöttségek közül elsőnek a magyar küldöttség üdvözölte a kongresszust. A küldöttek az üdvözlés után meleg ünneplésben részesítették a magyar delegációt. A szovjet vasutasszakszervezet képviselője az üdvözlő szavak után részletesen foglalkozott a szovjet vasutak fejlődésével, a szovjet vasutasok helyzetével. A szovjet delegációt is megkülönböztetett, lelkes ünneplésben részesítették.

Az olasz életről általában

Ennyit magáról a kongresszusról. Most pedig röviden még arról, mit láttunk, mit tapasztaltunk *Olaszországban*. A mezőgazdasági termelést illetően rendkívül rosszak az eredmények. Ez maga után vonja az élelmiszer árak állandó növekedését. Emiatt az átlagos dolgozó család képtelen megfelelő étkezést biztosítani saját maga és családja részére. Különösen nagy a húshiány, elsősorban a sertés és marhahúsban. A kormány éppen ottlétünk alatt tett közzé egy felhívást, amelyben arra bíztatja a lakosságot, hogy a sertés és marhahús helyett — mivel az nem nagyon egészséges a szervezetre — egyenek baromfi húst.

Az ország egész területén óriási mértékben folynak a lakás- és útépítkezések. Az olasz építészet remekeit látni mindenfelé. Mégis minden nagy városban sok család lakik nyomorúságos bódékban. Hogy miért? A választ nem nehéz megadni. Olaszországban nagyon magas a lakbér. Két új lakást láttunk, az egyik felér nálunk egy új építésű 2 szoba összkomfortos lakással. Ennek a lakásnak 30 000 líra a havi bére. Egy ilyen lakást az a munkás, aki havonta 70—80 000 lírát keres és többedmagával él, egyszerűen képtelen megfizetni.

A nagy lakásépítkezéseket hazai és külföldi bankérdekeltségek végzik, ezért nyilvánvaló, hogy üzleti szempontok vezérlik őket a lakbérek megállapításánál.

Az ellentétek városa

A kongresszus befejezése után küldöttségünket elvitték *Nápolyba*, ahol a nápolyi vasutasszakszervezet titkára vezetésével megmutatták a várost. Nápoly gyönyörű fekvése mellett ugyancsak szembetűnő volt a nagyarányú luxusnak és a hihetetlen mértékű nyomornak az ellentéte.

Összegezve az olaszországi tapasztalatokat, elmondhatom, hogy a kongresszus és az elvtársakkal folytatott beszélgetés is megmutatta: az olasz vasutasok jelentős erőt képviselnek. Éppen ezért az ő helytállásuk, harcaik jogaikért, a jobb létért, a nemzetközi munkásmozgalom számára is nagy segítséget jelent.

Életet mentett Jozef Schmidt osztrák vasutas

A lillafüredi vizesés meredek sziklafalát már számtalan fiatal megmászta sportból, vagy virtusból. A közelmúltban egy 17 éves fiatalember, körülbelül 20 méter magasságban fennakadt a sziklák között. A vizesés alján álló nézők nem vették komolyan a dolgot, azt hitték csak pihen odafenn. Biztatták, hogy merre menjen, de a görcsösen kapaszkodó kezek már nem merték a sziklát elengedni.

Egy ember azonban felismerte a veszélyt, látta a bizonytalanságot és azt, hogy a zuhanás pár perc múlva be is következhet. Kivált a nézők tömegéből, macskaügyességgel felmászott a sziklán, és ugyanilyen biztonsággal lehozta a félelemtől már remegő fiatalembert.

A bátor életmentő Jozef Schmidt, a bécsi északi pályaudvar dolgozója. A veszély elmúlt, mindenki fellélegzett és egyöntetű volt a vélemény: derék munka volt, köszönet érte.

Kisvárdai János

Ahol minden ötödik dolgozó munkásakadémiára jár

Talán az országban sincs még egy olyan uzem, mint a Landler Járműjavító. Kétezerötszáz a létszám — *ötszázan tanulnak* a munkásakadémián. *Dr. Knoll Imre* egyetemi docens — az üzemi munkásakadémia állandó előadója — mondta az évzáró ünnepségen: *„Sokkal nagyobb létszámú létesítményekben is alacsonyabb a látogatási arányszam".*

Hat tagozat

A munkásakadémia hat tagozata működik a Landlerban: természettudományi, humán, általános vasúti, műszaki, közgazdasági, teherkocsi-műszaki. A legnépszerűbb: *a humán tagozat*, csaknem kétszázan látogatják. A második: a *műszaki*, ide száznál többen járnak.

Igaz, az előadások látogatottságának száma változó volt, mégis közel 400 hallgató érdemelte ki az oklevelet, illetve a könyvjutalmat egész évi szorgalmáért. És ez igen szép eredmény, hiszen a munkásakadémia mindössze négyéves múltra tekinthet vissza üzemünkben.

A munkásakadémia 1960-ban indult egy tagozattal. Az érdeklődést bizonyította, hogy a következő évben két, majd azt követően négy tagozaton tartották az előadásokat. S a most záruló oktatási évben már *hat tagozaton, közel 400 hallgató végzett.*

A záróünnepséget a tartalékos tiszti és tiszthelyettesi tanfolyammal közösen tartották a kultúrotthonban. *Vereczkei János* elvtárs, a munkásakadémia szervező bizottságának titkára mondott ünnepi beszédet, amelyben köszönetét fejezte ki mindazoknak, akik az oktatási év folyamán a bizottság munkáját segítették. Külön megköszonte az előadók közreműködését és az egyes tagozatok titkárainak egész évi jó munkáját. Végezetül az elkövetkező oktatási év szervezéséről szólva a társadalmi szervek további támogatását és szorosabb együttműködését kérte.

Jutalom a legjobbaknak

Ezután került sor külön kis meghitt ünneplés keretében a munkásakadémia most nyugdíjba vonuló hallgatóinak búcsúztatására, akikről oklevéllel és könyvjutalommal emlékeztek meg.

Ugyancsak oklevélben és könyvjutalomban részesítették a tartalékos tiszti és tiszthelyettesi tanfolyam jó eredményt elért hallgatóit, akiket *Pál Sándor* elvtárs, az üzem MHS-elnöke üdvözölt beszédében.

Dolezsál Mária

LEPKETOLVAJOK BADACSONYBAN

Badacsony vasúti megálló peronjának végén néhány évvel ezelőtt egy női bronz szobrot állítottak fel, mely előre nyújtott kezében egy lepkét tart. Egyik éjjel nyoma veszett a bronz lepkének.

Vajon kinek volt rá szüksége?

Bognár Károly
Tapolca

Akiknek Kekkonen elnök és felesége is tapsolt

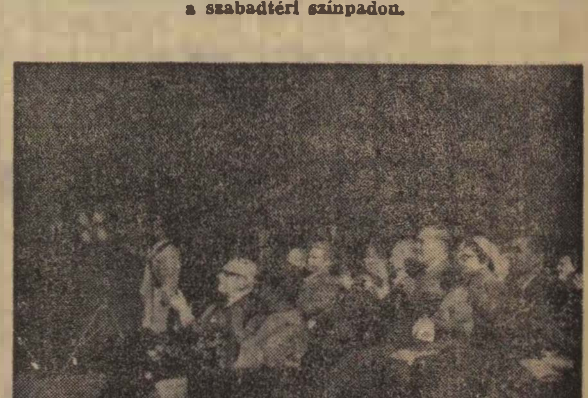
Június első felében nyolc napot töltött Finnországban a szolnoki fűtőház Tisza Táncegyüttese. Az együttest egy nemzetközi népitánc-fesztiválra hívták meg Riihimäkibe. A fesztiválon, amely június 9-én színpompás felvonulással vette kezdetét, a magyar együttes mellett egy szovjet, egy norvég, két nyugatnémet és több helyi együttes vett részt. Fiaink és leányaink — vagy ahogy északi testvéreink mondták rólunk, a puszták fiai — meghódították a szíveket. Amikor az együttesek képviseletükben felvonultak a városka főutcáján, éppen olyan kitörő taps fogadta a magyar együttest, mint a fellépések alkalmával.

A fesztivál alatt Urho Kekkonen köztársasági elnök és felesége is ellátogatott Riihimäkibe. A tiszteletére rendezett díszelőadáson is nagy sikere volt együttesünknek. A díszelőadáson és az azt követő magyar esten részt vett Vincze József, a helsinki magyar követség kultúrattaséja és felesége is.

A fesztivál megnyitó ünnepségét a város uszodájának szabadtéri színpadán rendezték meg. A képen az együttes látható felvonulás közben

A népi muzsika és a magyar nóta megdobogtatta a szíveket. Egy-egy szívhezszóló dal hallatán a könnyek is kicsordultak a szemekből. A magyar dalokat kitűnően tolmácsolta Bojtor Imre magyarnóta-énekes és Kállai János, népi zenekara

Táncaink közül a Széki muzsika, a Kunsági szvit és a Palotás aratta a legnagyobb sikert. Ez a felvétel a Palotásról készült a szabadtéri színpadon.



A Kekkonen elnök tiszteletére tartott díszelőadásra a város ipari és kereskedelmi vásárának előadótermében került sor. A magyar együttes a Kunsági szvitet adta elő, s mint az a képen is látható, a sikert vastaps jutalmazta.

(Visi Ferenc képriportja)

Festmények, szobrok a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében

A vasutasnap rendezvényeinek minden évben kiemelkedő eseménye az országos vasutas képzőművészeti kiállítás. A sorrendben tizennegyedik kiállítás megnyitó ünnepségén, amelyre július 7-én került sor a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében, megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Soproni József*, a vasutasszakszervezet titkára és *Vass János*, a szaktanács kulturális, agitációs és propaganda osztályának vezetője.

A vasutasszakszervezet központi szimfónikus zenekarának és központi vegyeskarának rövid műsora után dr. *Soproni József* mondott megnyitó beszédet.

— Az idei tárlatra 511 festményt, grafikát, 52 szobrot és 95 különböző iparművészeti munkát küldtek be szakszervezeti szerveink öntevékeny köreiben dolgozó amatőrművészek — mondotta bevezetőjében. — *A szépszámú anyagból — amely a hivatásos művészekből álló zsüri véleménye szerint művészi színvonalában is felülmúlta az elmúlt esztendők termését — több mint 170 alkotást ítéltek méltónak a kiállításra.*

A kiállítás külön érdekessége, hogy a munkák többsége ezúttal nem tájakat, csendéleteket, hanem az élet mozgalmas eseményeit ábrázolják.

A kiállítás ünnepélyes megnyitója után dr. *Soproni József* kiosztotta a díjakat a legjobb művek alkotói között.

Naponta több százan tekintik meg a kiállított műveket. A képen két fiatal gyönyörködik a szobrokban.

(Hemző Károly felv.)

Fedettuszoda-avatás, kulturális és sportünnepély a Szőnyi úton

A hagyományoknak megfelelően a XIV. vasutasnapon is gazdag program várta a szórakozni vágyó budapesti vasutasokat. A BVSC Szőnyi úti sportparadicsomában reggeltől estig peregtek az események. A sportesemények egyik legkiemelkedőbb száma a fedettuszoda-avatás volt.

Szabó Antal főtitkár megnyitó beszédét mondja a fedett uszoda bejáratánál

Az ünnepségen megjelent dr. *Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Egri Gyula* a Magyar Testnevelési és Sportszövetség elnöke, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, a vasút, az MTS több vezetője, továbbá a XIV. kerületi pártbizottság és tanácsi szervek képviselői.

Az avatóünnepséget *Szabó Antal* főtitkár nyitotta meg. A megnyitó után *dr. Csanádi György* méltatta az uszoda jelentőségét, majd az új létesítményt ünnepélyesen átadta rendeltetésének.

Az ünnepség után a sportkombinátban folytatódtak a sportversenyek. A birkózóteremben sakk-szimultán, a kézilabdapályán nemzetközi viadal... vóverseny folyt. Az uszoda nagy medencéjében barátságos mérkőzés keretében parádés bemutatót tartott a BVSC OB I-es csapata. A *Konrád*-fivérek valósággal ontották a gólokat a Ganz-MÁVAG kapujába.

Délután gazdag sport- és kulturális program váltogatta egymást. A MÁV Sportrepülő Klub repülőmodellezőinek és a BVSC tornászainak bemutatója után *Balassa Tamás* tánczenekara szórakoztatta a közönséget *Korda György*, *Keméndi András*, *Szenti Edit* és *Pálfi Zsuzsa* táncdalénekesek közreműködésével.

A délutáni sportprogramot a BVSC kerékpárosainak izgalmas bemutatója és egy nemzetközi ifjúsági labdarúgómérkőzés zárta. A BVSC ifjúsági csapat az olasz As-Doria ifjúsági csapatát látta vendégül. A találkozó 1:1 (1:0) arányú döntetlen eredménnyel ért véget.

Este 20 órakor a kézilabda pályán felállított szabadtéri színpadon folytatódott a kultúrműsor. Az esti műsorban többek között a vasutasszakszervezet központi szimfonikus zenekara és a Szocialista Kultúráért-jelvénnyel kitüntetett vegyeskar, a finn vasutasok 31 tagú népi táncegyüttese, az Északi Járműjavító népi zenekara, *Bojtor Imre* magyarnótaénekes, *Pálos Imre*, *Domahidy László*, az Állami Operaház tagja, *Németh Marika*, a Fővárosi Operettszínház művésze szerepelt.

A műsort László Zsuzsa konferálta.

A vasutasnap esti kulturális műsorában a finn vasutas népitánc-együttes is fellépett. A közönség nagy tapssal jutalmazta az együttes mintegy félórás műsorát

Válasz

Több szolgálati főnökség kocsivizsgálói azzal fordultak a szakszervezethez, hogy segítsük a kocsivizsgálói munkakörnek a korkedvezményre jogosító munkakörök jegyzékébe való felvételét. A kérést azzal indokolták, hogy munkaidejük legnagyobb részét a szabadban töltik, egy-egy szolgálatban 35—40 vonatot vizsgálnak, miközben 25—30 km-t gyalogolnak.

Az illetékes szervekkel történt tárgyalás alapján közöljük, hogy a *korkedvezményre jogosító munkakörök jegyzékét jelenleg bővíteni nem lehet. A más iparágak hasonló körülményei között dolgozóinak nyugdíjkorhatára is 60 év. Ahol a dolgozó igénybevétele olyan, hogy idő előtti megrokkanása, vagy munkaképességének elvesztése a korhatár betöltése előtt következhet be, ott a munkakörülmények javításával kell a problémán segíteni, elsősorban a helyi szakmai és mozgalmi szervek javaslata alapján.*

Társadalombiztosítási osztály

Az ifjúság után

A zümmögő éj elcsendesedett,
kiapadtak az áradó utak,
fény önti el a kongó tereket;
a szobámba ki s be jár a huzat.

Szerényen élek, bár az ifjúság
el-elcsábított szép mezőire;
s feküdtem, mint eldobott, ócska zsák,
ágyam s takaróm volt a rét füve.

Záporban fürdőt vettem, bőrömet
zsellér-araták napja sütötte,
hajtottam lovat, fáradt ökröket,
magot vetettem kövér, jó földbe.

Aztán a tudásért elindultam.
„Tanulj, — biztattak, — van hozzá eszed!"
S tanítóim, ha — messze falumban,
él-e valaki még közülük?...

S fűtetlen szobák; milyen hidegen
gondolok ratok, — mégis a hazám
voltatok; s ezt az eget szeretem,
bár hideg takaróját vonja rám.

Lassan — befelé fordulok s alszom,
néha az álmok is föld-nehezek.
S már a holnap reménye hajtom
— mint hű asszonyi karra — fejemet...

Fazekas Lajos

Kalauz nélküli járatok a berlini gyorsvasúton

1964 elején kezdtek kísérletezni a berlini gyorsvasúton a kalauz nélküli járatokkal. Eddig az S Bahnon kalauz is utazott, aki az állomási forgalmi szolgálattevők indulási jelzéseit a motorvezetőnek továbbította.

Egy munkaközösség olyan biztonsági kapcsoló berendezést szerkesztett, amely feleslegessé teszi a kalauzt. A berendezés szavatolja a forgalom biztonságát és az állomások utasításainak továbbítását. A gyorsvasúti motorkocsikban egy kézzel és lábbal működtetendő, éberségi nyomógombot alkalmaznak, amelyet 30 másodpercenként fel kell engedni. Amikor ez az idő elmúlt, egy optikai, azután pedig egy akusztikai jelzés következik, röviddel ezután pedig a vonat kényszerfékezése. Az áram ugyanis automatikusan kikapcsolódik.

A motorvezető és az állomási szolgálattevők ultrarövidhullámú rádióberendezéssel értekeznek. A racionalizálás költsége 3,8 millió márka. A munka termelékenysége ezzel szemben 29 százalékkal emelkedik és éves átlagban 500 dolgozót, valamint 3,5 millió munkabért takarítanak meg.

K—H. G.

HÍREK

Üdvözlet a vasutasoknak

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége az alábbi levelet juttatta el szakszervezetünkhöz a vasutasnap előestéjén:

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete központi vezetősége és egész tagsága nevében a XIV. vasutasnap alkalmából forró elvtársi üdvözletünket küldjük a vasút valamennyi dolgozójának.

Nagyra értékeljük a vasutas dolgozók áldozatkész és eredményes munkáját, amit a második ötéves terv megnövekedett szállítási feladatainak végrehajtása során végeznek.

Elismerésünk kifejezése mellett kívánjuk, hogy munkájukban továbbra is eredményeket érjenek el, sikeresen teljesítsék vállalásaikat ez évi feladataik végrehajtásában, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításában.

Ehhez a munkához kívánunk sok sikert, erőt és egészséget a vasút valamennyi dolgozójának.

Elvtársi üdvözlettel:
Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete központi vezetősége nevében
Földvári Aladár főtitkár

— Szocialista brigádvezetők és szakszolgálati vezetők tapasztalatcsere-értekezletét rendezték meg Hatvan csomóponton. Az értekezleten Füzi István, a miskolci igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának helyettes vezetője tartott előadást.

— *26 vasutas tette le eredményesen az általános gépipari technikum képesítő érettségi vizsgáit július 4-én a tapolcai Batsányi János Gimnáziumban.*

— **Elkészült az új felvételi épület Vonyarcvashegy állomáson. Elrendezése, színezése a tájnak megfelelő stílusban készült.**

— Nagyszabású sportnapot rendezett az MVSC-pályán az MHS, a Honvédelmi és a Kilián-sportmozgalommal összekapcsolva a Miskolci VSE elnöksége. Ezen a napon került sor a szolgálati helyek közötti labdarúgó-tornára is.

— *A Közlekedéstudományi Egyesület szolnoki szervezetének felkérésére Sokoray Bálint tervezőmérnök ismertette a vasúti rekonstrukció tervezésének és kivitelezésének problémáit, majd a hallgatóság kérdéseire válaszolt.*

— Algéria vasutasai kimondták: egységesen támogatják a Ben Bella vezette algériai kormány szocialista politikáját és kötelezettséget vállalnak, hogy védelmezik az algériai forradalom vívmányait a belső és külső ellenségtől egyaránt.

— **Közvetlen vasúti összeköttetés létesült Moszkva és Koppenhága között. Az első járat május 31-én indult a dán fővárosból.**

— A kocsiforduló meggyorsítása és a szállítási tervek maradéktalan teljesítése érdekében szocialista szerződést kötöttek a győri vasutasok a Wilhelm Pieck Járműipari Művek szállítási osztályával.

— *Befejezéshez közeledik Japánban a Tokió—Oszaka között épülő gyorsforgalmú vasútvonal építése. A két város közötti 550 km távolságot 3 óra alatt teszi meg az új Szuper Expressz.*

— 75 éves a Budapesti Helyiérdekű Vasút. A 75 éves jubileumi ünnepségek nagy eseménye volt az „ósvonat" indítása. A korabeli szerelvényen, amely a Margit-hídtól Csillaghegy állomásig közlekedett, ugyancsak korabeli egyenruhába öltözött kalauzok teljesítettek szolgálatot.

A Hivatalos Lapból

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

117 343/1964. I/2. C. Jelentkezési felhívás az ÉKME Közlekedési Üzemmérnöki Kar „Nagyvasúti Diesel- és Villamosvontatási szakmérnöki szak"-ára.

114 449/1964. I/8. F. Kocsirongálók leleplezőinek jutalmazása.

117 076/1964. AI Bontásból származó ócska építőanyagok és ócska vasbetonaljak értékesítése tárgyában megjelent rendelet módosítása.

Lakáscsere

— Elcserélném Debrecen Wesselényi út 2. szám alatti MÁV bérházban levő 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásomat budapesti 1 szobás összkomfortos szolgálati, vagy tanácsi rendelkezésű lakásra lehetőség szerint a XI. kerületben, vagy annak környékén. Cím: Morvai Viktor nyugd. főfelügyelő

— **Dunaharaszti MÁV állomás** épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki földszintes hasonlóért vagy 2 szobás lakásért. Érdeklődni: Szendrei Kálmánnénál, Bp—Dunapart állomáson lehet.

— Elcserélném Budapest XIV kerületben levő 2 szoba összkomfortos, alacsony bérű, termő gyümölcsfákkal gazdasági udvarral, hat helyiségből álló lakásomat, két kisebb tanácsi rendelkezésű vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet de. 8—10-ig, vagy este 21—22-ig a 206—894 telefonon.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Dancs József Tapolca, Jamniczky Ferenc Budapest, Volosinovszky János Debrecen, Kisvárdai János, Fekete László Miskolc, Szűcs Ferencs Hatvan. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Marosán Pál Debrecen, Kiss Lajos Alsóörs, Szűcs Ferenc Hatvan; Bódogh Mihály Dombóvár: A **XIV.** vasutasnapra való felkészülésről írt leveleiket helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

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

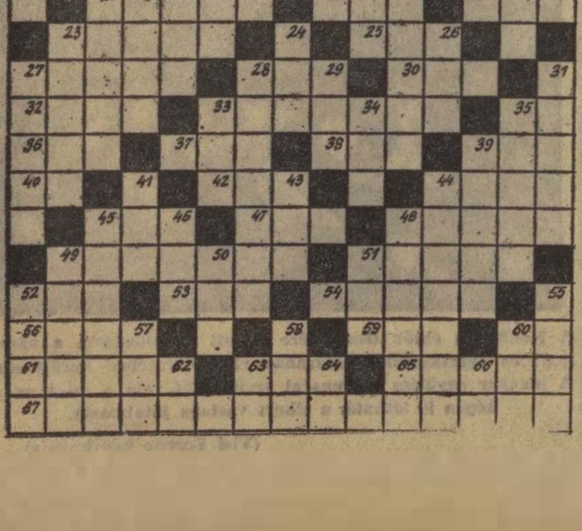
Vízszintes: 1. Nagyobb pályaudvarokon bevezetett szolgálati beosztás. 13. Európai határfolyó. 14. Fut ikerszava. 15. Felszólítás csónakázásra. 16. Az egyik nem. 17. Leg betűi keverve. 19. Vissza: német tartományi lakos. 20. Süteményféle, fonetikusan. 21. A hét vezér egyike. 22. Betűpótlással fontos tápanyag. 23. Viccel. 25. Tápláló folyadék. 27. Fordított figyelmeztetés. 28. Az SZTK elődje. 30. Ilyen szó is van. 32. ... iacta est. 33. Tágas. 35. Kimondott betű. 36. Piros németül. 37. Verssorok összecsengése. 38. Beosztás. 39. A seb felületén képződik. 40. Okozat szülője. 42. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 44. Csalogányban van. 45. Távolság. 47. Autómárka. 48. Ilyen szekér is van. 49. Az első afrikai szabad állam. 51. Vasúti fékrendszer társszerzője. 52. Borsod-Abaúj-Zemplén. 53. Egy másik a hét vezér közül. 54. Pontos megjelölésre szólóan. 56. A perlekedés. 59. Korszak a Szovjetunió történetében. 60. Tiltó szó. 61. Értéktelen. 63. A heg kezdete. 65 Válogatott labdarúgó. 67. **A vasutasnapon avatták fel a BVSC sporttelepén.**

Függőleges: 1. A „kemény vitéz". 2. Bödön közepe. 3. Vissza: mutatószó. 4. Haynau ettől a várostól kapta „becenevét". 5. Angol sas, tárgyraggal. 6. Nem valódi. 7. Kacat. 8. A múltidő jele. 9. Nagy pályaudvarok tartozékai. 10. Nevel a közepén. 11. Halk zaj. 12. A mohamedán néphit gonosz szelleme. 18. Talál. 19. Jelez. 20 Joga van rá. 23. Szélhárfák. 24. Újpesti Torna Egylet. 26. Jövendőmondó. 27. Szöglet. 28. Átszivárgás, idegen szóval. 29. Szovjet író. 31. Budafokkal gyakran együtt emlegetik. 33. A vonat útja. 34. Gyulladás. 35. A halak vigyázója. 39. Vajon van? 41. A rovarok egyik fejlődési alakja. 43. Pest megyei község 44. A nyolcadik csillagkép. 45. Két szám: az egyik magyarul, a másik németül. 46. Magot szór. 48. Ön vásárol. 49. Eseten alakra mondják. 50 Kis katonai egység. 51. Fontos ásvány. 52. A tatárjárást vezető kán. 55. Képet készít. 57. Keverve mer. 58. Mint 46. függőleges. 60 Direkttermő szőlőfajta. (ék. fel) 62. Idősebb, rövidítve. 63 Stannum vegyjele. 64. Bánat. 66. Pad szélei.

Beküldendő: vízszintes 1, 67. **Beküldési határidő:** augusztus 10.

Az előzetes keresztrejtvény helyes megfejtése: Tizedik Vasutas Ifjúsági Találkozó. A sport- és kultúrműsor. Szeged.

Könyvet nyertek: Debreceni Sándor Orosháza, V. Szent I. út 13. Kovács Józsefné Miskolc, Váncza Mihály u. 12. Kolonics Imre forg. szolg. tevő Zalabér áll. Láng Erzsébet Bp., Schwartzer F. u 3. III. em. Halmos János főint. Mezőhegyes. Sztálin út 43/a.



Áruló jel

— Miről vette észre, hogy nem rakodók, hanem tolvajok vannak a vagonnál?
— Feltűnő gyorsan dolgoztak.

Maradi asszony

— Adok én neked! Ki az a Szili, akivel Miskolcon jártál?

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM Ára 40 fillér 1964 AUGUSZTUS 1.

Nagyobb városok körzetére is elkészítik az utasáramlati térképet

A MÁV személyszállítás szervezését hosszú idő óta statisztikai adatokra építette. Ez azonban nem mutatta helyesen a tényleges utazási igényeket, főleg azok időrendi megoszlását. Ennek következményeként gyakran közlekedtek zsúfolt vagy félig üres szerelvények.

A vasúti személyszállításban megnövekedett feladatok ma mindennél jobban igénylik a magasabb színvonalon álló, a tényleges utasáramlatok minél pontosabb ismeretén alapuló menetrendek szerkesztését.

Mint annak idején a *Magyar Vasutasban* is megírtuk, a *Vasúti Főosztály* 1962-ben megbízta az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem* közgazdasági tanszékét, hogy a 8. szakosztállyal együttműködve dolgozzon ki egy, a *Budapest* környéki utasforgalom felmérését biztosító metodikát, majd ennek alapján készítse el az utasáramlati térképet. Ezt megelőzően többtrányú tanulmányt és kísérleti felmérést végzett a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet*. Részt vállalt a munkából a *Vasúttervező ÜV* is.

A felmérés módszere

Az egyetem közlekedésgazdasági tanszéke ezt a nagyszabású feladatot *dr. Kádas Kalman* tanszékvezető professzor irányításával, az úgynevezett kombinált módszer felhasználásával oldotta meg. A módszer lényege abban áll, hogy az 1963. január 1-től megváltásra került munkás hetijegyek és tanuló havi bérletjegyek megújításakor a jegyet váltók kérdőívet töltöttek ki. Így vált lehetővé az utasáramlati térképek alapját képező viszonylati táblák, valamint a budapesti személypályaudvarokhoz kapcsolódó fővárosi főbb utasáramlások összeállítása.

A heti és bérletjegyes utasok mellett felmérték a rendes jegyet váltók, továbbá az átutazók számát és úticélját is. Az előbbit a jegypénztáraknál, az utóbbit a vonatokon végezték el 1963 áprilisában egy hétközi és egy hétvégi napon.

A feldolgozott adatok felhasználásával 11 Budapest környéki vonalon részletes utasaramlati térképek kerültek kidolgozásra mindkét irányú forgalomra. A térképek pontosan megmutatják a közbeeső állomások utascseréjét is a megfelelő időbeli elhelyezkedésben. Ezek a térképek kitunően alkalmasak a helyes, a kultúrált utazást biztosító menetrendek kialakítására. De biztos alapot nyújtottak ahhoz is, hogy ma már a Budapest környéki forgalomban eredményesen alkalmazzák a zóna- és ingarendszerű közlekedést.

A Budapest környéki forgalomban jó eredményekkel zárult utasszámlálási modszer segítségével 12 nagyobb vidéki gócpont, illetve iparváros — *Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza, Szolnok, Békéscsaba, Szeged, Pécs, Kaposvár, Zalaegerszeg, Szombathely, Győr és Székesfehérvár* — körzetében december 31-ig felmérik az utasforgalmat.

Újabb adatokat gyűjtenek

A munkabizottságok már megalakultak. Az igazgatóságok forgalmi szakemberein, üzemmérnökein kívül részt vesznek a munkában a *Közlekedéstudományi Egyesület*, továbbá a megyei és a városi tanácsok ipari és közlekedési osztályának munkatársai és helyi közlekedési vállalatok képviselői. Az így szerzett tapasztalatokat az 1965. évi menetrend szerkesztésénél már figyelembe veszik.

Az utasáramlati térképek készítése ezzel nem fejeződik be. Mint a 8. szakosztályon megtudtuk, 1965-ben a távolsági vonatokon is elvégzik az utasszámlálást. A cél az, hogy a távolsági forgalomban is a tényleges utazási igényeknek megfelelően állítsák össze a szerelvényeket. A jövő évi teljes felmérés mintegy előtanulmányaként augusztus első felében 11 napos reprezentatív felmérést végeznek a szakemberek.

V. F.

Vasutat épít a nemzetközi brigád

A Balaton északi partján egyetemisták és középiskolás diákok is részt vesznek a vasútvonal korszerűsítésében. A zánkai nemzetközi ifjúsági építőtáborban július közepén a magyarok mellett 22 országból érkeztek egyetemisták. A fiatalok — egy-egy turnusban 180—200 diák dolgozik az építőtáborban — a celldömölki építési főnökség 2-es számú építésvezetőségének irányítása mellett, Zánka-Köveskál állomás bővítésén dolgoznak. A napi 6 órás munkaidő után egész napos program, fürdés, szórakozás várja a fiatalokat.

Július 21-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter tett látogatást a nemzetközi ifjúsági építőtáborban, ahol elbeszélgetett a fiatalokkal, majd megtekintette munkájukat. A fényképezőgép lencséje is megörökített néhány mozzanatot a nemzetközi brigád munkájából.

Szovjet, csehszlovák, német, magyar, jugoszláv és angol egyetemisták beszélgetnek a munka szünetében.

A szombathelyi igazgatóság nyerte a vándorzászlót

Az igazgatóságok versenyének keretében a június havi teljesítmények a következők szerint alakultak.

Igazgatóság	Teljesítmény	Jutalomösszeg
Budapest	101,47%	264 000 Ft
Debrecen	101,55%	94 500 Ft
Miskolc	101,28%	99 400 Ft
Pécs	100,25%	67 000 Ft
Szeged	100,64%	89 500 Ft
Szombathely	102,53%	121 000 Ft

A forgalmi és üzemi balesetek miatt a *budapesti* igazgatóságnál 36 000, a *debreceninél* 15 500, a *miskolcinál* 600, a *pécsinél* 13 000, a *szegedinél* 500 a *szombathelyinél* pedig 14 000 forint került a jutalomösszegekből levonásra.

Tudvalevő, hogy a Vasúti Főosztály és a szakszervezet központi vezetősége által alapított vörös vándorzászló 1964-ben már félévenként került adományozásra. Az első félév eredményei alapján a *szombathelyi igazgatóság* dolgozói nyerték el a kitüntetést és az ezzel járó 100 000 forint jutalmat.

Júniusban az állami szállítási tervet 106,8 százalékra teljesítettük, *terven felül 613 000 tonna árut szállítottunk*. Ezzel a túlteljesítés mérve féléves szinten 1,337 000 tonnára emelkedett.

Kedvezően alakultak a vonó- és vontatott járművek gazdaságos felhasználására jellemző mutatók is. Az egy dolgozó- és az egy-vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítménynél — az operatív tervhez viszonyítva — különösen a *debreceni* és a *miskolci* igazgatóság dolgozói értek el kimagasló eredményt. Ez utóbbi tervek teljesítésénél csak a pécsi igazgatóság területén mutatkozik kisebb mérvű elmaradás.

Bár a tehervonatok átlagos terhelésénél 913 tonnás hálózati eredménnyel mind a tervet mind a bázisértéket túlteljesítettük, tájékoztatásképpen meg kell említeni, hogy a *debreceni*, a *miskolci* és a *pécsi* igazgatóság vonatkozó teljesítménye alatta maradt a bázisidőszak eredményének. Ezen a téren a *budapesti*, a *szegedi*, de különösen a *szombathelyi* igazgatóság teljesítménye érdemel dicséretet.

A teherkocsik raksúly normájának célkitűzését hálózati szinten túlteljesítettük. Ennél a mutatónál csak a *szegedi* igazgatóság területén jelentkezik némi elmaradás.

Emelkedő követelmények

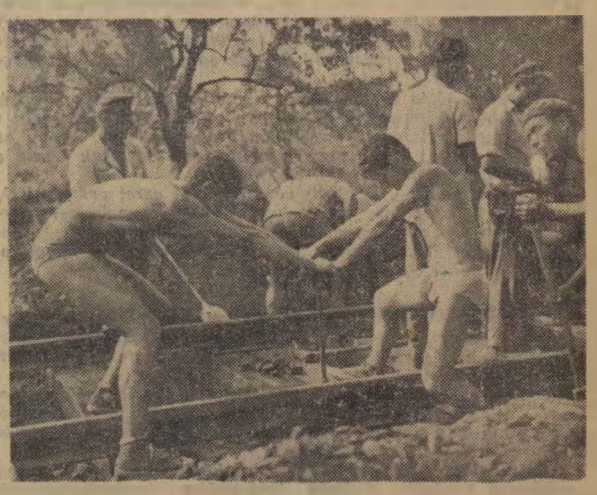
A kocsitartózkodási idő műszaki—gazdasági normájánál előírt 87 százalékos célkitűzést hálózati szinten 88,94 százalékra teljesítettük. Ezzel párhuzamosan a kocsitartózkodási átlagidő a bázishoz képest 25 perccel csökkent. Ezen a téren valamennyi igazgatóság elismerésre méltó munkát végzett. Hangsúlyozzuk azonban, hogy július 1-től kezdődő érvénnyel a normateljesítés mérvét — különös tekintettel az őszi forgalomra — az eddigi 87 százalék helyett, hálózati szinten havonta külön-külön, a követelményeknek megfelelően 89, 90, illetve 91 százalékban állapítottuk meg. Ezzel a feszítéssel valamennyi vasúti csomópontnak, illetve állomásnak számolnia kell.

Még baj van a menetrendszerűséggel

A személyszállító- és a tehervonatok menetrendszerűsége 96,39 illetve 71,42 százalékos eredménnyel elfogadhatóan alakult. Meg kell azonban jegyezni, hogy a 97 és a 70 százalékos hálózati éves vállaláshoz viszonyítva — féléves szinten mindkét vonatnemnél — még mindig igen jelentős az elmaradás. (4—5 százalék). Ezért különös figyelemmel az állandóan növekvő forgalomra, az eddiginél is nagyobb gondot kell fordítani a vonatok menetrendszerű közlekedtetésére.

Ezúton is felhívjuk a szolgálati vezetők figyelmét, hogy a termelési tanácskozásokon gondosan elemezzék a vezetésük alatt álló szolgálati hely eddig végzett munkáját és vitassuk meg a dolgozókkal a tervek és a vállalások teljesítéseinek azokat a szervezési- és egyéb feltételeit amelyek lehetővé teszik az elkövetkezendő idő feladatainak sikeres végrehajtását.

Az elöregedett sínszálakat eltávolítják a vágánytengelyből.



A fiatalok mellett mindenütt ott állnak a tapasztalt pályaépítők. Figyelik munkájukat és tanácsot adnak egy-egy művelet végrehajtásához.

Szöveg: Visi Ferenc

Foto: Hemző Károly

Számadósság az OPW szolgálatában

A MÁV területén a *Landler Osztószertár VII. számadóságát* jelölték ki az OPW-kocsik alkatrészeinek kezelésére. Az ezzel kapcsolatos feladatokról, problémákról *Bucsányi Ferenccel*, a számadóság ideiglenes vezetőjével beszélgettünk.

— Elkészült az OPW-anyagok kezelésére vonatkozó rendelet. A mi feladatunk az lesz, hogy az egyezmény értelmében a közös kocsiparkba adott tehervagonok gyors javításához szükséges főbb alkatrészeket tároljuk és a felhasználó műhelyek rendelkezésére bocsássuk.

— Hol végzik a meghibásodott OPW-kocsik javítását?

— A javítás a meghibásodáshoz legközelebb eső vontatási műhelyben vagy járműjavítóban történik — válaszolta Bucsányi Ferenc. — A javításhoz szükséges alkatrészeket táviratilag igényelhetik osztószertárunktól. A távirat átvételét követően a VII. számadóság azonnal megküldi a kért alkatrészt az igénylőt ellátó szertárnak anyagátszámítás kíséretében.

— Mi történik a kiszerelt, hibás alkatrészekkel?

— A javítást végző műhely a kiszerelt, hibás alkatrészt tartozik kijavítani — amennyiben ez lehetséges — és ezt követően átadni a helyi szertárnak. A helyben nem javítható alkatrészeket ugyancsak át kell adni az illetékes szertárnak, amely megküldi azokat a Landler Osztószertár VII-es számadóságának. A kiadott rendelkezés szerint az OPW-kocsik alkatrészeivel kapcsolatos valamennyi bizonylat bal felső sarkában fel kell tüntetni az OPW megjelölést. A nem javítható alkatrészeket bizonyos időközönként leselejtezik majd.

— Hogyan készült fel új feladatára a VII-es számadóság?

— Jelenleg a raktár előkészítésén dolgozunk. A helyiségben lévő, számunkra felesleges gépi berendezéseket leszereljük, hogy elég helyet tudjunk biztosítani az OPW-kocsik anyagai számára. Reméljük, néhány napon belül készen leszünk ezzel a munkával. Nagyon sürget bennünket az idő. Több vagonnyi OPW-kocsialkatrész már meg is érkezett — fejezte be nyilatkozatát az új számadóság ideiglenes vezetője.

Sz. L.

MI LETT VELÜK?

Májusban múlt egy éve, hogy a nemzetközi gyorsvonatokon új szolgáltatást vezetett be a MÁV. Háromhónapos tanfolyam után 14 fiatal, csinos, idegen nyelveket beszélő stewardess jelent meg a nemzetközi vonatokon.

Vajon az utaskísérő szolgálat beváltotta-e az elképzeléseket? Az utaskísérőknek sikerült-e beilleszkedniük a vasút munkájába? Egyáltalán mi lett a 14 kislánnyal?

Mindenekelőtt leszögezhetjük: az utaskísérő szolgálat bevezetése időszerű és hasznos kezdeményezés volt. A megnövekedett idegenforgalom követelően szükségessé tette.

Ki a felelős?

Hogy az utasok tájékoztatása ma még nem olyan, ahogy azt egyesek elvárják, s hogy az utaskísérők munkája is kívánnivalót hagy maga mögött, ez igaz. De az is igaz, hogy ezért nem kizárólag az utaskísérők a felelősek. Sőt, ők talán a legkevésbé tehetnek arról, hogy egy teljesen új, számukra ismeretlen munkakörben sokáig nem találták a helyüket.

Amikor a tanfolyam elvégzése után a 14 kislány a vonatokra került, senki sem tudta pontosan meghatározni, mit és hogyan kell tenniük. Mivel nem volt egységes irányzat, mindenki saját belátása szerint végezte munkáját. A bátrabbak aránylag rövid idő alatt feltalálták magukat és otthonosan mozogtak. A szerényebbek, az érzékenyebbek hamar félrehúzódtak, nemegyszer az étkezőkocsiban utazták végig a határállomás és a főváros közötti távolságot. Különösen azok után, hogy egyes belföldi utasok — köztük vasutasok is — megengedhetetlen módon viselkedtek velük szemben.

Egy csak a sok közül?

Szolgálat közben a vonaton, vagy a határállomáson egyre több arra illetéktelen személy — jegyvizsgálók, fővizsgálók, állomási dolgozók — parancsolgattak nekik, vagy vonták őket felelősségre minősíthetetlen hangnemben. Egy alkalommal magam is tanúja voltam ilyen esetnek.

Május 21-én *Miskolcra* utaztam a *Borsod-expresszel*. Az étkezőkocsiban foglaltam helyet. Az utaskísérőt már a *Keleti pályaudvaron* megkértem: ha végez, szeretnék beszélgetni vele. *Lázár Gyöngyinek* nem sok feladata volt, mert többségében magyar utasok utaztak *Csehszlovákiába*, így aránylag rövid idő alatt visszatért.

Alig kezdtük meg a beszélgetést, egy utas lépett az asztalhoz és félrehívta, majd megengedhetetlen hangnemben felelősségre vonta. A kétségbeesett utaskísérő már a sírással küszködött, amikor közbeavatkoztam. Ekkor derült ki, hogy az utasnak vélt civil ruhás férfi P. B. főintéző, a miskolci igazatóság III. osztályának dolgozója volt. Ő sem akarta megérteni, hogy illetéktelen az ellenőrzése, s főként helytelen olyan hangnemben beszélni, mint ahogyan zsebredugott kézzel, igazolás nélkül ezt megtette.

Közrejátszottak más problémák is. Olyan vonatokra is vezényelték az utaskísérőket, ahol elvétve akadt külföldi utas. A nyári üdülési idényt kivéve, ilyen a *Borsod expressz*, meg néhány más vonat is. A legindokoltabb az utaskísérői szolgálat alkalmazása a *Budapest—Hegyeshalom* közötti vonalon.

Nem egyenjogú vasutasok?

Érthetetlen az is, miért nem mehetnek ki az utaskísérők *Sturovoba*. A jegyvizsgálók és a takarítónő kimehet, az utaskísérőnek azonban *Szob* állomáson le kell szállni és ott megvárni, míg átjön a vonata. *Szob* és *Budapest* között nagyon rövid ahhoz a távolság, hogy bárki is megfelelően foglalkozhasson az utasokkal. Milyen intézkedés ez? Az utaskísérő nem olyan dolgozója a MÁV-nak, mint a többi?

Úgy gondolom, fölösleges tovább sorolni a példákat. A tapasztalatokat nyugodtan összegezhetem azzal, hogy az említett esetek, továbbá a kedvezőtlen szolgálati beosztás, egyes határállomások elhanyagolt laktanyaszobái, a férjhez menés, elhelyezkedés nyugodtabb munkakörben az IBUSZ-nál, vagy a külkereskedelemnél és még egy sor egyéb körülmény is hozzájárult ahhoz, hogy a 14 kislányból már csak öt dolgozik ebben a munkakörben. Ezekhez az idén jött újabb hat stewardess, így jelenleg a papírforma szerint 11 utaskísérő teljesít szolgálatot a nemzetközi vonatokon.

A napokban a vasút vezetői is foglalkoztak az utaskísérő szolgálattal. Úgy határoztak, hogy az utaskísérők október 1-től a *budapesti igazgatóság* állományába kerülnek. Így megvan a remény arra, hogy szolgálatba vezénylésük, ellenőrzésük és oktatásuk is szervezettebb lesz, mint eddig az Utasellátónál volt.

vlsi

Helyt adunk a kérésnek

Lapunk június 20-i számában *Felperes az újító — alperes a vasút* címmel cikket közöltünk. A cikkben említett *Erdélyi Tibor* a KPM I/6. C. osztályának vezetője, írásban fordult szerkesztőségünkhöz, melyben sérelmezi, hogy az üggyel kapcsolatos tényekedését a cikk egyértelműen negatívan értékeli.

A cikk tüzetes olvasása után kitűnik, hogy ez nem áll fenn. Mégis helyt adunk Erdélyi elvtárs levelében foglaltaknak amikor idézünk leveléből: *„Bírósági kihallgatásom alkalmával a kiadmánytervezetnek megfelelően az I/1. szakosztálynak, mint a főosztály újítási csúcsszervének véleményével hivatalból azonosítottam magam.*

A beruházási és fenntartási összeg megítélésében sem személyesen nekem, sem a vezetésem alatt álló osztály dolgozóinak semmiféle szerepe intézkedése nem volt... az 1961—1964-ig terjedő időszak alatt — a tárgyalások során — az újítási ügyirat a 6. C. osztályban összesen 19 napig volt."

ÚJÍTÁSI tanácsadó

A gazdaságosságról

— Mikor beszélhetünk az újításoknál népgazdasági vagy egyéb hasznos eredményről?

Az újítási javaslatok elbírálásánál rendkívül fontos a népgazdasági vagy egyéb hasznos eredmény megállapítása. Ez az eredmény jelentkezhet a legkülönbözőbb formákban: jelenthet munkaidő megtakarítást, a minőség javítását, anyagmegtakarítást, megmutatkozhat a termelékenység emelkedésében, növelheti a munka biztonságát, szolgálhat egészségvédelmi, szociálls és egyéb célokat.

Különösen fontosak az anyagmegtakarítást — főként importanyag-megtakarítást — *eredményező javaslatok*. A balesetelhárítással, az egészségvedelemmel kapcsolatos újítási javaslatok megvalósítása ugyancsak elsőrendű feladat.

A helyes értelmezés fontossága

A népgazdasági haszon helyes értelmezése azért fontos, mert a népgazdasági eredményt gyakran összetévesztik a vállalati eredménnyel. Igaz, a kettő az esetek többségében egybe esik, de ez nem mindig van így. *A vállalati eredmény nem mindig előny a népgazdaság számára.* Azt az újítást, amely vállalati szinten eredményez ugyan megtakarítást, de a népgazdaság számára nem hoz eredményt, nem lehet újításként elfogadni. Ha például azt javasolja egy újító, hogy a vállalat vizsgáltassa felül a számlált, mert ennek következtében túlfizetés miatt visszatérítésre lesz igénye, ez a javaslat hasznos lehet a vállalatnak, de népgazdasági szinten egy fillért sem hozott. Itt csupán arról lehet szó, hogy az állam vállalatai pontosabban elszámolnak egymással.

Az újítási javaslatok gazdaságosságának vagy egyébként hasznos voltának elbírálása rendkívül alapos és körültekintő munkát igényel. Az eredmény helyes megállapításához nélkülözhetetlen a gazdasági és a pénzügyi szervek jó együttműködése.

A népgazdaság szemszögéből

A gyakorlat azt mutatja, hogy a forintban értékelhető javaslatok esetében a népgazdasági eredmény kimutatása nem jelent különösebb nehézséget. A forintban pontosan nem értékelhető, de egyéb hasznos eredménnyel járó újításoknál is körültekintő mérlegelés alapján kell megállapítani az újítási díjat. Fontos szempont hogy *a népgazdasági eredmény nem minden esetben azonos az újítást alkalmazó vállalatnál jelentkező eredménnyel.* Fentebb már érintettük ezt, de nem árt ha újabb példával megvilágítjuk.

Ha valaki azt javasolná például, hogy a vasúti pályában hagyjanak el egy áteresztő, mert ezzel megtakarítható néhány százezer forint, még nem biztos hogy az újítás valóban hasznos. Megtörténhet ugyanis, hogy az áteresz elhagyása megakadályozza a belvíz lefolyását, és ez kárt okoz a vasútmenti területet hasznosító mezőgazdasági üzem földjén. Ezáltal tehát károsodik a népgazdaság.

Az újítások gazdaságosságának értékelésénél tehát a legfontosabb szempont a népgazdasági vagy egyéb hasznos eredmény körültekintő értékelése.

Kaposvári Béla

Hasznos tapasztalatcsere

A 7. szakosztály újítási csoportja a kocsiosztállyal közösen újítási bemutatóval egybekötött tapasztalatcserét rendezett a kocsireszortvezetők és a művezetők részére a *celldömölki és a szombathelyi fűtőház* kocsijavító műhelyében.

A tapasztalatcserére meghívott szakemberek előtt bemutatták *Szabados Dezsőnek*, a *Teherkocsik mérlegelése csapmérés segítségével* c. szabadalmazás alatt álló újítását, amely 0.6 százalékos pontossággal méri a kocsi egyes csapjaira eső nyomást. A nagyszerű készülékről, amely hat évi kísérletsorozat eredményeként készült, mindenki elismeréssel beszélt. A találmányból, az üzemi kísérletek folytatásához két teljes felszerelést már megrendeltek. A szélesebb körű alkalmazáshoz csak a kísérletek tapasztalatainak összegezése után kerül sor.

Szabados Dezső találmánya után még 23 újítási javaslat bemutatására került sor. Közülük általános elismerést aratott *Kántor Ferenc* sűrített levegővel működő porszívógépe *Régeni Pál* hordrugóprése, *Miller Rezső* Ky sorozatú kocsioszlop egyengetéséhez készített segédeszköze.

A bemutató után a résztvevők gondosan tanulmányozták a két műhely munkaszervezését a kialakult munkamódszereket és a használatos segédeszközöket, amelyek többsége újításként került alkalmazásra.

A bemutatóval egybekötött tapasztalatcsere igazi eredménye az lesz, ha a gyakorlatban mindenhol alkalmazzák azokat az új újításokat, és munkamódszereket, amelyekről az értékelésen elismeréssel beszéltek. Ehhez természetesen a szakosztály segítségére is szükség van. Főként abban tudnának sokat segíteni, hogy a bemutatott újítások mielőbb alkalmazásra kerüljenek.

A jól sikerült tapasztalatcsere megszervezéséért feltétlenül dicséret illeti *Erdélyi Gyula* főfelügyelőt és *Demeter István* főintézőt. Ez a bemutató is híven tükrözte, hogy a tapasztalatcserékre nagy szükség van. Éppen ezért helyes lenne, ha a példát a többi szakosztály is követné.

A SIKER TITKA:

baráti együttműködés, összehangolt munka

A Szovjetunióban augusztus 2-án ünneplik a vasutasok napját. Ebből az alkalomból a legjobb kívánságainkat küldjük a szovjet vasutasoknak, akik munkájának nagy része van abban, hogy a szovjet nép sorozatosan teljesíti népgazdasági tervelt, célul tűzhette ki a kommunizmus felépítésének programját.

Mi, magyar vasutasok, akik naponta közvetlen kapcsolatot tartunk szovjet barátainkkal, a legközvetlenebb módon érezzük baráti segítségüket, az együttműködés jelentőségét. Erről szól az alábbi cikkünk is, amelyet G. Bogdanovics elvtárs, a lvovi igazgatóság vezetője, és Tóth János elvtárs, a debreceni igazgatóság vezetője írt az ünnep alkalmából.

Ezernyi szétszakíthatatlan szál *köti össze a Szovjetunió és Magyarország népeit. Az olajvezetéken, amelyet a mindannyiunknak oly drága Barátság szóról neveztek el, volgai olaj érkezik a Magyar Népköztársaságba. A Kárpátokon a „Béke" elektromos távvezeték oszlopai lépkednek. A lvovi területen levő dobrotvori erőmű villanyárama magyar gyárak és üzemek munkapadjait hozza mozgásba. A vasút acélsínein nappal és éjjel országaink sikeres gazdasági fejlődéséhez szükséges áruk futnak.*

A szocialista együttműködés országai közötti gazdasági kapcsolatok gyors fejlődése következtében, ezen országok vasutai nagy feladatok előtt állanak. Ezek annál sikeresebben oldódnak meg, minél erősebb a baráti segítség, a munka összehangoltsága a szomszédos vasúti igazgatóságok és a határállomások között.

Szoros és sokéves a barátság *a lvovi és a debreceni igazgatóságok között. Mindkettő dolgozói igyekeznek a megnövekedett küldeményeket mielőbb rendeltetési helyükre juttatni.*

A Szovjetunióból a Magyar Népköztársaságba történő szállítások az idén 1953-hoz viszonyítva csaknem hatszorosára növekedtek. Több mint háromszoros a Magyarországról a Szovjetunióba irányuló szállítások volumene. Éppen ezért a két határigazgatóság előtt álló nagy feladatok sikeres megoldásához a szervezési és műszaki kérdések egész sorát kellett megoldani.

A technológia és különösen a munka szervezése Csop és Záhony határállomásokon korábban lényegesen elmaradt a megnövekedett követelményektől. Ritka nap volt, hogy az igazgatóságokhoz, a minisztériumokhoz ne érkeztek volna a szállítás gyorsítását sürgető táviratok.

Csop állomáson az olyan vasúti kocsik ezrei vesztegeltek, melyeket Záhony nem tudott fogadni. Csop nemegyszer kerekeken levő áruraktárrá változott. Nem ritkán alakult ki hasonló helyzet Záhonyban is. Ez a helyzet egyaránt nyugtalanította mindkét igazgatóságot.

A helyzeten változtatni kellett. *El kellett távolítani az akadályokat, a formát nehézségeket. Élenjáró, haladó technológiai alapokon, az új technika kívánalmainak megfelelően kellett a munkát megszervezni.*

1964. év elején Lvovban találkoztak a két igazgatóság vezetői. A cél az volt, hogy kijelöljék a kocsiállás csökkenésének, a berakás meggyorsításának a műszaki-gazdasági mutatók megjavításának konkrét útját.

Munkánkat Csop és Záhony munkájának gyökeres átszervezésével kezdtük. Számos intézkedést foganatosítottunk. Nagy szerepe volt ebben a párt- és társadalmi szervek által végzett szervező- és nevelőmunkának. A fő figyelmet a költségönös segítségnyújtásra és a munka összehangolására fordítottuk.

Az elmúlt tél közepén *Záhonyban a kedvezőtlen időjárási viszonyok következtében a tolatási munkában nagy nehézségek merültek fel. Csop vasutasai tudomást szerve erről, azonnal testvéri segítséget nyújtottak a magyar barátaiknak: két gőz- és egy Diesel-mozdonyt küldtek. A baráti segítségnek volt köszönhető, hogy Záhony aznapi tervét teljesítette és az összes vonatokat menetrend szerint indította.*

A magyar vasutasok sem maradtak adósak. Nemrég Csop állomáson alkatrésztörés miatt üzemképtelenné vált egy tolató Diesel-mozdony. A záhonyiak megszerezték a szükséges alkatrészt és átadták csopi kollégáiknak. Két óra múlva a mozdony már a soros vonatot rendezte.

A hasonló esetek száma nem kevés.

A határállomások munkájának megjavulásában fontos tényező volt a munka összehangolása, a huzavonák kiküszöbölése. Korábban, amikor Csopról Záhonyba rakszerelvényt meghaladó küldeményt kellett továbbítani, az úgy intézése hetekig tartott. A hosszadalmas levelezés miatt állt a kocsi. Jelenleg hasonló ügyekben az állomásfőnökök — Tkacsuk és Kovács elvtársak — döntenek. Jogot adva nekik az operatív ügyekben való döntésre, fokoztuk kezdeményezésüket. Mi pedig sokkal jelentősebb problémákra — mint például a határállomások üres kocsival való ellátása — összpontosíthattuk figyelmünket.

Nem is olyan régen *még Záhony állomáson sokáig tartózkodtak a rakott szovjet kocsik üres magyar kocsik hiányában. Ez az állapot esetenként csaknem megbénította a határállomások munkáját. Ezt látva, a Magyar Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium megváltoztatta Záhony kocsival való ellátásának rendjét. Ma ide túlnyomó többségben nem üres, hanem rakott kocsik érkeznek. Azokat gyorsan kiürítik és berakodáshoz irányítják. Ezzel két problémát sikerült elintézni: megszüntetni az üres kocsik futását, csökkenteni a szovjet kocsik tartózkodási idejét.*

A kocsitartózkodás csökkentéséért folytatott harchoz aktívan csatlakoztak Csop és Záhony dolgozói. Csop állomáson teljesítenek szolgálatot a debreceni igazgatóság dolgozói, Szabó, Révész és Csirák elvtársak. Feladatuk a Záhony felé induló vonatok megvizsgálása és átvétele. Régebben a magyar vasutasok csak akkor kezdték meg a szerelvény vizsgálását, amikor az teljesen meg volt rendezve. A kiküldött magyar vasutasok a munkarend megváltoztatását javasolták, s ma már egy időben veszik át a szerelvényeket a szovjet vasutasokkal. Az eredmény: harmadára csökkent a vonatok fogadási ideje. Ez a kocsitartózkodás csökkentését, a kocsiforduló meggyorsítását jelenti.

Érdemes megemlíteni az olyan forgalmi szolgálattevők neveit, mint Záhony állomáson Kiss, Szilágyi, Kedves elvtársak, valamint szovjet kollégáik, Kingyakov, Monasztirszkij, Szaniszló elvtársak, akik jó eredményeket értek el a mozdonyok tartózkodási idejének csökkentésében. A mozdonyok 1 óra 4 perc helyett az állomáson csak 40 percet tartózkodnak.

Jó barátok között nincs titok. *A műszaki korszerűsítésre vonatkozó tapasztalatcsere a lvovi és debreceni igazgatóság között íratlan törvénnyé vált. Nagy érdeklődéssel tanulmányozták a magyar vasutasok Lvov és Kleparov élenjáró állomások munkatapasztalatait. Minden értékeset, amit ezeken az állomásokon láttak, bevezették igazgatóságukon. Csop és Záhony állomások között előzetes tájékoztatást vezettek be az érkező áruk fajtájára és rendeltetésére vonatkozóan. Ilyen tájékoztatás lehetővé teszi az elegy fogadásához kellő időben való felkészülést, ami a kocsitartózkodás csökkenésével jár.*

A műszaki fejlesztés fokozása, az üzemeltetési munka tökéletesítése, a kölcsönös segítségnyújtás kedvezően hatottak a teljesítményekre. 1963-ban a magyar mozdonyok csopi tartózkodási ideje 6 óra 1 perc volt. Egy év sem kellett ahhoz, hogy ez 3 óra 54 percre csökkenjen. A múlt évben Záhony állomás nem fogadott 8 vonatot, az idén hasonló eset nem fordult elő. A két állomás 10 órával csökkentette a kocsik tartózkodási idejét.

Csop állomás kollektívája nemcsak a lemaradását pótolta, hanem az élüzemek sorába került. A magyar kollégáknak is van mivel dicsekedniük. Záhony állomás vasutasai is elnyerték az élüzem címet.

Mélyül a barátság *a két határállomás kollektívája között. Július 12-én, a magyar vasutasok ünnepén, Csop állomás legszembetűnőbb helyén szeretettel készített tábla jelent meg, melyen Záhony állomás legjobb dolgozóinak fényképei díszelegnek, azoké, akik kitűntek a pontos és összehangolt munkáért folytatott szocialista versenyben. Ezen a táblán láthatók a legjobb forgalmi szolgálattevők, Kedves és Kiss elvtársak, Révész elvtárs kocsivizsgáló és mások fényképei. A szovjet vasutasok napjára hasonló tábla készült Záhonyban is.*

Az ünnepi előkészület napjaiban felmerült a két határállomás közötti szocialista verseny megszervezésének ötlete is. Bármelyik állomás lesz is a számszerű győztes, a barátság győzelme lesz az eredmény.

„Országaink közötti barátság — mondotta Hruscsov elvtárs — sok megpróbáltatást állott ki, és a jobb jövőért folytatott közös harc tüzében még erősebbé, még szebbé vált.

Barátság — mindörökké."

A szegedi igazgatóság gondosan felkészült az idei zöldség- és gyümölcsszállításra

A *Duna—Tisza*-köze déli részének termelvényei határainkon túl is hírnevet szereznek hazánknak. A belföldi szükségletek fedezésében és a külkereskedelem exportterveinek teljesítésében egyaránt jelentős szerepet kap a *Kelebia* környéki cseresznye, meggy, a *jánoshalmi, keceli* alma, az *Izsák* környéki dinnye és szőlő, a *szegedi* paprika, földieper, cseresznye, a *Szatymaz* környéki őszibarack, a *kecskeméti* sárgabarack, a *makói* hagyma, a *szentesi, mezőtúrcsházi* zöldpaprika, a *nagykőrösi* retek és salata.

Szállítási mérleg

Nem véletlen, hogy a szegedi igazgatóság dolgozói évről évre fokozott figyelemmel kísérik a zöldség- és gyümölcstermelés alakulását, várható terméseredményeit. *Bács-Kiskun, Békés* és *Csongrád* megye területéről kerül beszállításra hazánk zöldség- és gyümölcsféleségének jelentős része. A megyei tanácsok mezőgazdasági osztályai által végzett termésbecslések, valamint a szövetkezetek megyei értékesítő központjai által összeállított felvásárlási tervek alapján igazgatóságunk szállítási mérleget készít.

A barátu országok zöldség- és gyümölcsforgalmának jelentősebb része is mint transitáru a felügyeletünk alá tartozó vonalakon keresztül jut el a felvevő piacokra. Különösen jelentős a *bolgár* paradicsom és szőlő, a *jugoszláv* sárgabarack es szilva.

E kettős feladat során, elsősorban biztosítani kell a TEEM-vonatok zavartalan, menetrendszerű közlekedtetését. Igazgatóságunk területén a nemzetközi csatlakozású gyorsvonatok késés nélküli közlekedtetését a *Kelebia—Kunszentmiklós—Tass*, a *Röszke—Szeged—Cegléd*, és a *Lökösháza—Szolnok* közötti vonalon egyaránt megoldottuk.

A megyei felvásárló szervekkel az évenkénti előkészítő tanácskozásokon és a felvásárlás időszakában pedig a napontkénti személyes kapcsolattartás útján biztosítjuk a begyűjtés, felvásárlás, kocsiberakás, továbbítás és a nemzetközi csatlakozások zavartalan technológiáját.

Egy év alatt 12753 kocsi

A céltudatos szervező munka fontosságára jellemző, hogy 1963-ban az igazgatóság területén fekvő állomásokról 12 753 kocsiban 119 854 tonna zöldség és gyümölcs került elszállításra. Az új burgonya mennyisége is elérte a 409 kocsirakományt 3854 tonnával.

Miután a zöldség- és gyümölcsszállításra elsősorban hűtőkocsik vehetők figyelembe, a kocsiintézőségnek nagy gondot okoz a hűtőkocsi igények kielégítése. A hűtőkocsikra vonatkozó igények maradéktalan kielégítésére nem elegendő a MÁV járműparkjaba sorozott állag A szállítási mérleg és a havi tervek alapjan időben kérjük a kocsikisegítést. Megoldhatatlan problémát jelent azonban a nagyobb tömegben jelentkező gyümölcsök érési idejében előálló csúcsidők hűtőkocsi-ellátása.

A nehézségeken átmenetileg segít az NDK hűtőszerelvénye, mely főleg a szatymazi őszibarack-érés idején teljesít egy-két fordulót. Az INTERFRIGÓ is bocsát rendelkezésre hűtőkocsikat, de már közepes gyümölcstermés esetén is az egyébként kiváló minőségű kajszibarack száz és ezer tonnája válik el hűtőkocsik hiánya miatt.

A kocsiellátáson kívül nem kis feladatot jelent a rendelkezésre álló kocsik vizsgálata, kisebb javítások elvégzése. A gyümölcsérés rövid időszakában 1963-ban 30—32 000 kocsi tényleges elszállítása mellett legalább 40 000 kocsi tényleges vizsgálatát és kisebb javítását kell a műszaki szakszolgálatnak biztosítani. A folyamatos munka biztosítására *Szatymaz* állomásra — ahonnan az országos őszibaracktermés több, mint 50 százalékát adják fel vasúti fuvarozásra —, állandó kocsivizsgálói szolgálatot szerveztünk. *Nagykőrös* és *Izsák* állomásokra a dinnye- és a szőlőérés időszakára ugyancsak kocsivizsgálókat és -javító brigádokat telepítünk.

Nehézségek a mérlegelésnél

Köztudomású, hogy minden zöldség- és gyümölcsszállításra kötött fuvarozási szerződés mögött adás-vételi szerződés húzódik, az exportot bonyolító HUNGAROFRUCT és a belföld ellátását szolgáló MÉK telepek érthető okokból ragaszkodnak ahhoz, hogy minden feladásra kerülő küldeményt a MÁV hivatalosan mérlegeljen. A fuvarozásra kerülő áru értéke, valamint a többnyire hűtőkocsikban történő szállítás nem teszi lehetővé a hídmérlegelést. Igy az igen munkaigényes tizedesmérlegelés közbeiktatásával kell a rakodást végezni. Nagy és felelősségteljes feladat ez. Különösen azokon a napokon, amikor *Szatymaz* állomáson 30 kocsi őszibarack, *Kecskemét* állomáson 40 kocsi kajszi, *Izsákon* 30—40 kocsi szőlő kerül berakásra.

Nyilvánvaló, hogy az egy-két hónap alatt lezajló forgalomra nem lehet létszámban tartani ilyen számú mérlegelő raktárnokokat. Az évenként visszatérő probléma csak a végrehajtó szolgálat áldozatos munkája útján oldható meg. Az említett súlyponti állomásokra mérlegelő dolgozók kirendelése útján igyekszünk eleget tenni a kívánságoknak. Zöldség és gyümölcs azonban nemcsak a súlyponti állomásokon, hanem a felügyeletünk alá tartozó állomások százain kerül naponta berakásra. A súlymegállapítás, a küldemények vasár- és ünnepnapi elszámolása lényegében megoldatlan probléma. Túlórával és a pihenő időre kiadott rendelkezések megszegésével lehet csak részben eleget tenni a zöldség- és gyümölcsforgalomban jelentkező fokozott igényeknek.

Kevés a jég

A zöldség- és gyümölcsfelvásárlás, csomagolás és rakodás központosítása, valamint a vasúti rakodások meggyorsítása érdekében *Szatymaz* községben és *Kecskeméten* felvásárló, osztályozó és hűtő kombinát létesül. Sajnálatos, hogy 40 vagon jég befogadására alkalmas jégtároló és a napi 60 mázsa jeget termelő hűtőrészleg nem tudja biztosítani a szükségletet. Ezért a jég egy részének *Szatymazra* való fuvarozásával is szamolnunk kellett.

A *kecskeméti* telepnek három hűtőterme van, 65 vagon jég tárolási kapacitással. Az 1964. évi gyümölcsexport idejére azonban a jéggyári rész nem készült el. Igy *Kecskemétre* is szállítani kell a jeget. A telep felszereltség és ellátottság tekintetében megfelel a mai követelményeknek. 20 kézi, 10 villamos meghajtású villás emelőtargonca 5 villamos targonca biztosítja, hogy a 4000 kocsi évi átfutásrakodása zavartalan legyen.

A pénztári és elszámolási munka megkönnyítésére a HUNGAROFRUCT-tal folytatott tárgyalások során kértük a rovatlapok szakszerűsítés útján való elkészítését. E törekvésünk megértő támogatásra talált.

Az 1964. évi zöldség- és gyümölcsforgalom jelenlegi csúcsidőszakában, annak ellenére, hogy naponta küszködünk a kocsiellátás és a mérlegelés problémáival, célul tűztük ki, hogy a megtermelt gyümölcsöt és zöldséget a rendeltetésének leginkább megfelelő helyre, időben és frissen, egészséges állapotban eljuttatjuk.

Dr. Susla János
osztályvezetőhelyettes

Gyorsfénykép Nagykanizsa állomásról

Amikor *Nagykanizsa* állomáson az első félév eredményei felől érdeklődtünk, *Pécsi Lajoshoz* irányítottak.

— *Ő a mi üzemgazdászunk, tőle mindent megtudhat...* — mondták biztatóan.

Pécsi Lajos üzemgazdász valóban kitűnő informátornak bizonyult. Elmondotta, hogy az első félévben a tervezettnél 12 százalékkal jobban teljesítették az áruszállítási tervet. A leadási kocsiforgalom 39 százalékkal haladta meg a múlt év azonos időszakának eredményeit.

— *Az utóbbi hónapokban nagyon sok építőanyag: kő, kavics, betonáru érkezett városunkba* — magyarázta a kocsiforgalom növekedésének okát. — *Nagyobb ütemben építik a lakásokat, új iskolák is készülnek. Az üzemek részére gépeket hoznak a vonatok. A sörgyárban új malátagyár létesül. Az Egyesült Izzó 300 holdnyi területen megkezdte nagykanizsai gyártelepének építését. Meglevő üzemeink is jól termelnek. Ennek bizonyítéka, hogy a feladási kocsiforgalom az első félév folyamán 28 százalékkal növekedett.*

Élüzem szinten

Az eredményekhez tartozik, hogy az irány- és közvetlen vonatok átlagos terhelése 12 százalékkal meghaladta a tervezett szintet. Ez az eredmény fél év alatt 23 100 tonnás kocsimegtakarítást jelent. A menetrendszerűségben is értek el javulást, bár ezt még szeretnék tovább javítani. Ha ehhez még hozzavesszük a kocsitartózkodásban elért 5,9 százalékot és a kocsitartózkodásban kivívott 2,7 százalékos javulást, meg azt, hogy a vonatkísérő személyzet egy szolgálati órájára jutó vonatkilométer-teljesítmény 1963 első félévéhez képest 2,7 százalékkal növekedett, akkor előttünk áll a gyorsfénykép: *jól dolgoztak a nagykanizsai vasutasok.*

Szólni kell még arról is, hogy Nagykanizsa állomáson 23 szocialista brigád dolgozik. Két brigád már a jelvényt is elnyerte. A fűtőházzal jól együttműködnek. Tudják, hogy csak közösen nyerhetik el az élüzem kitüntetést. Az első félév eredményei alapján *Varga László* állomásfőnök is bízik abban, hogy az idén már nem fog elmaradni az élüzem kitüntetés.

— *Az eddigi eredményeket nem szabad eltúloznunk* — jegyezte meg Varga László. — *Még csaknem fél év van hátra az idei esztendőből. Arra kell törekedni, hogy ne csak megtartsuk, hanem tovább javítsuk eredményeinket. Most azt tartjuk legfontosabb feladatunknak, hogy segítsük az idei termés betakarítását. Már ki is dolgoztuk hozzá a konkrét tervet, amelyet július 15-től végrehajtunk.*

Hat helyett három gépkocsi

Igen egyszerű ennek módszere — követendő példa lehet más állomások számára is. A darabáru-fuvarozást úgy szervezik át, hogy hat gépkocsi helyett 3 gépkocsival szállítják el július 15-től ugyanazt az árumennyiséget. Három gépkocsi ezzel felszabadul a zöldáruk szállításához, a termékbetakarításhoz. A darabáruszállítás 6-tól 22 óráig történik majd. Váltott műszakban dolgoznak a gépkocsivezetők és a szállítómunkások. A vállalatokkal a tanács közlekedési és ipari osztályának segítségével megegyeztek. Kijelölték azokat a vállalatokat, amelyek 6-tól 18 óráig és amelyek 8-tól 22 óráig veszik át az árut. A gépkocsik jobb kihasználása még az önköltség csökkentésének előnyével is jár.

Sok gondot okoz még Nagykanizsa állomáson, hogy a kocsiállópénzek nem csökkentek az első félévben, sőt emelkedtek. Valahol baj van a tervszerűséggel. De hol?

A legtöbb bajt az okozza, hogy az irányvonatok érkezése tervszerűtlen. Van olyan nap, amikor egyszerre három irányvonat is berobog Nagykanizsa rendeltetéssel. Ilyen sok áru kirakását nem győzik a hagyományos módszerekkel, más pedig nincs. Nagykanizsán végeredményben az irányvonatok tervszerűtlen érkeztetése miatt a vasút elveszti a vámon, amit a réven nyert...

Ki a legjobb?

Arra a kérdésre, melyik túr vezet a versenyben, nem kaptunk határozott választ.

— *Mindegyik túr jól dolgozik, tudásának legjavát adja a munkához* — hallottuk az állomásfőnöktől.

Biró Sándor túrja például májusban azért nyerte a versenyt, mert a tehervonatok átlagos terhelésében néhány százalékkal megelőzte a többieket. Áprilisban viszont *Kopházi József* túrja volt az első. Márciusban *Horváth József* forgalmista túrja vezetett a versenyben. A helyezések tehát gyorsan változnak, s végeredményben a pillanatnyi forma dönt, hogy havonta ki lesz az első.

A nagykanizsai vasutasok a versenyben is a közös érdeket nézik — elsősorban arra ügyelnek, ami a népgazdaságnak fontos: *Murakeresztúr* és *Gyékényes* határállomások felé zavartalanul, gyorsan gördüljön az elegy.

(Lőrincz)

Tömegmozgalommá vált verseny

Hajdú-Bihar megyében, a debreceni járműjavító fiatalja voltak az elsők, akik versenyre keltek a szakma ifjú mestere címért, még 1958-ban. Azóta a KISZ-bizottság a szakszervezettel karöltve, minden évben megszervezi a versenyt.

Az 1963—1964-es tanév vizsgáit a közelmúltban tartották. A fiataloknak szakmai ismeretekből, anyag- és gyártási ismeretekből, számtan-mértanból, műszaki rajzból és társadalmi ismeretekből kellett vizsgázniok. Az elméleti felkészültség mellett értékelték a fiatalok gyakorlati munkáját is.

— *Mindegyik túr jól dolgozik, tudásának legjavát adja a munkához* — hallottuk az állomásfőnöktől.

A versenyben részvevő 112 fő közül, 87 vizsgázott. 17-en arany, 20-an ezüst, 5-en pedig bronz fokozatú minősítést értek el.

Volosinovszki János

Tőkés Sándor és Deák István mozdonylakatosok arany jelvényt szereztek.

(Héjjas László felv.)

Utolsó helyen a baráti vasutak versenyében

A baráti vasutak között folyó nemzetközi munkaversenyben eddig két ízben nyertük el a vándorzászlót és a vándorserleget. Az idén megszakadt a sikersorozat. Az első félévi teljesítmények alapján a MÁV az utolsó helyen végzett.

Kissé keserű szájízzel szereztünk tudomást e kellemetlen hírről. Annál is inkább, mivel a három éve folyó versenyben utolsók még nem voltunk. Ezúttal olyan tényező miatt maradtunk le, amely a korábbi időben erősségünk volt.

A menetrendszerű közlekedésről van szó. Míg az előző versenyidőszakokban csökkentettük a belépő nemzetközi gyorsvonatok késését, addig 1964 első felében tovább növeltük a késést vagy pontosan belépő vonatokat is megkésleltetttünk. Ennek tulajdonítható, hogy a nemzetközi gyorsvonatok menetrend szerinti közlekedésében az 1963 első félévben elért 61,09 százalékról 59,12 százalékra estünk vissza.

Az indokok és a tények

Az érdekelt igazgatóságok és a határállomások vezetői gyakran hivatkoznak arra, hogy a szomszéd vasutak késve adják át a vonatokat. Ez az indok nem fedi a valóságot. Tények igazolják, hogy a késések növelésében, a nemzetközi gyorsvonatok megkésleltetésében a különböző szakszolgálatok, köztük elsősorban a forgalom és a vontatás a ludas.

Vizsgáljuk csak meg közelebbről a problémát. A 201-es Balt Orient Expresszt júniusban 18 alkalommal rendesen vettük át a CSD-től, s mint 508-ast csak 8 esetben adtuk át rendesen a CFR-nek. Ugyanezt a vonatot 12 esetben rendesen vettük át a CFR-től és 6 ízben adtuk csak tovább rendesen a CSD-nek.

Július 1—10-ig négy mozdony vált szolgálatképtelenné. Ez 162 perc késést okozott. Gyakori az is, hogy a mozdonyok hosszabb menettel közlekednek. Július 5-én a 202-es, július 6-án az 502-es, július 7-én pedig az 508-as mozdonya közlekedett hosszabb menettel.

Az utóbbi hetekben gyakoriak a blokkzavarból eredő késések is. Július 1—15-e között 18 nemzetközi gyorsvonat 88 percet késett blokkzavar miatt.

Sok késést eredményez a helytelen forgalomszabályozás is. A 3-as Wiener-Walzer július 10-én 5 percet várt Kelenföld bejáratánál az 1024-es kihaladására. A 802-es Almásfüzitő—Komárom között 9 percet várt a 60-as számú vonatra. Július 12-én az 503-as Albertirsa—Pilis között 17 percet állt a nyílt vonalon, mert előtte döcögött a 4871-es. Július 15-én a 202-es Göd—Vác között 11 percet várt előrehaladásra.

Legyen egy a szó és a tett

Ilyen és ehhez hasonló példákkal naponta lehet találkozni nemcsak a budapesti, hanem a többi igazgatóság területén is. De gyakoriak az olyan esetek is, amikor a nemzetközi gyorsvonatot egyes közbeeső állomásokon kitérőben haladtatják át.

Minden vasutas tudja és vallja, hogy a menetrend vastörvény. Köztudomású az is, hogy menetrendszerű közlekedés nélkül nem lehet jó eredményeket elérni. De azt nem elég csak tudni. Tenni is kellene azért valamit, hogy a menetrendet, a vastörvényt betartsák. Szigorúbb felelősségre vonást kell alkalmazni azokkal szemben, akik hanyagságból, nemtörődömségből megkésleltetik a vonatokat. vf)

Hogy a szatymazi barack mielőbb a rendeltetési helyére jusson

Az idén is nagy gondot okoz a *szatymazi* vasutasoknak az őszibarack-szállítás. Különleges vagonok, különleges csomagolás, gondos kezelés kell ahhoz, hogy ez az ízes gyümölcs gyorsan és az igényeknek megfelelően eljusson a határainkon belül és azon túl a rendeltetési helyére.

A *szegedi igazgatóságnak* is meggyűlik a gondja, baja. *Szatymazra* export hűtőkocsiból 599. belföldi forgalomra szellőző berendezésű kocsiból 467 és export szellőző berendezésű kocsiból 261 darabot kérnek a még hátralévő időszakra. Lesz olyan nap, amikor 35—40 speciális kocsira lesz szükség. Területünkről a 751 sz. gyorstehervonattal, Budapesttől pedig nagy sebességű TEEM-es vonatokkal nyernek továbbítást a küldemények. *Szatymazról Bad-Schandauba, Brüsszelbe, Stuttgartba* és számos európai országba utazik a barack. A küldemény megköveteli, hogy a 751-es menetrendszerint elinduljon.

Szatymazról jelenleg 6—8 gyűjtős vagon sárgabarack indul *Svájcba, Nyugat-Németországba.* 3—4 vagon hűtő nyugati és keleti országokba.

Sziládi Sándor

KITÜNTETÉSEK A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

Érdemes [illegible] kitüntetést kaptak:

Magyar József s. ellenőr, Miskolc, Tisza p. u., Szilágyi János m. felvigyázó, Nyíregyháza fth., Szabo Vencel főellenőr, Bátaszék, Macsai Sándor főellenőr. Bp., Soroksári ut, Schmidt György m. főellenőr, Ferencváros fth., Farkas Ágoston felvigyázo, Ózd, Orosz József s. felvigyázó, Nyíregyháza Pft., Juhász Ferenc intéző, Mátészalka, Somkuti Károly főtiszt, Kiskunfélegyháza, Zántó László m. főtiszt, Nagykanizsa Pft., Kiss Ferenc m. főellenőr, Veszprém-külső, Szombathely fth., Balogh József s. ellenőr, Szombathely Járműjavító Ü. V., Bodó László főintéző, Oroszlány, Kakuk János s. felvigyázó, Ferencváros Pft., Adamek Márton s. ellenőr, Gazdasági Vasutak Szob, Bajusz Ferenc m. s. ellenőr. Szerencs fth., K. Tóth Sándor ellenőr, Miskolc Távközlő Fennt. Főn., Bánfalvi Mihály ellenőr, Záhony, Tölgyesi István s. ellenőr, Baja, Hetényi János m. főintéző, Pécsi ig., Hartmann János s. felvigyázó, Barcs, Takács Ilona s. ellenőr, Zalaegerszeg Szertárfőn., Németh III. János felvigyázó, GYSEV Csorna, Cserbalmi Imre ellenőr, Adatfeldolgozó Főn., Szabari Lajos m. s. felvigyázó, Jaszapáti fth., Pokol Béla s. felvigyázó, Záhony, Kerezsi Lajos főellenőr. Északi Járműjavító Ü. V., Juhász Kálmán s. ellenőr, Építési Géptelep Főn., Kiss József s. felvigyázó, Angyalföldi Pft., Gerendás János ellenőr, Tokod, Boda Gyula felvigyázó, Szombathely Távközlő Fent. Főn., Péter Imre munkás, Dombóvár Szertár, Józsa István intéző. Békéscsaba, Majoros János s. ellenőr, Debrecen, Lévai Béla in. főtiszt, Ormiskolci Pft., Miletics Lajos s. felvigyázó, Komárom, Machovitsch László, mérnök főintéző, KPM I/8., Bertalanits Tibor főintéző, Bp. Keleti, Hudák János m. s. ellenor, Sátoraljaujhely fth., Fazekas Gyula felvigyázó, Debrecen, Ajtai István titkár, KPM I/1., Szentannai László főtiszt. Fonyód, Bertha Imre ellenőr, Pápa fth., Fodor Zoltán mérnök főtiszt, Józsefváros, Egri Béla főellenőr, Gépjavító Ü. V., Nagy László s. ellenőr, Távközlő Ép. Főn., Lovicska József ellenőr, Nyugati p. u., Sallai János m. ellenőr, Győr. fth., Laukó János s. ellenőr, Kőbánya-felső VIII. Felsővez. Építésvez., Lázár Gáspár s. felvigyázó, Ómiskolci Pft., Matusz Sándor mérnok főintéző, Kiskunhalasi Pft., Sarkadi Mihály m. főellenőr, Békéscsaba fth., Kuzsner Ferenc intéző, Balatonszentgyörgy, Kovács Józsefné s. munkás, Kaposvár fth., Rohonyi Antal mérnok főintéző, Sopron Pft., Fülöp Lajos s. felvigyázó, Várpalota, Palkovics Imre s. ellenőr, Szombathely Távközlő és Bizt. Fent. Főn., Aradi Géza mérnök intéző, Miskolci ig., Gömöri Béla m. főintéző, Szabványosító Főn., Horváth István felvigyázó, Fatelítő Ü. V. Dombóvár, Vlasits Gyula ellenőr, Székesfehérvári Járműjavító Ü. V., Racskó Lajos m. ellenőr, Balassagyarmat fth., Kovács József főintéző, Ferencváros Szertárfőn., Drexler László ellenőr, Kápolnásnyék, Bárány Lajos főellenőr, Miskolci Ép. Főn., Szántai István m. s. felvigyázó, Záhony fth., Asztalos József mérnök főintéző, Szentes Ép. Főn., Cserny István ellenőr, Házkezelő Főn., Vita Erzsébet felvigyázó, Jegynyomda Főn., Besenyi István felvigyázó, Püspökladány, Hortobágyi Ádám m. felügyelő, Békéscsaba Pft., dr. Mosonyi Ferenc tanácsos, Pécsi ig., Kiss Ferenc m. s. felvigyázó, Celldömölk fth., Izsó Ferenc főellenőr, Landler Járműjavító Ü. V., Tuczai Gyula m. főtiszt, szakszervezet Veszprém megyei bizottsága, Tihanyvári Béla m. s. ellenőr, Ferencváros fth., Marada József s. ellenőr, Miskolc fth., Hámori Frigyes főfelügyelő, Martonvásár, Patay János intéző, budapesti ig., dr. Parragh László tanácsos, budapesti ig., Benedek János felvigyázó, Hatvan—Füzesabonyi Pft., Koncz Zoltán főtiszt, Miskolc Tiszai pu., Móczik Ferenc mérnök-tanácsos, Vasúttervező Ü. V., Tóth János s. felvigyázó, Nyíregyháza Pft., Papp Mihály m. főellenőr, Nyíregyháza fth., dr. Bozsó Tibor tanácsos, Szegedi ig., Kazinczy Károly m. főellenőr, Kecskemét fth., Mécs Barna Ottóné intéző, Erdősmecske, Göbölös József m. intéző, Kaposvár Pft., Plehel Róza s. munkás, Dombóvár Ép. Főn., Dömötör Geza főellenőr, Felsőrajk, Harmati Ferenc főintéző, KPM I/3., Bárány Gyula ellenőr, Miskolc Járműjavító Ü. V., Pintér Dániel s. munkás, Landler Osztószertár. Lóczi János m. intéző, budapesti ig., Lakosi Ernő mérnök főtiszt, Szombathely, Rózsa Józsefné s. ellenőr, Celldömölk Szertárfőn., Záborszki József ellenőr, Miskolc Járműjavító Ü. V., Kovács József s. ellenőr, Zalaegerszeg fth., Pintér Lajos főfelügyelő, Vácrátót, Bátori Istvánné intéző, budapesti ig., Tőzsér András m. intéző, Bp. Mozgópft., Hutás János mérnök-főtanácsos, Székesfehérvár Pft., Kenesei Lajos felvigyázó, Budaörs, Gyors József s. ellenőr, Vác, Kövesdi József munkás, Közp. Nyomtatványtár, Dobos László főellenőr, TBFF, Szabó János s. felvigyázó, Sárospatak, Hágen Béla ellenőr, Ujmiskolci Pft., Gönczi Miklós főellenőr, Nyékládháza, Csatári Béla főintéző, Anyagvizsgáló Főn., Kovácsóczy Sándorné főellenőr, Gyöngyös, Karacs Lajos m. s. felvigyázó, Záhony fth., Gombos János m. intéző, Nyíregyháza Kisvasut fth., Bancsi Margit ellenőr, Debrecen, Dukán Lajos főintéző, Kelebia, Aszódi Pál főintéző, Kalocsa, Szonda Lukács főellenőr, Szeged TBFF, Botos József s. felvigyázó, Kecskemét, Nátyi Albert főintéző, Lakitelek, dr. Révfalvi Sándor tanácsos, Jogügyi Hivatal, Nyéki Sándor s tiszt. Debrecen Járműjavító Ü. V., Pere Józsefné s. ellenőr, vasutasszakszervezet, Sarkantyu József intéző, Pécsbánya rendező, Halmosi József ellenőr, Bátaszék fth., Nagy Márton ellenőr, Pécs TBFF, Tamasi János főintéző, Utasellátó Ü. V., Hetzer Imre felvigyázó, Kaposvar, Szemes Endre intéző, Szombathely, Goller Ilona s. ellenőr, Pápa Pft., Karvalits Imre főintéző, Veszprém-külső, Dömötör István főintéző, Varpalota, Polgár Ferenc ellenőr, Szombathely fth., Fekete József munkás, Szombathely szertárfőn., Jakab István mérnök intéző, KPM I/2., Varga József főintéző, Pusztaszabolcs, Stadler Tamás mérnök-főintéző, KPM I/6., Koncz Antal főellenőr, Autófuvarozási Főn., Molnár István főellenor, Dunakeszi Járműjavító Ü. V., Kozma Károlyné s. ellenőr, Utasellátó Ü. V., Hatvan Józes János s. ellenőr, Hídépítési Főn., Eperjesi Ferenc s. ellenőr, Pécs fth., Both Károly főintéző, Tatabánya-alsó, Bánkuti Árpád m. főintéző, Bp. ig., Urbán II. János ellenőr, Ferencváros, Kassai István m. főellenőr, Vác fth., Pintér József felvigyázó, Esztergom Pft., Tamás József intéző, Kitérőgyártó Ü. V., Regős (Rovnan) Ferenc felügyelő, KPM I/8., Székely Tamás mérnök-főintéző, TBFF, Lukács József intéző, Bp. ig., özv. Sánta Lászlóne ellenőr, Hatvan—Füzesabonyi Pft., Bodák József főellenőr, Sátoraljaujhely, Kassai Antalné ellenor, Diósgyor—Vasgyar, Molnár László főintéző, Miskolc ig., Szenasi Gabor s. felvigyázo, Debrecen Déli Pft., György Lászlóné s. ellenor, Záhony, Balogh János felvigyázó, Nyíregyháza, Szabó Elemér m. főintéző, Debrecen ig., Lóki Béla mérnök-főintéző, Békéscsaba fth., Tóth Lajos felügyelő, Szeged ig., Grescher Lajosné s. tiszt, Szeged Tiszai Szertáriőn., Sarkadi Sz. Ferenc m. főellenőr, Szentes fth., Vecsernyés Ferenc s. munkás, Szeged, Andrási Béla tanácsos, MÁV Komját Aladar Kollégium, Eizenberger Ferenc ellenőr, Krisztinavárosi Pft., Papp I. András m. főellenőr, Szeged fth., Deák Ferenc főellenőr, Gazdasági Hiv., Lengyel Ferenc felvigyázó, Hódmezővásárhely Pft., Marosán Pál m. ellenőr, Debrecen fth., Szalay János főfelügyelő KPM I/4., Tellér András s. ellenőr, Rákos Motorüzemfőn., Fogarasi Lajos főellenőr, Keleti Szertárfőn., Polgár Gyula főintéző, Szombathely ig., Horgas Frigyes felvigyázó, Kaposvár Pft., Zidarics György ellenőr, Pécs TBFF, Hizsák György s. tiszt, Dunaújváros, Maracz Béla mérnök-főintéző, Bp. ig., Mesterházi Sándor felvigyázó, Celldömölk Ép. Főn., Ruttkay István főintéző, Angyalföld, Martinovich István mérnök-főintéző, KPM I/7., Simon László főintéző, Landler Járműjavító Ü. V., Malina Tivadar ellenőr. Utasellátó Ü. V., dr. Darvas Gyula főtanácsos, BVKH., Küllős József főellenőr, Nyugati Műszak. Krámli István felvigyázó, Hódmezővásárhely, Simon Imre főellenőr, Pusztabánréve, Dobosi László ellenőr, Békéscsaba, Barna János m. intéző, Józsefváros Pft., Csöndes József mérnök intéző, Nagykanizsa Pft., Bernáth László mérnök főintéző, Terézváros Pft., Heller József főintéző, Pécs ig., Sindler István intéző, Pécs ig., Hajdu János főellenőr, Angyalföld, Kállai Miklós s. felvigyázó, Székesfehérvár Pft., Buzás László főintéző, KPM I/8., Szász Gergely ellenőr, Ferencváros, Eberhardt Rudolfné s. munkás, Dorog fth., Burza János m. főellenőr. Keleti fth., Tolnai József felügyelő, Tatabánya-felső, Lipták István s. munkás, Miskolc fth., Buja Sándor főellenőr, Miskolc TBFF. Czabiner Gyula m. ellenőr, Sátoraljaújhely Pft., Csigi István m. főellenőr, Debrecen Ép. Főn., Jenőfi Jenő felügyelő, Szeged ig., Bukvai Lajos m. felügyelő, Debrecen fth., Pogány Dezső főntező, Füzesabony, özv. Szalai Györgyné s. munkás, Ferencváros fth., Toklászka István s. felvigyázó, Dombóvár Ép. Főn., Mészáros István főintéző, Veszprém vonalfőn., Simon László főintéző, Bp. ig., Bódi Ferencné s. tiszt, Szombathely ig., dr. Makk Alajos tanácsos, Vasúti Főoszt., Somlai Lajos m. felvigyázó, Mezőtúr fth., Gulyás Antal ellenőr, Anyagellátási Ig.. Szabó Józsefné s. ellenőr, Miskolc Tiszai pu., Somos Pál m. főintéző, Vesztprém Pft., Varga László ellenőr, Bp. ig., Kövesi Ferenc felvigyázó, Tapolca Pft., Horváth Imre m. főellenőr, Sopron fth., Szabó V. István. m. s. felvigyázó, Dombóvár fth., Villányi István főintéző, Záhony, Vágási Imre főintéző. Miskolc ig.: Kiss Ferenc s. felvigyázó, Szolnok Pft., Aradi János s. ellenőr, Komló, Hobok Lajos s. ellenőr, Tapolca szertárfőn., Köves János m. főintéző, Pécs TBFF, Burán Károlyné intéző, Közp. Számviteli Főn., Lesták Pál m. főellenőr. BBFF, Hartyáni Imre m. főellenőr, Székesfehérvár fth., Vörös István ellenőr, Dombóvár, Veress Pál főfelügyelő. Bp. ig., Kónya Ferenc főellenőr. Debrecen, Kiss László ellenőr, Miskolc Ép. Főn., Pálmai Gyula s. tiszt. Szombathely TBFF, Felföldi István ellenőr. Hatvan, Pasztusák Gyula m. főellenőr, Diósgyőr fth., Döbrönte Tibor intéző. Pápa, Pálos Géza felügyelő. Bp. ig., dr. Kéry Sándor főintéző, Debrecen. Orbán Lászlóné s. ellenőr. Vác szertárfőn.. Nováki Béla m. főellenőr. Miskolc fth., T. Nagy László s. ellenőr. Bp. Magasép. Főn., Sánta András felvigyázó, Kecskemét, Somlói László főellenőr. Bp. Ép. Főn., Peczár István ellenőr, Győr. Müller Márton ellenőr. Utasellátó Ü. V., Bulrovics Pál m. ellenőr. Győr Pft., Pásztor János m. s. ellenőr, Miskolc fth., Varga József m. felvigyázó, Mátészalka fth., Szabó I. István ellenőr, Bp. Épületfentart. Főn.. Timár József m. ellenőr, Szeged fth., Gilián Ilona s. munkás. Hatvan. Bökö Károly m. ellenőr. Békéscsaba Pft.. Sárfalvi Dezső m. intéző, JBFF, Karácsony János m. ellenőr, Szombathely fth., Kun László s. felvigyázó, Záhony, Szegvári László főtiszt. Nagykanizsa vonalfőn., Krasznai József intéző, Hatvan—Salgótarján Pft., Biró III. Ferenc főtiszt, Püspökladány, Kádár Pál m. főintéző, Szeged ig., Nagy Ferenc m. főellenőr, Bátaszék fth., Katona II. István főellenőr, Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főn.. Kiss Lajos s. felvigyázó, Pécs Pft., Puskás Gusztáv m. főellenőr, Debrecen Déli Pft., Nément Károly főellenőr, Bp. ig., Szarka Lajos ellenőr. Zalaegerszeg Pft., Merkel Lajos m. ellenőr, Kaposvár fth.. Aradi Józsefné s. ellenőr, Szeged Pft., Rozinay László m. főtiszt, Miskolc TBFF. Bodri József s. felvigyázó, Dunaújváros Pft.. Gelegonya Mihály főintéző. Nyíregyháza, Geiger János intéző, Szeged ig., Molnár János m. főellenőr, Debrecen Ép. Főn., Horányi István felügyelő, Szombathely ig., Cseresznyés János munkás, Debrecen, Falvai Jánosné s. tiszt, Székesfehérvár, Tóth János ellenőr, Cigánd, Pálfi Ferenc felvigyázó, Püspökladány, Balogh Sándor főellenőr, Nyíregyháza, Spala József ellenőr, Hámán Kató fth., özv. Varga Jánosné s. munkás, Dombóvár Ép. Főn., Nagylaki András főellenőr, Szombathely TBFF.

munkásvédelmi ügyeink

A pályafenntartásiak nem okulnak?

A pályafenntartási munkák gépesítése lehetővé és ugyanakkor szükségessé tette a fenntartási szakaszok összevonását, illetve azok vonalhosszának alapos megnövelését. Az átszervezés pályafenntartási szempontból helyesnek és sikeresnek bizonyult attól az egy — éppen emiatt megnövekedett forgalmi jellegű — nehézségtől eltekintve, hogy ilyen körülmények között a munkacsapatoknak az eddiginél hosszabb utat kell megtenniük a szakasz székhelyektől a munkahelyekig és onnan vissza.

A dolgozókat és az anyagot szállító menetek sokszor nagyon nehezen illeszthetők be az egyes vonalak forgalmába

anélkül, hogy azok ne okoznának kisebb-nagyobb nehézséget egyrészt a vonatok forgalmának menetében, másrészt a pályafenntartási munkaidő gazdaságos kihasználásában.

A fentiek miatt sok a vita a pályafenntartási és a forgalmi szakszolgálat között.

Sok a félmegoldás, a szabálytalanság,

mert mindkét szolgálati ág igyekszik a maga érdekeit biztosítani a másik szolgálati ág terhére is. Midez sokszor utasításellenes gyakorlathoz vezet.

A probléma sürgős rendezésre vár. De addig is, amig ez megtörténik szükségesnek tartjuk annak kihangsúlyozását, hogy semmi sem indokolta azokat a forgalmi és munkavédelmi jellegű szabálysértéseket, amelyek *február 14-én Ukk és Türje között 3 dolgozó halálát és 8 sérülést, április 1-én Isaszegen 8 dolgozó sérülését, július 1-én Hatvan állomáson 5 dolgozó súlyos sérülését okozták.*

A fenti tragikus kimenetelű események után olyan benyomás alakult ki bennünk, mintha senki sem tett volna semmit hasonló balesetek megakadályozására. Az ilyen menetek túlnyomó többségénél olyan nemtörődöm, felelőtlen, utasításellenes szolgálatellátás tapasztalható, amelyek magukban hurcolják még súlyosabb kimenetelű balesetek bekövekezésének lehetőségeit.

Lépten-nyomon tapasztalható sebességtúllépés, helytelen szerelvényösszeállítás, helytelen rakodás, a dolgozók meg nem engedett módon történő utaztatása.

Változatlanul semmibeveszik a forgalmi előírásokat, sokszor az illetékes felügyeleti személyek jelenlétében is. Mindezek azt a látszatot keltik, hogy eredménytelen volt a vezérigazgató elvtárs által elrendelt, és azóta végrehajtott vágány- és pályafenntartási kiskocsivezetők rendkívüli vizsgáztatása, a fenti baleseteket követően kiadott óvó, figyelmeztető rendelkezések.

A szakvonali vezetők felelősségének kihangsúlyozása mellett

miért nem tesz határozott intézkedést a szakszolgálat munkavédelmi szervezete?

Fel kell vetni ezt a kérdést, mert szinte bizonyos, hogy a munkásvédelmi apparátus aktív tevékenysége nélkül — minden egyéb intézkedés ellenére — nem szünnek meg az említett esetek.

Sokszor kifogásoljuk, hogy a vasút műszaki, technikai és az ezekkel szükségszerűen együttjáró szervezési fejlődés túlságosan lassú. A fenti jelenségek pedig azt bizonyítják, hogy a fejlődés nyomán felvetődő problémák megoldása még ennél is lassúbb tempóju. Az elrettentő példák nyomán nagyon időszerű, hogy a konzekvenciákat levonják az illetékesek.

Fehérvári József
a VBO vezetője

A központi vezetőség június 12-i határozatának végrehajtása alapos ismereteket követel

A központi vezetőség június 12-i határozatának végrehajtását segítő szervezeti kérdésekről előző számunkban írtunk. Most a végrehajtás néhány módszerével foglalkozunk.

A feladatok végrehajtására alkalmassá tett megyei és üzemi szervezeteknek arról kell gondoskodniok, hogy az albizottságok és az aktivisták alaposan ismerjék meg tennivalójukat. De ez önmagában nem elég. Ha azt akarjuk, hogy munkájuk hatékony és eredményes legyen, kezükbe kell adni azokat a fegyvereket is, amelyek jó felhasználásával eredményesen dolgozhatnak munkatársaik érdekében.

Ezek között első helyen szerepel a vezetőszervek alapvető és az albizottságok munkájával kapcsolatos határozatainak és a kormányzat ide vonatkozó rendelkezéseinek alapos megértése. Csak ezek ismeretében képesek megfelelő színvonalon végezni feladatukat.

A helyzetismeret fontossága

A megyei és a szakszervezeti bizottságok akkor képesek eredményesen harcolni a dolgozókért, ha jól ismerik munkaterületük társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetét, valamint azokat a körülményeket, amelyek befolyásolhatják a dolgozók egészségét. Ez csak alapos elemzés és helyzetismeret alapján lehetséges.

A helyzetismeret több irányú tájékozódást jelent. Enélkül viszont a megyei és az üzemi szervezetek nem tudják levonni a helyes következtetéseket, meghatározni az adott időszakában és perspektívában a legfőbb feladatokat, megszervezni a végrehajtást, felszámolni a hiányosságokat.

A határozatok és törvények ismeretében mérlegelni tudják az aktivisták, hogy miként történik a társadalombiztosítási ügyek intézése, milyen hatással van az ügyintézés a dolgozók hangulatára. Így tudják megállapítani, hogy mit kell tenni a munkakörülmények javítására, hol és miben kell igénybe venni a felsőbb szervek segítségét a hiányosságok felszámolására.

A dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetével való foglalkozást nem lehet elszakítani az üzem életétől. Tanulmányozni kell tehát az üzem és a társadalombiztosítás, illetve az üzemegészségügy egymásra gyakorolt hatását.

Ha hibákkal teli a társadalombiztosítási ügyintézés, a dolgozók nem, vagy nem megfelelő mértékben, ha lassú, akkor nem megfelelő időben kapják meg az őket megillető szolgáltatásokat. Az ilyen sok bosszúságot, kedvezőtlen hangulatot vált ki. A sok utánjárás munkakiesést jelent. A magas szolgálati óraszám, az indokolatlan túlóráztatás idő előtt kimeríti a dolgozót, előidézi a betegszázalék emelkedését. A magas betegszázalék további túlóráztatást, igénybevételt jelent.

Kutassuk az okokat

A megyei és az üzemi szervezetek munkájában nagy fontosságú az alaposság. A puszta számok csak alapok az okok felkutatásához. A munka hatékonyságáról akkor beszélhetünk, ha nem csupán a tényt állapítjuk meg, hanem szülő okaikat is feltárjuk. Az okok felderítése nélkül nem tudjuk meghatározni, hogy mit kell tenni a hiányosságok, fogyatékosságok végleges megszüntetéséért.

Mit sem ér például, ha ismerjük az üzem táppénzes százalékát — sőt ezen belül a jellemzőbb megbetegedéseket is —, ha nem ismerjük azokat az okokat, amelyek ezeket előidézték. A megyei és üzemi szervezeteink társadalombiztosítással foglalkozó munkabizottságainak nem az a hivatása, hogy regisztráljon, hanem az, hogy a dolgozók érdekében harcoljon a betegségek okainak és forrásainak feltárásáért, keletkezésük megelőzéséért.

Miért épül magas rezsivel a székesfehérvári Diesel-mozdonyszín?

A Dunántúl dieselesítési programjában központi helyet kap a székesfehérvári Diesel-mozdonyszín, amelynek építése 1962-ben kezdődött a jelenlegi fűtőház tőszomszédságában. A feladatot a Budapesti Magasépítési Főnökség székesfehérvári építésvezetősége kapta. A rekonstrukcióhoz tartozó hatszáz személyes mosdó-öltöző és az irodaház már elkészült. A mozdonyszín és a szerelőcsarnok vasbetonelemeit is beépítették már. Több ezer tonna betonkeveréket használtak fel, csak a szerelőcsarnok építéséhez közel 1000 tonnát.

A hatalmas csarnokokat télen magasnyomású kondicionált levegővel fűtik. Ugyancsak ezzel a berendezéssel oldják meg nyáron a szellőztetést is. Tíz alvállalkozó szerv már megkezdte a szín és szerelőcsarnok berendezésének felszerelését. Az olajtárolónak, kazánháznak az év végére kell elkészülni. A darupályák, hídszerkezetek vezetékeinek bekötését, az összes technológiai szereléseket 1966. végére fejezik be. Az egész létesítmény átadásának végső határideje: 1967. július 31. Tehát kereken három év áll még az építők rendelkezésére.

— Sikerül-e betartani a határidőt?

— *Borúlátásra ma még nincs okunk* — mondja Papp Ernő főépítésvezető. — *A magunk részéről mindent elkövetünk, hogy Dunántúl első és legnagyobb Diesel-centruma a tervezett időben megkezdje működését. De ez nem csupán rajtunk, építőkön múlik. Éppen ezért nem is lehetunk teljesen nyugodtak. Az állandó munkaerővándorlás mellett ugyanis igen magas rezsivel építünk. A folyamatos munkát csak állandó átcsoportosítással tudjuk biztosítani. Sajnos, ez nem mindig sikerül.*

Sok nehézséget okoz az is, hogy kezdettől fogva csak pillanatnyi anyagszükségletünket tudjuk tárolni a munkahelyen. Az építkezés közvetlen környéke annyira zsúfolt, hogy a központilag érkező építési anyagokat három kilométer távolságra tudjuk tárolni. Innen, a szükségletnek megfelelően gépkocsikkal hordjuk be az anyagot. Sajnos, gyakran órákat is vesztegelnek a kocsik az építkezés „kapujában", míg szabad utat kapnak.

Az építkezés vezetőinek nemhiába fáj a fejük, hiszen rengeteg energia, idő, pénz megy kárba a fölösleges anyagmozgatással, ácsorgással, üzemanyag-felhasználással. Ez az állapot örökös vitát provokál az építésvezetőség és a műszaki ellenőrök, illetve pénzügyi szervek között.

A székesfehérvári Diesel-mozdonyszínt eredetileg 42 millió forintra tervezték, s ha megépül. büszkesége lesz nemcsak a Dunántúlnak, hanem az egész magyar vasútnak. De kérdés, nem lehetett volna-e ezt olcsóbban, az építők sokszor bravúros munkaátcsoportosítása nélkül biztosítani az egyébként reálisan megszabott határidőket? S ami a végleges határidőt és költséget illeti, a pesszimizmus árnyékát is félretéve, fakadnak a kérdések: nem drágul-e indokolatlanul továbbra is a székesfehérvári építkezés? Elkészül-e határidőre Dunántúl Diesel-centruma?

Várkuti Miklós

Miért nem kapnak vizet

Július 20-án az 1215/a számú vonat személyzete sem Balatonszemesen, sem Balatonaligán nem kapott ivóvizet. Aligán azt a választ kapták, hogy víz, csak a mozdonyszemélyzetnek jár, a vonatkísérőknek nem.

Vajon ki adta ki ezt az antiszociális rendelkezést?

F. I.

Megváltozott körülmények

Lesencetomaj hosszú ideig elhanyagolt állomás volt. Tavaly megváltozott a helyzet: villanyt és új váltóőri bódékat kaptak. A dolgozók igyekeznek meghálálni a gondoskodást. Horváth György állomásfőnök és Tóth Lajos forgalmi szolgálattevő kezdeményezésére kicsinosították, virággal ültették be az állomás környékét. A szombathelyi igazgatóság pénzjutalomban részesítette a vasútasnap alkalmából a lelkes társadalmi munkásokat.

Bognár Károly.

Szakszervezetünk nemzetközi tevékenysége

Az utóbbi néhány évben a szakszervezeti munkának egyik részévé, fontos feladatává vált a nemzetközi tevékenység. Nem állíthatjuk, hogy korábban a nemzetközi élet főbb eseményeivel nem foglalkoztunk, de távolról sem olyan intenzíven, olyan jelentőségét megillető súllyal, mint most. A nemzetközi munka akkor került igazán a megillető helyre, amikor a *Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusán*, majd az 1957-es és 1960-as moszkvai nyilatkozatokban meghirdetésre került a békés együttélés politikája. E politika jut kifejezésre pártunk és kormányunk belés külpolitikájában egyaránt.

Politikánk helyességét az élet igazolja

A különböző társadalmi rendszerű államok együttélése, mint általános külpolitikai irányzat ma már realitás. E politika helyességét az élet igazolta. Elég példaként hazánk nemzetközi tekintélyének megnövekedésére hivatkozni. Az 1956-os ellenforradalmat követően csaknem minden nyugati országban elszigetelésünkre, hazánk diszkriminációjára törekedtek. E törekvések nemcsak kudarcba fulladtak, hanem — az imperialisták legnagyobb bosszúságára — ellenkező eredményre vezettek.

A nemzetközi életben kialakult jó légkör kedvezően hatott a szakszervezetek, így a vasutasszakszervezet nemzetközi tevékenységére is. *A szocialista országok egységének szorosabbra fűzése és a tőkés országokkal való diplomáciai, kereskedelmi, kulturális és sportkapcsolatok szélesedése kedvező talajt teremtett a mi nemzetközi szakszervezeti munkánknak is. A Magyar Vasutas* hasábjain sokszor találkozik az olvasó a nemzetközi élet különböző híreivel, szakszervezetünk ilyen irányú tevékenységével. Szükséges mégis — ha röviden is és nem a teljesség igényével — egy rövid összefoglalót adni arról, hogy a munkánk során milyen célokat tűzünk magunk elé, a célokat milyen eszközökkel valósítjuk meg és milyen eredménnyel.

Ápoljuk a munkásszolidaritást

Lássuk tehát, melyek azok a célkitűzések, amiket legfontosabbnak tartunk és megvalósításukra törekszünk. *Mindenek előtt célunk, hogy eleget tegyünk proletár internacionalista kötelezettségünknek*, hogy ápoljuk és szélesítsük a magyar vasutasokban a proletár szolidaritás érzését. Nem véletlenül tettem e célkitűzést első helyre. A különböző országok szakszervezeteinek érintkezése, a nemzetközi proletariátus baráti, testvéri együttműködése minden más kapcsolatunk alapját képezi, a proletár internacionalizmus mindazok kútforrása. Ennek jelentőségéről csak egy példát. A közeli napokban kubai szakszervezeti funkcionáriusok jártak hazánkban. Elmondották, hogy nagyon nehéz nekik az imperializmus fellegvárától, az USA-tól, 90 mérföldre. Mégis Kuba szocialista ország és az is marad. „*Haza, vagy halál*". — mondják a kubai munkások. E nagy és szent elhatározásuk sziklánál is szilárdabb, de napról napra acélozza a győzelembe vetett hitüket az a mély szolidaritás, melyet a haladó erők, elsősorban a szocialista országok, köztük Magyarország népe részéről éreznek.

Nagyon fontos célja nemzetközi tevékenységünknek, hogy *megismertessük a külföldi munkásokat szocializmust építő hazánk eredményeivel, problémáinkkal, való életünkkel.* Rendkívül fontos ez a munka, hiszen még ma is nagy erőfeszítéseket tesznek egyes nyugati országok propaganda szervei, hogy rágalmazzák hazánkat, elferdítsék a való igazságot. Különösen az ellenforradalmat követően folyt dühödt hecckampány ellenünk és része van e hazug propaganda, a rágalmak zömének szétzúzásában, hogy a legkülönbözőbb országok munkásainak százai, ezrei ismerték meg a valót és nem rettentek vissza azt hazájukban el is mondani, leírni, közzétenni.

Támogatjuk a haladó mozgalmakat

Nemzetközi munkánkhoz tartozó, annak szerves része a haladó mozgalmak támogatása. Az emberiség nagyobbik és egyben jobbik fele nagy és nemes célokért lelkesedik, harcol. *A világméretű békemozgalom mögé száz és százmilliók sorakoztak fel*, küzdve a legtisztább, legbecsületesebb célért, melyért valaha emberek harcoltak. A szocialista országok népeinek helyzete, így a mi helyzetünk is könnyebb, mint a tőkés országok lakosságáé és elnyomott népeké, hiszen hivatalos állami politikánk a békéért való küzdelem, az *országgyűlés* törvénybe iktatta a béke védelmét.

Nem így egy sor országban, ahol börtönbe vetik a békeharcosokat, üldöztetésben részesülnek. Ha a szervezett magyar dolgozók, köztük a vasutasok is naponta hitet tesznek cselekedeteikben a béke mellett, bátorítjuk e nagyszerű embereket, érzik, hogy harcostársaik vannak, nincsenek egyedül. *A hatalmas tömegeket átfogó világméretű békemozgalom ereje pedig éppen az összefogásban rejlik, ennek köszönheti eddigi sikereit.* Ezért fontos támogatni, ezért kell abban részt venni minden vasutas dolgozónak is.

És hogy nem hiábavaló e tevékenységünk, azt mindennél ékesebben példázza; az imperialista hatalmak agresszív, kardcsörtető politikája ellenére is békében élünk. A békemozgalom hozzájárulása a tárgyalások módszereinek felülkerekedésében elvitathatatlan.

A szakszervezetek által támogatott haladó mozgalmak igen színesek, sokrétűek, talán fel sem lehetne itt mind sorolni. Ide tartozik feltétlenül az elnyomott népek függetlenségi törekvéseinek támogatása. Fellépünk az emberi jogokat megsértő cselekedetek ellen, hallatjuk szavunkat, ha sérelem éri a szakszervezeti és egyéni szabadságjogokat bárhol a világon.

Ismerjük meg egymás életét

A nemzetközi élet iránt ma élénk érdeklődés él a vasutas dolgozókban. Ezért *igen fontos része a nemzetközi munkának a dolgozók tájékoztatása, a nemzetközi helyzet ismertetése.* Ma rendkívül bonyolult tényezők befolyásolják, alakítják a nemzetközi politikát. Sok esetben szorul magyarázatra egy-egy esemény. A sokszor félreértésre okot adó hírek, események között a dolgozók eligazodását segíteni elmaradhatatlan feladatunk.

A tájékoztató munkánkban fontos helyet kell elfoglaljon a szocialista országok eredményeinek ismertetése. Ahogyan lelkesítik a mi eredményeink a többi szocialista ország dolgozóit, a tőkés és elnyomott országok munkásait, ugyanúgy lelkesítik a magyar vasutasokat a szocialista országok eredményei, az elnyomott népek, dolgozók harcainak gazdasági és politikai sikerei.

Nemzetközi tevékenységünk megoldásának számtalan változatos és színes eszköze van. Mint ahogy feladataink közül is csak a legfontosabbakat emeltem ki, ugyanúgy a végrehajtás eszközeit és módszereit is csak felvázolni lehet egy ilyen cikk keretében. Számtalan országgal — több mint hatvannal — van kapcsolatunk, levelezés, különböző kiadványok és anyagok cseréje útján. Az újságunk terjedelméhez képest jelentős helyen foglalkozik a nemzetközi és a hazai politikai, gazdasági élet eseményeivel. Természetesen számolni kell azzal, hogy lapunk kéthetenkint jelenik meg és így inkább csak a vasutas érdekeltségű anyagokkal érdemes foglalkozni, azok időszerűek.

A nemzetközi és a belpolitikai eseményekről egyaránt tartunk — ha még nem is elegendő számban — ismertető értekezleteket, gyűléseket. Különösen jelentős e vonatkozásban békebizottságaink munkája. Mindezek az eszközök fontosak és megfelelő felhasználásuk esetén eredményesek. A felsoroltakon kívül egyes, a nemzetközi munka célkitűzéseit elősegítő fontos módszerekről kicsit mégis bővebben szükséges szólni. De erről majd a következő számban ...

S. J.

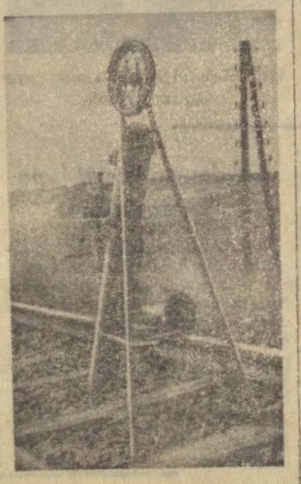
(Folytatjuk.)

Akik a vasút hangjait kutatják

A vasút sem tartozik a zajtalan közlekedési eszközök közé. Némelyik pályaudvaron vásári hangzavar fogadja az utast. Zajos lehet a kocsi, a mozdony és számos vasutas munkahelye is, akár utazik az illető, akár nem. Ezeket a zajokat, a vasút hangjait kutatja a 9. szakosztály keretében működő akusztikai fejlesztési csoport. De nemcsak azzal foglalkoznak, hogyan lehet csendesebbé tenni a vasutat, hanem azzal is, milyen módszerrel oldható meg a pályaudvarok, felvételi épületek korszerű hangosítása.

Az akusztikai fejlesztési csoport munkájáról, feladatairól és elért eredményeiről *Széchey Béla* mérnökkel, a a csoport vezetőjével beszélgettünk.

— *Csoportunk a vasútnál előforduló valamennyi akusztikai problémával foglalkozik* — mondotta. — *Ezért szoros kapcsolatot tartunk a különböző szakosztályokkal. A 3. szakosztállyal együttműködve egészségügyi szempontból vizsgáljuk a vasút hangjait —*

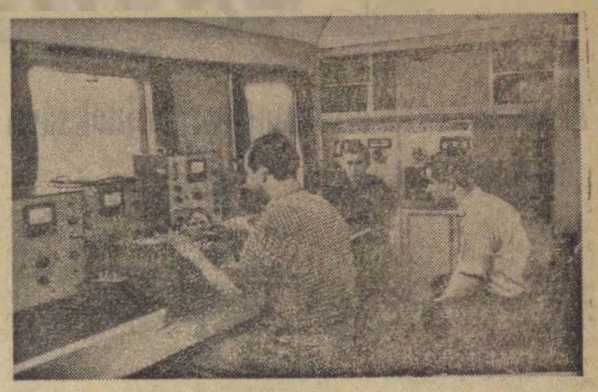


Légsűrítővel működő jelzőkürt, amely a zajos gépekkel dolgozó pályamunkásokat figyelmezteti a közelgő szerelvényekre, járművekre.

felkutatjuk azokat a munkahelyeket, ahol zajártalom veszélyezteti a dolgozók egészségét.

A gépesítés hanghatása

A 6) szakosztály területén is jelentős feladatokat kell megoldani az akusztikai fejlesztési csoportnak. A pályafenntartás gépesítése fokozza a munka zaját. A hagyományos trombitajelzés már nem kielégítő, ha vonat közeledik a pályán. Tudományos vizsgálat eredményeként készült a sűrített levegővel működő jelzőkürt, amely a legzajosabb gépek mellett is jól hallható vészjelet ad a nyílt vonalon dolgozó pályamunkásoknak.



Munkában az akusztikai fejlesztési csoport mérőkocsija

A magasépítés vonalán a szolgálati helyek zajcsökkentése és az állomások korszerű hangosítása a legfontosabb feladat. Az épülettervekét ezért akusztikai szakvéleménnyel is ellátják. A kellően hangszigetelt forgalmi irodákban csökken a szolgálattevők idegterhelése. A növekvő forgalom mellett ez már nem elhanyagolható szempont. A jól hangszigetelt zajtalan várótermekben az utasok nyugodtabban pihennek, várakoznak. — Érdemes megfigyelni: zajos helyen mindenki zajongani kezd, a csöndes helyre belépő halkabbra fogja a szót.

— *A 7. szakosztállyal karöltve a kocsik és a mozdonyok zajcsökkentésén fáradozunk* — folytatta a csoportvezető. — *A zaj nagymértékben befolyásolja a figyelési képességet. Egyeseknél túlterheléshez, másoknál a figyelem kikapcsolódásához vezet. A mozdonyvezetők zajterhelésének vizsgálata során meggyőződtünk arról, némelyik mozdonyon a nagy zaj miatt a mozdonyvezetők hallása tönkremegy, idegrendszerük károsodik. Emiatt fordul elő, hogy tapasztalt szakkádereket le kell venni a mozdonyról és más munkakörben kell foglalkoztatni a nyugdíjjogosult kor elérése előtt.*

Milyen zajt bír el az emberi fül

Az ilyen bajok ellen a káros hanghatások megszüntetésével kell védekezni. Az emberi fül 16 hertztől 16 000 hertzig hallja a hangokat. A károsodásmentes hallóképesség azonban a hangnyomásszint függvényében változik. Ezt decibellel méri a tudomány. 50 hertzen például 108 decibel az elviselhető hangnyomásszint, 3200 hertzen pedig csak 78 decibelt bír ki az ember károsodás nélkül.

A zajterhelés csökkentése ma már munkaegészségügyi probléma. Az akusztikai fejlesztési csoport is ezt a célt szolgálja, amikor méréseket végez és javaslatokat tesz a kocsik és a mozdonyok, a különböző munkahelyek zajcsökkentésére. A csoport mérnökei és technikusai mérőkocsival járják az országot, ellenőrzik a pályaudvarok hangosítását, figyelik, vizsgálják a vasút hangjait.

„A süket szoba"

Házi műhelyükben elmélyült kutató és fejlesztési munka folyik. Legutóbb például hazai anyagokból nagy teljesítményű, 50 Wattos tranzisztoros erősítőberendezést állítottak elő és tervezik ennek sorozatgyártását is. Kevesen tudják, hogy a csoport laboratóriumában, a vasúti főosztály pincéjében található Budapest egyik legcsöndesebb szobája, a tökéletes hangszigeteléssel ellátott, úgynevezett „*süket szoba*". Kipróbáltuk. Olyan csönd van abban, hogy az már szinte roszszul esik, hisz csak saját fülének zúgását hallja a szobában tartózkodó. S van ebben a laboratóriumban zajszoba is, ahol kipróbálhatják a hangszórókat, meg a különféle hangszigetelő anyagokat. Sok drága műszer, készülék teszi lehetővé az országszerte összegyűjtött hanganyag gondos tudományos feldolgozását. A gyakorlatban is jól bevváltak például a laboratóriumban kikísérletezett hangosító berendezések. Néhány pályaudvarunkon már ezeket hallják az utasok.

Érdekes és hasznos munkája alapján elmondhatjuk: hallani fogunk még az akusztikai fejlesztési csoportról.

Lőrincz János

Finnországi utijegyzetek I.

Rokonoknál az ezer tó országában

Lapunk előző számában Akiknek Kekkonen elnök és felesége is tapsolt című képriport szövegében már említettem, hogy a szolnoki Fűtőház Tisza táncegyüttesét milyen nagy szeretettel fogadták Riihimäkiben, ebben a 22 ezer lakosú finn városban. A szeretetteljes fogadtatásban nemcsak megérkezésünk alkalmával volt részünk, hanem amerre jártunk, mindenütt. Még a hivatalos fogadásokon is rólunk, magyarokról esett a legtöbb szó. Ezzel kapcsolatban hadd mondjak el egy érdekes esetet.

A város vezetői egyik délelőtt fogadást adtak a külföldi együttesek tiszteletére a Városházán. Amikor a polgármester üdvözlő beszédét mondotta, minden második mondatában benne volt az „unkari" szó. Lehet, hogy neki is feltűnt: milyen sokat foglalkozik a magyarokkal, mert beszéde végén ezeket mondotta:

— Vendégeink ne vegyék rossz néven, hogy a magyarokról annyit beszéltem, hogy velük megérkezésük napjától megkülönböztetett szeretettel foglalkozunk. De a történészek már régen bebizonyították, hogy a finn és a magyar népet testvéri kapcsolatok fűzik egymáshoz. Most, hogy a szolnoki táncosok immár másodszor látogattak el városunkba. nekünk, rokonokhoz, testvéreinkhez illően kell a magyarokkal foglalkoznunk.

Őszintén szólva jól esett e kedves szavakat hallani a hazától több ezer kilométer távolságra, abban az országban, amelynek népéről, életéről, szokásairól bizony elég keveset tudunk. Én sem merek arra vállalkozni, hogy minderről részletesen beszámoljak az olvasónak, hiszen mindössze nyolc napot töltöttünk finn rokonainknál. Amit azonban ez alatt a rövid idő alatt láttam és tapasztaltam, igyekszem elmondani.

Finnország 1917-ben vált önálló köztársasággá. Területe 337 000 négyzetkilométer. Nagyobb, mint Anglia vagy Olaszország. Az országnak csaknem háromnegyed részét erdők borítják. A tavak száma meghaladja a 60 ezret. Ezért nevezik Finnországot az ezer tó országának. Lakoinak száma az 1800. évi 800 ezerről a legújabb népszámlálási adatok szerint 4 és fél millióra nőtt. Az ország fővárosa Helsinki, 480 000 lakossal.

A lakosság 92 százaléka finn anyanyelvű. Ha a foglalkozások szerinti megoszlásokat vizsgáljuk, azt látjuk, hogy első helyen 31,7 százalékkal az erdő- és mezőgazdaság vezet az ipar és építőipar előtt. Az össztermelést illetően fordított a helyzet. A finn népgazdaság 1963. évi össztermelésének 30 százalékát az ipar, 20 százalékát pedig az erdő- és mezőgazdaság adta. A többi megoszlik az építőipar, a közlekedés, hírközlés és a kereskedelem között.

1963-ban a népgazdaság termelésének 22 százaléka került exportra. Az export termékek között legjelentősebbek a faipari termékek, az épületfa és deszka, továbbá a papír. Ipari nyersanyagokból, tüzelő- és kenőanyagokból, és fogyasztási cikkekből behozatalra szorulnak.

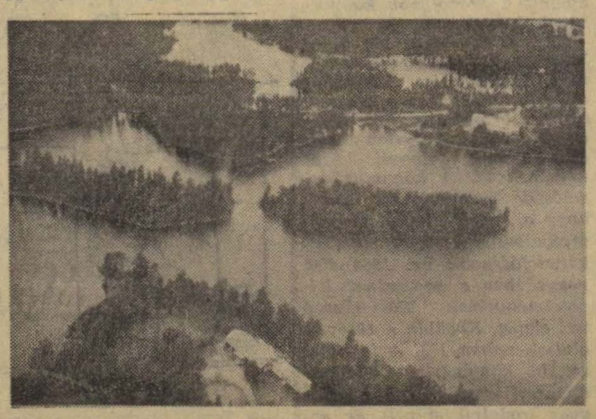
Finnország kereskedelmi kapcsolatainak jelentős részét a kapitalista államokkal bonyolítja le. De a legfontosabb kereskedelmi partnerek között ott találjuk a Szovjetuniót.

Üzemeik jól szervezettek, modernek, építészetük európai hírű. Sokan azt gondolják, hogy a fenyőfában gazdag Finnországban jobbára faházakat építenek. Ez nem így van. Faházakat ma már csak inkább falvakban, s tavak mentén víkendezés céljára építenek. A falu központokban és városokban a legmodernebb típusú lakások épülnek. Mindezt Riihimäkiben. a 77 ezer lakosú Lahtiban és Helsinkiben is tapasztaltuk.

Ezekre a következő folytatásban még kitérek.

KÖVETKEZIK: RIIHIMÄKI, A VASÚT LEÁNYA.

Visi Ferenc



Tavak, erdők. Részlet a sajátos finn tájból. A kép alján egy szauna-fürdő látható.

Havonta 40 irányvonat

Szob állomás dolgozói 1963-hoz viszonyítva, 2,07 órával csökkentették a kocsitartózkodási egységidőt. A kocsikihasználás 24,8 tonna. A jó eredményt elsősorban a módszeres elegyrendezés bevezetésével érték el, mellyel párhuzamosan javult a tartalék kihasználása. Az állomás havonta átlag 40 lökösházi irányvonatot képez *Rákosrendező* tehermentesítésére.

Elsősorban a kocsikihasználásban van nagy jelentősége a helyi kőbányával kötött komplexbrigád szerződés maradéktalan teljesítésének.

R. S.

Helyes kezdeményezés

A Csongrád megyei bizottság közgazdasági bizottságának széles körű aktívahálózata végiglátogatja a szolgálati helyeket és elbeszélget a dolgozókkal, elsősorban a szocialista brigádok tagjaival. Részletes tájékozódást kívánnak szerezni a mozgalomról, s a jó tapasztalatokat szeretnék általánosítani.

Tótka Károly.
Szeged

Sport

A sebészorvos első magyar bajnoksága

Július közepén egy hétig volt hangos a *Nemzeti Sportcsarnok* a legjobb vívók kiáltásaitól. A magyar bajnokság ebben az évben is sok izgalommal, meglepetéssel szolgált mind a nézőknek, mind a szakembereknek. Férfi tőrben például meglepetésnek számit *Gyarmati* bajnoksága, *Kamuti Jenő* dr. előtt. De meglepetés az is, hogy a tavalyi bajnok *Kamuti László* nem került be a legjobb nyolc közé. A BVSC férfi tőrvívói tehát mérsékelten szerepeltek az egyéni versenyben. Ugyanezt lehet elmondani a nőkről is, hiszen a nyolcas döntőbe egyedül *Kovácsné* jutott be, aki a hatodik helyen végzett.

A csapatbajnokságon már jobban vívtak a vasutas versenyzők. Ennek köszönhető, hogy a férfiak és a nők a nagy rivális, *Újpesti Dózsa* legyőzésével elnyerték a bajnoki címet. A férficsapatban főként annak tulajdonítható a siker, hogy a válogatottak mellett a fiatalok is jól vívtak. A nőknél *Bóbis Ildikó* volt a csapat kiemelkedően legjobb vívója. A csapatban mindvégig ellenállhatatlanul vívott, s valósággal lelépte az *Újpesti Dózsa* és az *OSC* válogatottjait.

Kard egyéniben kellemes meglepetés *Mendelényi Tamás* dr. jó szereplése. Mendelényi több mint tíz éve versenyez az élvonalban. Eddig azonban még nem sikerült magyar bajnokságot nyernie. A 28 éves sebészorvosnak tehát ez az első magyar bajnoksága. Ezt sem volt könnyű kiharcolni. Annál is inkább, mivel a döntőben könnyebb sérüléssel vívott. De így is volt akaratereje küzdeni, s ez meghozta a régóta várt eredményt.

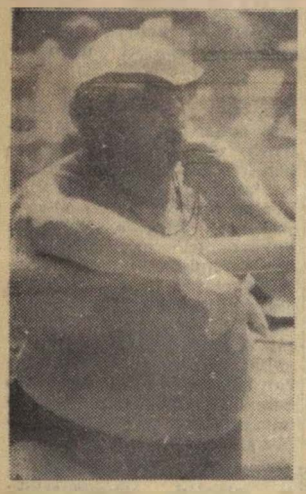
Párbajtőr egyéni döntőben a szolnoki *B. Nagy és Sági* (BVSC) képviselte a vasutas színeket. *B. Nagy Pál Nemere* és *Bárány* mögött a harmadik, *Sági* pedig a nyolcadik helyen végzett.

— vi —

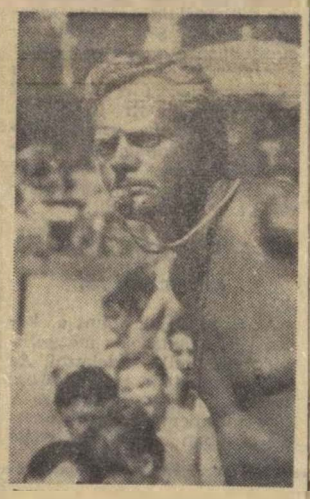
Dr. Mendelényi Tamás, magyar bajnok.

Uszómesterek

A legizgalmasabb vízilabda-rangadón sem fütyül annyit a mérkőzés játékvezetője, mint egy-egy meleg vasárnap a Szőnyi úti vasutasuszodában fütyülnek az úszómesterek. Kétségtelen, hogy a fürdőzőkkel zsúfolt medencék partján nagy felelősség hárul rájuk. Hiszen ők őrködnek a gondtalanul fürdőzők testi épsége felett. S ha észreveszik, hogy valaki megszegi a „békés" fürdőzés szabályait, élesen harsan a figyelmeztető síp. S ha ez sem elég, a szigorú tekintetű, de mindig tréfás kedvű Marci bácsi — Csinger Márton úszómester — szóban is figyelmezteti a rend betartására a szabálytalankodókat. A strandmedence körül gyakran ott látni Páhok Istvánt. Az egykori folyamúszó-bajnok, mint nyugdíjas havonta két hetet tölt a strandmedence partján.



Páhok István



Csinger Márton

(Hemző Károly felvételei.)

Vasutas Kupa 1964

Az NB I. B-ben szereplő vasutas labdarúgó-csapatok vezetői annak idején megállapodtak, hogy a tavaszi forduló befejezése után, a felkészülési időszak alatt, Vasutas Kupa mérkőzéssorozatot rendeznek. A győztes elnyeri az 1964. évi Vasutas Kupa ezüst serleget.

A mérkőzéseket két fordulóban bonyolították le. *Július 5-én Miskolcon a Miskolci VSC* 1:0 arányban legyőzte a *Budapesti VSC* csapatát. Ugyanezen a napon *Veszprémben* a *Győri MÁV-DAC* 3:0 arányú vereséget szenvedett a *Szombathelyi Haladástól.*

A döntő fordulóra a vasutasnapon került sor *Szombathelyen.* Az első mérkőzésen a *Miskolci VSC—Győri MÁV-DAC* mérkőzés 1:1 arányú döntetlen eredménnyel végződött. Az első hely szempontjából jelentős *Szombathelyi Haladás—Budapest VSC* találkozót a helybeliek 2:1 arányban megnyerték, s ezzel a kupaküzdelmekből győztesen kerültek ki.

Végeredmény:

1.	Szombath. Haladás	4 pont
2.	Miskolci VSC	3 „
3.	Győri MÁV-DAC	1 „
4.	Budapesti VSC	0 „

A csapatok a mérkőzés után baráti vacsorán vettek részt, amelynek keretében adták át a győztesnek és a helyezetteknek az érmeket.

Labdarúgó üzemi kupa Nyíregyházán

Nyíregyháza állomás szakszervezeti bizottsága a sportkör elnökségével labdarúgó üzemi bajnokságot írt ki. A vándorkupát háromszor egymás utáni, vagy ötszöri elnyerés esetén kapja meg a legjobb üzemi csapat. Céljuk, hogy minél több nem aktív sportolót kapcsoljanak be a labdarúgásba.

Idejében szólunk

A *nagykanizsai* kocsirakományos átmenesztők szimplaablakos munkahelyén az ablaküveget nagyrészt papír helyettesíti. A helyiségek huzatosak, télen kifűthetetlenek. A hibák kijavítását már számos esetben kérték, de eddig kérésük nem talált meghallgatásra.

Reméljük, hogy az idei telet, már nem ilyen körülmények közt kell átvészelniük.

Foki István
Budapest

KÜLFÖLDI VENDÉGEK

Szakszervezetünk meghívására több külföldi vendég tartózkodik hazánkban. *Eugéniusz Grochal* elvtárs, a *Lengyel Vasutasok Szakszervezetének* főtitkára július 31-től hazánkban tölti szabadságát. Július 29-től Magyarországon tartózkodik tanulmányúton 4 nyugatnémet vasutas fiatal. A svéd vasutasok 24 tagú küldöttsége augusztus 2-án érkezik hazánkba.

— Üzembe helyezték Japánban az első egysínű vasutat a Tokiótól északra fekvő Niko és Kirifuro fürdőhely között.

— *Osztrák vendége volt a győri vasutas eszperantó szakcsoportnak. Minna Hörbinger látogatott el a győriekhez Knittelfeldből.*

— **Nemzetközi felvilágosító szolgálat kezdte meg működését július elején a nagyobb balatoni állomásokon. A hétvégi csúcsforgalom idején több nyelvet beszélő vasutasok adnak felvilágosítást a külföldi utasoknak.**

A HIVATALOS LAPBÓL

A hivatalos lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

29. számból: 114 057 1964. I/1. A. A beruházások megvalósításában eredményesen részt vevő beruházók és tervezők jutalmazásáról szóló 143 1963. (P. K. 34.) P. M. sz. utasítás végrehajtásáról.

118 778 1964. I/8. D. A szegedi szabadtéri játékokra utazók menetkedvezménye.

133 363/1963. I. 8. E. Az irányvonatok képzésével és premizálásával kapcsolatos feladatok szabályozása.

30. számból: 118 150/1964. I. 8. D. Felhívás a vasutasok részére újonnan kiállításra kerülő zöld és piros színű igazolványokhoz szükséges arcképek beszerzésére.

116 043 1964. I/3. C. A munkásszállások működésének egészségügyi szabályai.

Január 1-től új arcképes igazolványok

1965. január 1-től új mintájú zöld, illetőleg piros színű arcképes igazolványok kerülnek kiadásra. Az igazolványhoz az egy év szolgálati időt betöltött alkalmazottak, a nyugdíjasok és igényjogosult családtagok 40x40 milliméter nagyságú arcképet szerezzenek be, hogy az az 1964. október 1-én kiállításra kerülő igazolványokhoz felhasználható legyen.

Az arcképet kemény kartonra felragasztani nem szabad. Az arcképes igazolvány kiállításához fél évnél nem régebben készült, eddig mas célra fel nem használt, sértetlen szegélyű fényképet fogadnak csak el.

A fentiekre vonatkozó utasítás a Hivatalos Lap 30. számában jelent meg.

Számok egy könyvtár életéből

Szegeden nemcsak a vasutasok, hanem az alsóvárosi lakosok is szívesen látogatják a Petőfi Sándor Művelődési Otthon könyvtárát.

Az otthonosan berendezett 8100 kötetes könyvtár szabadpolcos rendszerrel működik. Heti 3 napon át 4 órai nyitvatartással áll a látogatók rendelkezésére. Ellátja könyvvel a 8 fiókkönyvtárat is. A központi könyvtárban a beiratkozott olvasók száma 575, a 8 fiókkönyvtárban 204 fő.

A látogatás idején 1918 kötet volt kint az olvasóknál. A 14 éven aluli 69 olvasó zöme ifjúsági könyveket, útleírásokat keres. A 14 és 18 évesek közül 115-en a felsoroltak mellett a komolyabb könyveket is igénybe veszik.

Az olvasók közül 228 munkás, 46 értelmiségi, 138 tanuló, 69 nyugdíjas. A munkás olvasók között igen sok a szocialista brigádtag, akik főleg az állomás, a pályafenntartás és a fűtőház dolgozói közül kerülnek ki. A könyvtár vezetősége gondoskodik arról, hogy a József Attila olvasómozgalomba minél többen kapcsolódjanak be. 1964 első negyedében a mozgalom követelményeinek 290 olvasó tett eleget. Közülük a 18 éven aluliak száma 188. A legkeresettebb könyvek az irodalomtörténeti munkák, az új magyar irodalmi művek, de sokan kérik a klasszikus magyar írók írásait is.

A központi könyvtárat 1964 első négy hónapjában 3126 esetben keresték fel az olvasók és 13 524 kötetet kölcsönöztek. Az idén könyvbeszerzésre 10 000 forint, egyéb költségekre 5000 forint áll a könyvtár rendelkezésére.

A vasutasszakszervezet központja 100 000 forintot biztosít új könyvtárhelyiség építésére. Bizonyára az új, modern, az eddiginél nagyobb könyvtár megépültével még jobban növekszik az olvasók száma, tovább javul a könyvtár tevékenysége.

Sz. S.

HIREK

— Vetítettképes előadást tartott a győri állomás oktatótermében az elmúlt napokban dr. Ferenczy Imre, a csomópont üzemi és ellenőrző orvosa a Brüsszelben megrendezett 16. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus érdekesebb eseményeiről és élményeiről. Az előadásról a győri rádió is hírt adott.

— **Térítés nélküli véradónapot tartottak a Debreceni Járműjavító Vállalatnál. 162 dolgozó 50,8 liter vért adott, közülük 83-an első alkalommal. Az emberi segítségnyújtásnak ezt a szép példáját főként a fiatal dolgozók gyakorolták.**

— *A betakarítási munkálatoknál nyújtott segítséget a dombóvári pályafenntartási főnökség I. pályamesteri szakaszán működő Vasas szocialista brigád július 17-én a kurdi termelőszövetkezetnél 35 fokos hőségben. A legnagyobb szorgalmat a brigád két legidősebb tagja, Maróczi és Papp elvtárs tanúsította.*

— Ipari televízióval tartják megfigyelés alatt a forgalmat az újjáépülő szolnoki pályaudvaron. A gurítódomb éghajlati helyzetét és a kocsik sebességét az irányítótoronyból radarberendezéssel ellenőrzik majd.

— *Tovább bővül a magyar vasúti személykocsik exportja. A csehszlovák vasutak kétféle típusú személykocsikat rendel a győri Wilhelm Pieck Járműipari Műveknél. A gyár a szállítást 1966-tól 1970-ig bonyolítja le.*

— Három órával csökkentették a kocsitartózkodási időt a zalaegerszegi vasutasok a 16-os AKÖV és az állomás közötti jó együttműködés eredményeképpen.

— Elektrodinamikus váltót és bejárati indítójelzőt helyeztek üzembe a földalatti vasút Széchenyi-fürdőnél levő végállomásán.

— **Tizenegy órás sztrájkkal tiltakoztak július 28-án az olasz vasutasok, mert a közlekedésügyi miniszter nem hajlandó tárgyalni a szakszervezetek képviselőivel.**

— *Május végén megkezdte munkáját a bulgáriai Dimitrovgrádban letesített bolgár—jugoszláv közös határállomás. Ezzel a két ország között tovább rövidült az utazási idő és egyszerűsödött a határkezeléssel járó munka.*

Új könyvek

Kovács Lajos: A nőorvosnál (Medicina)

Az élet a nők munkájával és megbetegedéseivel kapcsolatosan mindennap újabb és újabb problémákat vet fel. A könyv célja választ adni ezekre a kérdésekre, további tájékoztatást a laikust legjobban érdeklő nőgyógyászati megbetegedésekről és azok megelőzéséről.

Simon István: Gyümölcsoltó (Magvető)

Tizennégy munkás esztendő (1949—1963) gazdag termését foglalja dús füzérbe ez a válogatás. A magyar falu színeit, hangulatait, változásait, életének gazdag ízeit villantják s tálalják elénk ezek a versek, a maguk egyszerű őszinteségében is páratlan remekléssel.

Tersánszky J. Jenő: A céda és a szűz (Magvető)

Majdnem ezer oldalas kötetben gyűjtötte össze a kiadó egyik legjelesebb elbeszélőnk kisregényeit, hosszabb elbeszéléseit. Kimelkedik közülük a Viszontlátásra drága, mely annak idején a fiatal Tersánszky első kirobbanó sikere volt. Az immár örök érvénnyel népi hőssé vált Kakuki Marci kalandjai mellett egész sor kisvárosi tárgyú kisregényben elevenednek fel a hajdani magyar vidék jellegzetes alakjai.

Nagy Péter: Szabó Dezső (Akadémiai Irodalmi Könyvtár)

Az ellenforradalmi korszak legmeghökkentőbb, legellentmondásosabb irodalmi és közéleti figuráját állítja elénk ez a páratlan alapossággal megírt munka. Hogy mennyiszer cserélt hitet és magatartást, arról ad hiteles kör- és körképet Nagy Péter e széles skálájú művében, mely egyben a letűnt korszak torz ideológiai bukfenceinek is hű és jellegzetes krónikája.

A szerkesztőség üzeni

Szüladi Sándor, Tóika Károly, dr. Bankfalvy Gyula Szeged, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, Kiss Lajos Alsóörs, Pintér Lajos Vácrátót, Fenyves Antal Baja, Nagy Sándor Békéscsaba, Volosinovszki János, Lelti Ferenc Debrecen, Kisvárdai János Miskolc, Vagó László Nagykata, Perlaki Gyula Sopron, Markos József Zalaegerszeg. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Redei András Heves, Telek László Debrecen, Horváth II. Ferenc Kiskunhalas, Markos József Zalaegerszeg, Kovács László Gyöngyös, Péter Vendel Pécs, Kiss Lajos Alsóörs, Bakay Elek Veszprém, dr. Bankfalvy Gyula Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Dancs József, Tapolca, Szűcs Ferenc Hatvan, Behán Rozsa Kazincbarcika, Fokl István Budapest, Szilágl Sándor Szeged, Pintér Lajos Vácrátót, Lelti Ferenc Debrecen. **Írásaikat helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Porpáczy Dezső Szeged MÁV Igazgatóság: Gúnyos hangú levelét nem méltatjuk válaszra.

Szentgáli István Gyöngyös: Levelben válaszolunk.

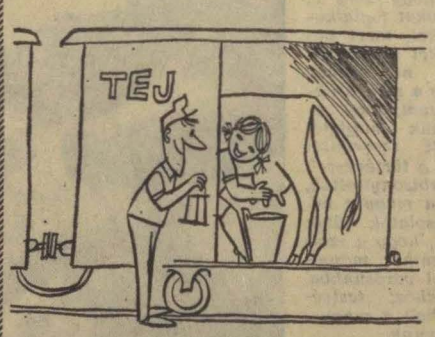
Bővítik Alsóörs állomást

Alsóörsön megkezdték az állomás bővítését. A munkát nagy teljesítményű markológépek, dömperek segítik. A celldömölki I-es hidászcsoport ugyancsak megkezdte a korszerű fordítókorong építését.

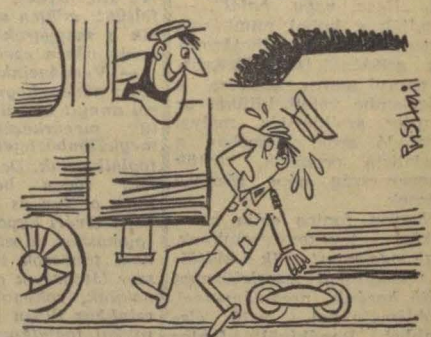
Kiss János

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

KÁNIKULA



— *Tetszik tudni, nem akartuk, hogy megsavanyodjék a tejszállítmány, mire Pestre ér.*



— *Meleg van? Tessék feljönni egy kicsit hűsülni.*

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM Ára 40 fillér 1964. AUGUSZTUS 15.

Jog és kötelesség

Tizenöt évvel ezelőtt már a hatalom sáncain belül ültek törvényt a nép képviselői, hogy arra az időre kialakult új történelmi és osztályviszonyoknak megfelelően közjogilag is megerősítsék állami életünk alapokmányát — az alkotmányt.

Alkotmányunk azóta a mindennapok valósága lett. Évfordulóján mindig sokrétűen jelentkezik a nemzeti múlt és jelen tengernyi emléke, és mindig erősebb hangsúlyt kap a két államalkotó osztály szövetsége. A VIII. pártkongresszus által megjelölt új társadalmat csak a párt vezette munkásosztály — közös erejével lehet felépíteni.

Az alkotmány ünnepe tehát a munkás-paraszt szövetség, a munkáshatalom ünnepe is. Ez a hatalom a biztosítéka a nép szabadságának, a haza függetlenségének, a békés életnek, a jövőt formáló alkotó munkának.

Ebből fakad, hogy az ország gazdája a nép, s a közélet minden fórumán maga határoz ügyei felől. Természetessé vált a népjogok felvirágzása. Nincs az alkotmányban olyan jog, amely csak irott malasztt maradt volna. Ezeknek a jogoknak a birtokában változott meg az emberek százezreinek gondolkodása, felelősnek érzik magukat az ellenforradalmat leverő munkáshatalom sorsáért.

Dolgozó népünk átérzi, hogy az alkotmány nemcsak a jogoknak, hanem a kötelességeknek foglalata is, hogy új életünk fundamentuma a jogok és kötelességek egysége. A szocialista társadalomban a jól végzett kötelesség minden jognak a szülőanyja. Végzett munkája arányában mindenkinek joga van az élet javaihoz, de ezek a javak a dolgozó emberek millióinak kötelességtudó erőfeszítéseiből fakadnak. A jobban végzett kötelesség szaporítja a népjogokat.

A jog, a kötelesség és a dolgos összefogás együtt a gyümölcsöző élet. Miénk a haza, a jelen, a jövő. Az alkotmány minden pontja azt bizonyítja, hogy az élet kitárult a magyar nép előtt. Az élet legnagyszerűbb forrása pedig a teremtő béke. Ezért féltjük és minden erőnkkel védjük a békét.

Nem az imperializmus jószándékú törekvéseinek, hanem a Szovjetunió vezette szocialista tábor szívós, következetes harcának az eredménye a nemzetközi helyzetben beállott enyhülés.

Nem az imperialisták jószívének, hanem a szocialista világrendszer erkölcsi és anyagi támogatásának következménye a gyarmati népek felszabadító mozgalmának olyan fellendülése, amely az imperializmus gyarmati rendszerének felszámolását vonja maga után.

Mi vasutasok az alkotmányba foglalt jogok és kötelességek tudatában a szocializmus teljes győzelmébe vetett hittel teljesítjük a ránk váró feladatokat — tegyük hozzá, — nem is sikertelenül.

Lapzártakor érkezett

Átadták a vándorzászlót a szombathelyi igazgatóságnak

Az első félévben a *szombathelyi igazgatóság* ért el legjobb eredményt az igazgatóságok között. Ezzel elnyerték a Vasúti Főosztály és a szakszervezet központi vezetőségének vörös vándorzászlaját. A kitüntetéssel mintegy 250 ezer forint jutalmat kaptak az igazgatóság dolgozói.

A zászlóátadási ünnepségre augusztus 12-én a szombathelyi vasutasok *Ady Endre kultúrotthonában* került sor. Megjelent az ünnepségen *Tóth István*, az MSZMP Vas megyei pártbizottságának első titkára, *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes és *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának vezetője. A vándorzászlót Lindner József adta át *Szegedi Nándornak*, a szombathelyi igazgatóság vezetőjének.

Az ünnepség rövid kultúrműsorral zárult.

Segédmunkásokból szakembereket neveltek

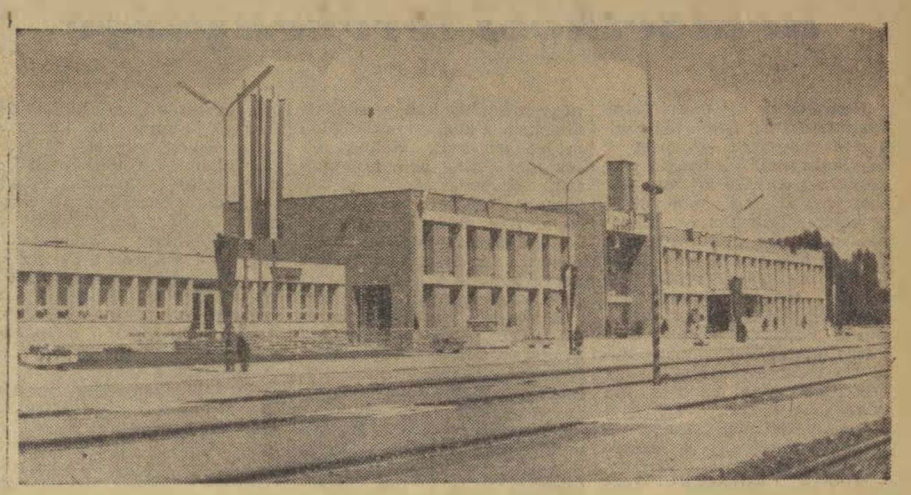
Főnökségünknél július 28-án tartottunk termelési tanácskozást. Különös színfoltja volt ennek a tanácskozásnak a második napirendi pont, amelynek keretében a X. pályamesteri szakasz *Szocialista munkahely* címért folyó versenyét vizsgáltuk felül.

A szakasz dolgozónak 99 százaléka szocialista brigádban dolgozik. Miután a brigádok elnyerték már az oklevelet, jelvényt és a zászlót, egy emberként indultak harcba a *Szocialista munkahely* címért. A közös munka nem volt eredménytelen. Gazdasági, politikai, társadalmi, kulturális vonalon egyaránt szép sikerekről tanúskodnak a brigádnaplók.

Gábor Gusztáv szakaszkezelő pályamester *Audi Endréné* beosztott pályamester nagy türelemmel nevelik a szakaszt. Mindketten sokat fáradoznak a szocialista embertípus kialakításán.

M. A.

Átadták rendeltetésének az új záhonyi felvételi épületet



Az új felvételi épület

Néhány nappal ezelőtt adta át rendeltetésének *Tóth János*, a debreceni igazgatóság vezetője az *új záhonyi felvételi épületet*. Az ünnepségen a megyei, járási pártbizottság vezetője az *új záhonyi felvételi épületet*. Az ünnepségen a megyei, járási pártbizottság és a tanács képviselőin kívül megjelentek a szomszédos *Csop* határállomás vezetői és az uzsgorodi forgalmi kirendeltség vezetője is.

Az épület építészeti megoldása korszerű és dekoratív. A terveket a MÁV Vasúttervező ÜV készítette. A munkához 1959-ben fogtak hozzá. *A tervezés során tekintettel voltak arra, hogy Záhony a legnagyobb forgalmú magyar határállomás.* Az egyre növekvő, túlnyomórészt vasutasok lakta község, az új felvételi épülettel és az előtte elterülő parkkal igen tetszetős központot kapott. Az új felvételi épület csaknem 2300 négyzetméter alapterületen helyezkedik el, helyiségeinek belső űrtartalma megközelíti a 17 000 légköbmétert.

Az épület Csop felé eső emeletes szárnyában helyezték el a forgalmi, állomásirányítói, pénztári és segédhivatali helyiségeket, a nagy befogadóképességű önműködő távbeszélőközpontot és a mozgalmi szervek helyiségeit. *A középső utasforgalmi épületben impozáns előcsarnokba lépnek az utasok.* Itt találjuk a pénztárfülkéket és ebből a nagycsarnokból nyílik a széles folyosó, melyhez a dohányzó és nemdohányzó várótermek, az állóbüfé, az étterem csatlakozik.

A nagycsarnok oldalfala műkő-vakolatból készült, a falfelületek könnyen tisztán tarthatók. *A mennyezetet zajcsökkentő hangszigetelő akusztikai burkolattal látták el* és a burkolatba mélyített fénycső világítótesteket helyeztek el.

Az üzemi és közönségforgalmi emeletes épületszárnyhoz egy földszintes épületszárny is csatlakozik, melyben az Utasellátó helyiségeit találjuk. *A földszintes épületszárnyban helyezték el a nemzetközi forgalom kiszolgálását célzó helyiségeket.* Itt dolgozik a határőrség útlevélkezelő szolgálata, itt vannak a vasúti rendőrség és vámszervek helyiségei és a korszerűen kiképzett vámcsarnok mellett található a tranzitutasok részére fenntartott büfé is. Ezekben a helyiségekben a falakat a padlótól a mennyezetig diófa színű akusztikai burkolat borítja, a pálya felőli oldalon e helyiségek oldalfala teljes egészében üvegezett, a mennyezet pedig opálszínű áttetsző polyészter lemez, amely mögé fénycső világítótesteket építettek be.

A felvételi épület nemzetközi számyának a pálya felőli előterét és az épület község felőli homlokzat előtti előteret parkírozták. A nagyforgalmú közlekedési utakat aszfaltozták. Az új felvételi épületet a község tervezett új főútvonalán lehet körforgalommal megközelíteni.

A munkákat az ÉM Szabolcs megyei Építőipari Vállalat végezte 22 hónap alatt. Az építkezés egész ideje alatt a beruházó és kivitelező vállalat szakemberei szoros együttműködésben dolgoztak. Ennek köszönhető, hogy a munkát a tervezettnél 15 nappal korábban fejezték be.

Az új felvételi épületben korszerű utastájékoztató berendezést is felszereltek. Az utastájékoztató hangszórók akusztikai színvonala megfelelő, az állomás minden részében érthetően sugározzák a közleményeket. Ez szintén nagy eredmény, mert ezen a téren még sok helyen tapasztalunk hibákat.

Később a nagycsarnokban és a bisztróban a szabadon hagyott falfelületekre képzőművészeti alkotások kerülnek. A tervek szerint ide rézdomborításos figurális fémművészeti munkát helyeznek majd el, amely nagyban emeli az új felvételi épület esztétikai színvonalát. A pálya és község felőli előtér parkírozott részében pedig a későbbiek folyamán művészi faragott terméskő-plasztikát helyeznek el

B. I.

Uj vasutvonal Kazahsztánban

A közelmúltban fejezték be Kazahsztánban a 705 km hosszú új vasútvonal építését. Az új vonal a Kaspi-tenger partján vezet. A munka méreteire jellemző, hogy a pályaépítőknek az időjárási viszontagságok leküzdése mellett, mintegy 14 millió köbméter földet kellett megmozgatniok. A vonal mentén 390 műszaki létesítmény, köztük 7 hatalmas híd épült.

Tóth János, a debreceni igazgatóság vezetője, elvágja a szalagot

(Németh Gyula felvételei)

Moha-Rakodón bizonyítani szeretnének

A korábbi években a rossz hírű állomások közé tartozott *Moha-Rakodó*. Akit odahelyeztek, az büntetésnek vette. Ennek az a magyarázata, hogy a kis állomás távol van a környező községektől. Ha előfordult, hogy valakinek a váltótársa nem érkezett meg — azelőtt ez gyakran megtörtént —, még elelemrol sem tudott gondoskodni az a szolgalattevő, vagy váltókezelő, akinek tovább ott kellett maradnia szolgálati helyén.

— *A régi rossz hírnévnek még ma is sok hátrányát érezzük* — mondotta Vécsei László főtiszt, forgalmi szolgálattevő, aki már hét éve dolgozik az állomáson. — *Moha-Rakodó ma a vonal egyik legerősebb állomása. Balinkának, Mórnak és Pusztavamnak semmivel sincs nagyobb vonat- és kocsiforgalma. Ezeket az állomásokat mégis a III., bennünket pedig a II. csoportba soroltak be. Amikor ez ellen panaszt emeltünk a budapesti igazgatóságtól azt a választ kaptuk, hogy nem vagyunk úgy leterhelve, mint ők. Ez tévedés, hiszen mi a nagy teherforgalom mellett még pénztárat is kezelünk.*

Hogy az utóbbi években milyen nagy mértékben növekedett Moha-Rakodó forgalma, azt a számok is bizonyítják. Erről *Kovács Lajos* főintéző, állomásfőnök adott tájékoztatást.

— *Állomásunk feladatait a bauxit határozza meg. A közeli Kincsesbánya néhány évvel azelőtt 800—900 tonna bauxitot termelt, ma több mint a duplája, 2000 tonna a bánya napi termelése. Ez azt jelenti, hogy havonta 2000 kocsi fölött mozog a megrakás. Júniusban 2485 kocsit raktak meg.* Ha figyelembe vesszük, hogy két évvel ezelőtt 1414, tavaly pedig 2124 kocsi jelentette a havi csúcsot, akkor különösen szembetűnő a növekedés.

A feladatok tehát megnőttek, a létszám azonban nem változott. Az állomáson 30 vasutas teljesít szolgálatot. Az ő helytállásukon múlik, hogy a bauxit és a homok mielobb eljusson rendeltetési helyére. *Naponta harom irányvonatot képeznek.* Ebből egy vonat túlsulyos.

— *A termelési eredményekkel eddig sem volt különösebb baj* — folytatta az állomásfőnök. — *A fegyelemmel annal több.* Én nem reg kerültem az állomás élére, de ahogy a dolgozók elmondták, hiába értek el jó eredményt a kocsikihasználásban és a kocsitartózkodásban, egyesek fegyelmezetlensége mindent lerontott. *A bizonylati fegyelem sem volt kielégitő. Emiatt az állomásvizsgákon 2-es értékelest kaptak.*

Ez volt a múlt, amire nem szívesen gondolnak vissza azok, akik már több éve dolgoznak Moha-Rakodó állomáson. S mit mutat a jelen? Örvendetes fejlődést. Az állomás vezetői, továbbá *Vécsei László, Vass Károly* főtiszt, forgalmi szolgálattevők és a többi becsuletes vasutas most azon fáradoznak, hogy a fegyelem megszilárdításával, lelkiismeretes munkával végképp feledtessék Moha-Rakodó rossz hírnevét.

—vi—

Horváth Gyula málházó a felvételi épület előterében a parkot gondozza

(Hemző Károly felv.)

A lengyelországi Szczecinben értékelték a baráti vasutak munkaversenyét

Július 28. és 30-a között a lengyelországi *Szczecinben* került sor a baráti vasutak között folyó nemzetközi munkaverseny 1964 első félévi eredményeinek értékelésére. Mint arról már előző lapunkban is beszámoltunk a MÁV az utolsó helyen végzett.

A versenyt a lengyel vasutak nyerték, második helyen a *bolgár*, harmadik helyen a *csehszlovák*, negyedik helyen pedig az *NDK* vasútja végzett. Az értekezleten elhatározták, hogy a jövőben a helyzési sorrendtől függetlenül más-más országban tartják meg az értékelést, illetve a munkaversennyel kapcsolatos megbeszéléseket.

Szakszervezetünk nemzetközi tevékenysége

II.

Nemzetközi kapcsolataink fenntartásának egyik legjelentősebb módszere — mert a legalkalmasabb a magyar dolgozókban és külföldi munkástestvéreinkben a nemzetközi proletárszolidaritás és internacionalizmus fenntartására, állandó élesztésére — a szolidaritási akciók szervezése, különféle mozgalmakban való részvétel. Nem egyszer nyújtottak a magyar vasutas dolgozók anyagi támogatást a hazájuk függetlenségéért, vagy felszabadításáért harcoló népeknek. A *koreai*, a *vietnami* és az *algériai* nép szabadságharcát jelentős anyagi eszközökkel is segítettük.

Mindennél jelentősebb volt azonban, mindenek felett és legjobban segítette e népek nagyszerű harcát az az erkölcsi támogatás, melyet az együttérző és támogató, a szolidaritást és szeretetünket kifejező száz és százezer levélben, táviratban, az ENSZ-hez és a nemzetközi fórumokhoz, az agresszív hatalmakhoz küldött tiltakozásban juttattunk kifejezésre.

A kétkedőknek az események adnak választ

Annak idején sokan feltették a kérdést, hogy *„az én 5 forintommal és aláírásommal, ugyan mit tehetek?"* Nos, a példák *Koreában, Vietnamban, Algériában* egyaránt választ adtak a kétkedőknek. Az akciók eredményeit még sokáig sorolhatnám és válaszolhatnék vele a kétkedőknek. De csupán egy-két példát. *Manolisz Glezosz* elvtársat, a nagy görög hazafit, aki az *Akropoliszról* tépte le a horogkereszles zászlót — de a reakciós görög kormány mégis letartóztatta —, később a népek nyomására szabadon bocsátotta. Vagy ki ne emlékeznék a minket különösen érintő és örvendetes japán *Matsukawa-ügyre?* A halálra ítélt vasutasok büntetését először szabadságvesztésre változtatták, majd a nemzetközi szolidaritási akciók nyomására szabadlábra helyezni kényszerültek.

Egy példát még napjainkból. Az elmúlt héten közölték az újságok, hogy *Siqueros* mexikói kommunista festőművészt — aki korábban vasutas volt — a mexikói államelnök „kegyelemből" szabadlábra helyezte. Ehhez is legjelentősebb mértékben a nemzetközi proletárösszefogás, a számtalan, részünkről is elkü'dött tiltakozó levél és távirat járult hozzá. Mindezt a példát azoknak soroltam fel, akik az *„érdemes-e?"* kérdést egy-egy ilyen akciónál feltesszik. Szerencsére, ezek egyre kevesebben vannak.

Szocializmust építő országunk eredményeinek a baráti szocialista országok tevékenységének és a tőkés, vagy gyarmati országokban élő dolgozók harcának megismerésére, a baráti szocialista országok tevékenységének és a tőkés, vagy gyarmati országokban élő dolgozók harcának megismerésére, a baráti és személyi kapcsolatok kiépítésére rendkívül alkalmas eszköz a delegációk küldése és fogadása, a nemzetközi szervezetekben és értekezleteken, rendezvényeken való részvétel. Mint említettem, hasznosak és jók a levelezési kapcsolatok, a kiadványok és anyagok cseréje is, azonban mégis *a legeredményesebb az, ha egymást személyesen, kölcsönösen megismerjük,* ha mindazt a valóságban látjuk és tapasztaljuk, amelyekről korábban ilyen, vagy olyan tájékozódásunk pozitív, vagy negatív elképzelésünk volt.

Gyümölcsöző kapcsolatok

Az elmúlt évek során számos delegáció járt hazánkban, a szocialista és a kapitalista, valamint függő országokból egyaránt. Csak ebben az évben *lengyel, algériai, kubai, francia, nyugatnémet, svéd, osztrák, finn, angol* delegációkat üdvözölhettünk, vagy üdvözölhetünk hazánkban. Ezeknek a delegációknak a tagjai megismerték és megszerették hazánkat és ha nem nagy mértékben is, de segítették nemzetközi tekintélyünk megszilárdítását. Sokan jöttek már vissza nem hivatalosan, szabadságukat tölteni Magyarországra, mert mint mondották, hazánkban lüktető élet folyik, szemmel látható a fejlődés, az élet jó és az emberek kedvesek. Kell-e ennél jobb vélemény egy országról?

E kapcsolataink élnek és fejlődnek, pedig a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége* megtiltotta tagszervezeteinek a magyar szakszervezetekkel való hivatalos kapcsolatok felvételét. E tilalmak ellenére hivatalos delegációk jártak itt az SZSZNSZ tagországaiból, hívtak meg tőlünk küldötteket. A tiltó határozatok nem érték el céljukat, s egyre kevésbé érik el. A helyzet lassan úgy néz ki, hogy az SZSZNSZ a tagországainak szervezetei részéről támadt és egyre szélesülő nyomás következtében határozatát újból értékelni lesz kénytelen.

Részvétel nemzetközi szervezetekben

Kapcsolataink fontos módszerét képezik a nemzetközi szervezetekben és rendezvényeken való részvétel. Tagjai vagyunk a *Vasutasok Nemzetközi Sportszövetségének*, illetve a szervezet elnökségének. Részt veszünk a *Vasutasok Nemzetközi Kulturális és Intellektuális Egyesület* munkájában is. E szervezetek rendezvényein csaknem mindig ott vagyunk, hallatjuk szavunkat. Mi magunk is rendeztünk e szervezetek számára kongresszust, bizottsági ülést, kiállítást. Joggal elmondhatjuk, hogy ezek sikeresek voltak és tovább növelték — a maguk nem nagy, de mégsem lebecsülendő eszközeivel — hazánk jó hírét.

Nem volt közömbös számunkra pl., hogy a Vasutasok Nemzetközi Sportszövetsége által 1957-ben 24 ország részvételével megrendezett nemzetközi sportversenyeken a magyar vasutas sportolók az első helyet és ezzel a *Vasutasok Nemzetközi Egyletének* tiszteletdíját nyerték el. Mindezt 1957-ben, az ellenforradalom után, egy kicsit azt is hirdetve, hogy hazánk úrrá lett az ellenforradalom okozta bajokon és képes volt e nagy nemzetközi vasutas vetélkedőn az első helyet elérni. A kulturális kiállításokon magyar képzőművész kétszer nyerte el az első díjat és a velejáró aranyérmet.

Nagy fontosságot tulajdonítunk a különböző országok vasutasszakszervezeteinek kongresszusán való részvételének. Az elmúlt évben a *francia*, az idén az *olasz* vasutasszakszervezet kongresszusán vettünk részt, ahol a magyar delegátusokat hatalmas ovációval fogadták és felszólalásukat élénk érdeklődéssel kísérték. Mindkét helyen felállva, még a magyar temperamentumnak is szokatlanul forró ünnepléssel éltették a szocializmust építő Magyar Népköztársaságot, a népek kapcsolatát és a proletárinternacionalizmust.

A szocialista országokkal való kapcsolataink továbbra is töretlenül fejlődnek. E kapcsolatok a testvéri szolidaritás, a tapasztalatok szerzése, átadása és átvétele jegyében bontakoztak ki és szélesednek.

Baráti munkaverseny

Új szín együttműködésünkben a KGST-ben részes vasutak közötti baráti szocialista munkaverseny. Ezek a versenyek egyrészt az átmenő határállomásokon alakultak ki, másrészt a különböző országokat érintő vonatok pontosságát, a személyszállítás kulturáltságának növelését kívánják elősegíteni. Az eddigi eredmények biztatóak. Új feladatként jelentkezik most a nemzetközi közös teherkocsipark (OPW) megfelelő és gazdaságos kihasználását elősegítő mozgalom.

A felsorolt eszközök és módszerek, mint említettem, távolról sem ölelik fel az egészet, hiszen a dolgozók személyi levelezései, a különböző üzemek kapcsolatai, kulturális és sportcserék stb. is fontos feladatokat tölthetnek be nemzetközi tevékenységünk céljainak elérésében. Mindenesetre ahhoz, hogy ezeket a kapcsolatainkat szélesítsük, nagy öntevékenységre, a hazai és nemzetközi események figyelemmel kísérésére van szükség. Megyei bizottságaink, üzemi bizottságaink egynéhánya már ilyen kezdeményező, de még sok a tennivaló.

Az öntevékenységet természetesen nem szabad túlzásba vinni. A nemzetközi kapcsolatok során rendszerességre kell törekednünk. Ez még sajnos, többször hiányzik. Különösen rosszak a tapasztalatai a *Csehszlovákia* felé irányuló kapcsolatoknak. Számtalan üzem, szolgálati hely létesít levelezési kapcsolatokat, melyeket különböző delegációk cseréjére kívánják átváltoztatni, hívnak meg sport- és kulturális küldöttségeket, felsőbb szervek engedélyei és anyagi fedezet hiányában. Amikor a meghívottak már a határon állnak, akkor jelentkeznek az engedélyért és anyagi hozzájárulásért. *Mi minden olyan cserét és kapcsolatot támogatunk, amelyik szolgálja céljainkat és megalapozottak.* Sajnos, ma még nem mind megalapozott. Mindannyiunk érdeke, hogy így legyen.

Sok barátot szereztünk

A kisebb-nagyobb hibák ellenére nemzetközi kapcsolataink jók, élénken fejlődnek. Ennek eredményeként hozzájárultunk a magunk eszközeivel azoknak a nagy és nemes céloknak a valóra váltásához, melyek e kapcsolatok jelentőségét és értelmét adják. Sok barátot szereztünk hazánknak, megismertettük a szocializmust építő magyar nép életés munkakörülményeivel, de egyúttal tágultak a magyar vasutas dolgozók ismeretei is. *Nagy az érdeklődés ma hazánk iránt, barátainkban, de joggal mondhatjuk, hogy ellenfeleinkben is.* Az egyik oldalról sikereinknek örülnek, a másikról ugyan nem, de ma már azokat ellismerni kénytelenek. E nagy érdeklődést úgy kell kamatoztatni, hogy elérjük legfontosabb céljainkat és tovább növeljük hazánk nemzetközi tekintélyét.

S. J.

ÚJÍTÁSI tanácsadó

Az újítási szerződésekről

A kormányrendelet 8. §-a előírja: ha az újítási javaslatot az egyszemélyi elbíráló kísérletre vagy megvalósításra elfogadja, *„kísérleti"* vagy *„megvalósítási"* szerződést kell kötni az újítóval.

Az újítási szerződés kétoldalú jogügylet, mely csak akkor jöhet létre, ha a szerződő felek — tehát az újító és az egyszemélyi elbíráló — közös akarata érvényesül, s ez a szerződés aláírásában jut kifejezésre.

Kísérleti és megvalósítási szerződés hiányában a kísérletezést, illetve az alkalmazást megkezdeni nem lehet,

csak abban az esetben, ha a javaslatnál munkaköri kötelesség kérdése forog fenn.

Nagyon fontos népgazdasági szempontból a miniszter elrendelheti szerződés nélkül is a javaslat gyakorlatba vételét. Ebben az esetben a javaslatot elfogadó szervnek 15 napon belül a bíróság útján kell kérni az újítási díj megállapítását. Ez persze nem jelenti azt, hogy az újító ilyen esetben nem fordulhat a bírósághoz.

Tartsák be a határidőt

Nagyon fontos mind az újítók, mind a vasút részéről e rendelkezések betartása. A gyakorlatban azt tapasztaljuk, hogy

a javaslatok elfogadása után 30 napon belül nem kötik meg a szerződést

és miniszteri döntés nélkül megvalósítják azt. Pl. *„Budapesti elővárosi forgalom irányváltós ingavonatokkal történő lebonyolítása"* tárgyú újítás esetében is ez történt. A javaslatot 1962/63-as menetrendben megvalósították, de a szerződést a mai napig sem kötötték meg. Ha a bevezetés elrendelését miniszteri döntésnek vesszük, akkor sem szabályos az ügyintézés, mert a vasút nem kérte az újítás ellenértékének a megállapítását a bíróságtól.

Nem érvényesül a szerződés alapelve sem minden esetben, különösen, amikor a Vasúti Főosztály szakosztályai vagy az igazgatóságok osztályai a külszolgálatot hatalmazzák fel a szerződés megkötésére. A kiadott irányelveket utasításnak veszik, nem mernek tőle eltérni és a rendelet nem helyes ismerete folytán utasítják az újítót a szerződés aláírására azzal, hogy utána forduljon panasszal a szakszervezethez. Az ilyen cselekedet rendeletellenes.

Az újító nem köteles aláírni a szerződést, ha annak valamelyik pontjával nem ért egyet.

Mit tartalmazzon a szerződés?

Mit tartalmazzon a kísérletre vonatkozó szerződés? *Elsősorban azt a legkisebb eredményt, amelyet a kísérletnek igazolni kell.* Azt, hogy a kísérletek lefolytatásában, a rajzok elkészítésében az újító közreműködésére igényt tartanak-e és milyen ellenértékeket kap a meghatározott munkák ellenében. Ha az újító nem működik közre az előbbi munkákban, akkor azt a kikötést kell rögzíteni, hogy jogosult a rajzokat, kísérleti eredményeket megtekinteni. A kísérleti költségkeret nagyságát a kísérlet megkezdésének és befejezésének előrelátható időpontját. A kísérletért felelős személy megjelölését. Kísérleti naplót kell-e vezetni és azt ki vezesse. Ezenkívül egyéb lényeges adatokat, amire a kísérletnél szükség van.

Nagyon fontos annak pontos meghatározása, hogy a javaslattal milyen eredményeket kívánunk elérni,

valamint a kísérletek megkezdésének és befejezésének előrelátható határidejét. Ha ezeket pontosan rögzítik, nem fordulhat elő olyan eset, mint *Medvei Tibor Pálya felé lejtő útátjáró víztelenítése előre gyártott elemekkel* című javaslatánál. Ezt a javaslatot két és fél év után, 1960. február 8-án kísérletre elfogadták. Igaz, rögzítették a megkezdés és befejezés időpontját, mely szerint 1962. május 30-ig tart a kísérlet. De a szerződést az újító megkérdezése nélkül meghosszabbították 1963. VI. 30-ig. Ennek lejárta után az igazgatóság jelentése ellenére az I/6. A osztály olyan álláspontra helyezkedett, hogy *„nem lehet a kísérletet még elbírálni további megfigyelésre van szükség"*.

Ez az eset is mutatja, hogy milyen fontos a kísérletek eredményeinek pontos meghatározása és azok helyének megjelölése. Ha ez fenti esetben így történt volna, akkor a javaslatot már régen széles körben lehetne alkalmazni, vagy a sikertelen eredmény alapján megfelelő indokkal lezárni.

Sebestyén János

Nyugdíjasok kitüntetése

Az Államvasutak szolgálatában eltöltött több évtizedes szolgálatáért nyugdíjazása alkalmából a *Népköztársaság Elnöki Tanácsa*

Kaján János m. főellenőrnek (Bp. Keleti fth.), *Somkereki Antal* m. főfelügyelőnek (debreceni ig.), *Gemeiner Ede* m. főellenőrnek (pécsi TBFF), *Katona János* felvigyázónak (pécsi pft.), *Pozsonyi József* felvigyázónak (Bp. Ferencváros), *Lukács Balázs* főellenőrnek (BVKH). a

MUNKA ÉRDEMREND

bronz fokozata kitüntetést adományozta;

a közlekedés- és postaügyi miniszter

Selmeczi János felvigyázót (Bp. Krisztinavárosi Pft.), *Szakály József* felvigyázót (Szombathelyi Pft.), *Kővári Antal* munkást (Székesfehérvár Szertár), *Szigetvári Sándor* főellenőrt (Szombathelyi Jj. ÜV), *Lugosi József* főellenőrt (Pécsi ig.), *Pető Imre* főellenőrt (Pécsi Fth.), *Bárdosi József* m. főellenőrt (Szombathelyi Jj. ÜV.), *Sebestyén János* főellenőrt (Szolnoki Jj. ÜV.), *Nagy VII. József* m. főellenőrt (Debreceni Jj. ÜV.), *Pákozdi Imre* főfelügyelőt (Bp. Nyugati pu.), *Sándor József* m. főfelügyelőt (Építési Géptelep), *Balogh Károly* m. főellenőrt (Szolnoki Jj. ÜV.), *Hencz József* m. felügyelőt (Soproni Pft.), *Bereczky Roland* m. főtanácsost (Járműjavító osztály), *Füstös Ferenc* munkást (Gazdasági Hivatal)

Miniszteri dicséretben;

a közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MAV vezérigazgatója

Balogh István főellenőrt (Balatonszentgyörgy), *Pálmai Dezső* főellenőrt (Szolnoki Járműjavító ÜV.), *Keserű László* főfelügyelőt (Debreceni Jj. ÜV.), *Kubik Margit* munkást (Szolnoki Műhely Szertár), *Zombori Ferenc* főellenőrt (Szolnoki Járműjavító ÜV.), *Lőrincz József* főellenőrt (Bp. Nyugati pu.), *Szemenyei János* főellenőrt (Bp. Ferencváros), *Somogyi Sándor* ellenőrt (Bp. Ferencváros), *Dobor János* főellenőrt (Bp. Ferencváros), *Bakács Károly* főellenőrt (Dunakeszi Jj. ÜV.), *Verle Győző* főellenőrt (Dunakeszi Jj. ÜV.), *Perjés Ferenc* m. főellenőrt (Celldömölk fth.), *Tóth István* főellenőrt (Zalaszentiván) és *Lombos Jenő* m. felügyelő (Zalaegerszegi Pft.)

Vezérigazgatói dicséretben;

részesítette.

Megkezdték a politikai iskolák szervezését

A *Csongrád megyei bizottság* az 1963/64-es oktatási évben tovább növelte a szakszervezeti politikai iskolák számát. A számszerű eredményeken túl nagy gondot fordítottak a tartalmi színvonal emelésére. Elsősorban azokat vonták be a tanulásba, akik még nem vettek részt politikai oktatásban. A szakszervezeti szervek nagy segítséget kaptak a pártszervezetektől jól képzett propagandisták rendelkezésre bocsátásával.

A legnagyobb érdeklődést a vasút fejlesztésével, a KGST munkájával foglalkozó témakör váltotta ki. Ezek voltak a legvitatottabb anyagok. A szemléltető anyagok, filmek nagy segítséget adtak az előadások megértéséhez.

Megyebizottságunk az 1964—65. oktatási évre a szervező munkához már hozzáfogott. Az szb-üléseken megtárgyalják a tennivalókat, kiválasszák a propagandistákat és ezek elméleti és módszertani oktatásáról gondoskodnak.

Különös gonddal készítik elő az oktatást az építési és pályafenntartási szolgálatnál, mivel ezeken a munkahelyeken a legtöbb az újfelvételes dolgozó.

Sziládi Sándor

Másokért dolgozni...

EGY BIZALMI PORTRÉJA

Kohlmajer Jánost négy éve választották meg először a *Landler Járműjavító* kazánműhelyének dolgozói szakszervezeti bizalminak. A választás két évre szólt, s a két év leteltével újra ő kapta a legtöbb szavazatot. Úgy mondják, lelkiismeretesen, jól látja el feladatát.

— Nemrégiben egy fiatalember keresett meg azzal a problémával, hogy szeretné, ha áthelyeznék Dombovárra, a vasúthoz. Dombóváron lakik és ha ott dolgozhatna, nem kellene naponta órákat utazgatnia. Sőt, ott mozdonyvezető is lehetne. Igenám, de vállalatunk nem engedi el. Az ügyben előbb a szakszervezeti bizottsághoz, majd a vállalatvezetőséghez fordultunk segítségért. A fiatalember ma már Dombóváron dolgozik mint mozdonyvezető.

Olyan természetesen mondja el mindezt, mintha a mások gondjával való törődés magától értetődő lenne.

— Jó kis kollektíva a miénk. Együtt vagyunk, ha munkáról van szó, de együtt vagyunk a szórakozásban is. Ha a bizalmiak feladatot kapnak a szakszervezettől — összehívjuk az embereket munkakezdés előtt vagy után egy kis megbeszélésre. Így van ez akkor is, ha csak valamit kihirdetni, ismertetni akarunk, vagy ha szervezni, mozgósítani kell valamire. Ilyen rögtönzött megbeszélés előzte meg a lágymányosi társadalmi munkát, meg azt is, amikor segíteni mentünk egyik dolgozótársunknak házépítéshez. Igaz, ez a kölcsönös segítés szocialista brigádkövetelmény is.

Az elmúlt évben közös színházlátogatást szerveztek és kirándulni voltak a Balatonon. De összejárnak máskor is, méghozzá családostul.

A kazánműhelyben öt szakszervezeti csoport van, Kohlmajer elvtárssé a legnagyobb létszámú. 19 dolgozó tartozik hozzá, akiknek ügyes-bajos dolgaiban ő jár el a szakszervezetnél.

— Megkönnyíti a dolgomat, hogy mint üzemi tanácstag tájékozottabb vagyok a vállalat ügyeiben. Így jobban látom az összefüggéseket, az egyes problémák megoldásának módját. Nagyon hasznos volt most legutóbb az üzemi tanács által szervezett gazdasági továbbképzés is. Részt vettem politikai oktatáson is az elmúlt időben hiszen ha jól akarok dolgozni — lépést kell tartanom a fejlődéssel.

Nem véletlen, hogy dolgozótársai kikérik Kohlmajer János tanácsát, hozzá fordulnak problémáikkal, meghallgatják, tisztelik véleményét. Hiszen önzetlensége, segítőkészsége, határozott, igazságos fellépése az igazi, közösségi embert állítja elénk.

(dolezsál)

Köszönet az emberiességért

A közelmúltban Siófokról Budapestre utaztam. A vonaton olyan beteg lettem, hogy mire Pestre értünk, már járni sem tudtam. Szerencsémre akadt egy kedves kalauznő, aki egész úton ápolt, a pályaudvaron taxit rendelt. Mindezen túl egy utazás közben megsérült nőt is elsősegélyben részesített.

Ezúton is hálás köszönetet mondok Hegyi Antalné kalauznak (lakik: Székesfehérvár, Vöröshadsereg útja 212.) kedvességéért, megértő, emberi cselekedetéért.

Kada Jánosné,
Bp., III., Bécsi út 200. hrsz.

Mellette és ellene

Vélemények a helyjegyes vonatokról

Mostanában sok szó esik a helyjegy-rendszerről. Egyesek mellette, mások ellene szólnak. Mellette azok, akik — a nemzetközi forgalomban — türhetetlennek tartják, hogy az utasok egymást taposva a folyosókon tömörülve, állva tegyenek meg több száz kilométert.

Ellene...?

Talán nem is ellene, hanem többen a kivitelezés formája ellen.

Jó, vagy rossz?

Hogyan látják az érdekeltek ezt a „jó — rossz" dolgot.

Július 26., vasárnap délelőtt 10 óra. Hosszú sorban acsorognak az utasok a *Nyugati-pályaudvar* helyjegy-pénztára előtt. Olyan utasok, akik a 202. számú *praga—berlini* gyorsvonattal szeretnének utazni és olyanok, akik 8—10 nappal korábban már acsorogtak itt, de azt a felvilágosítást kapták, hogy majd a vonat indulása előtt próbálják meg mégegyszer.

Közel ötvenen vártak, reménykedtek. Ekkor hozta a kuldönc a táviratot, amelyben *Püspökladány* állomás közli, hogy mennyi szabadhely van a *Bukarest* felől érkező gyorsvonatban.

Nos, itt kezdődik a hiba! Ezek a tájékoztatások általában rosszak, megbízhatatlanok. Ezen a napon is megbízhatatlan volt.

Így szólt: szabadhelyek az 52-es kocsiban 11—18-ig, 31—38-ig, 52, 65, 66, 95, 96. Sajnos, nem így volt, mert a 11—18-ig számú helyeken utasok ültek. Illetve nem 21 szabadhely volt az 52-es kocsiban, hanem 48. Az 53-as kocsi foglalt, mondja a távirat. Ezzel szemben az 53-as kocsiban mindössze 8 utas foglalt helyet. Két 54-es kocsit közölt a jelentés, jól lehet, csak egy volt a vonatban.

„Vagy üdvözlöm, vagy szidom"

Szalkai Béláné helyjegypénztáros riadtan hívja segítségül az ügyeletest. Mit lehet tenni?

— *Adjunk ki az 56-os kocsiba* — helyszám nélkül — *25—30 helyet. Aztán majd lesz valahogy* — mondja az ügyeletes.

Nem sokkal ezután újabb 30—35 utas jelentkezett a pénztárnál. Újabb szabálytalanság következett.

— *Kocsit kell adni a vonathoz!* — hangzik a parancs. Azt az egy Bam-kocsit, amely még található az állomáson. Jóllehet, ez a rendelkezés ellenkezik a 110 000/1964. I. 8. C. számú rendelet 10. oldalán foglaltakkal.

— *Mi a véleménye a helyjegy-rendszerről?* — teszem fel a kérdést a helyjegy-pénztárosnőnek. Legyint...

— *Ne szólj szám, nem fáj fejem* — mondja sok asszonyos diplomáciával. Tovább forszírozom a kérdést...

— *Ebben a formában rossz* — mondja.

A várakozók közül *Kolber Jánosné* budapesti lakos ezt mondja: *Harmadszor állok sorba, ami 6—7 óra ácsorgásnak felel meg. Ennyi idő alatt a vonatfolyosón állva, Prágába is eljutottam volna.*

Szalai Pál nyugdíjas, Pestszentlőrincről is ügyesen válaszol: — *ha helyjegyet és helyet is kapok, úgy üvözlöm, ha nem, úgy szidom a helyjegy-rendszert.*

Zvoronits Imre jegyvizsgáló szerint azonnal meg kell szüntetni, mert meggyűlöltetjük az utasokkal az utazást, és a jegyvizsgálókkal a szakmát. Ha így megy tovább, minden kocsira kalauz kell, mert az utasok békítgetése, a köztük történő durvaságok levezetése csaknem kizárja a jegyvizsgálatot — mondja.

Kovács Lajos jegyvizsgáló, aki rendszeresen a nemzetközi vonatokkal jár, felháborodva meséli, hogy július 25-én az 508-as számú vonatnál kb. 100 utasnak nem volt helye, illetve 2—3 utasnak egy helyre szóló helyjegye volt. A CSD nem veszi figyelembe azt, hogy az 58-as kocsiba két fülön kivételével az IBUSZ, illetve a *Nyugati-pályaudvar* hozza ki a jegyeket. Így a *Nyugati-pályaudvaron* felszálló utasnak nincs helye, ha a *Prágából* utazó utas *Budapesten* át tovább utazik. Persze, ez megint ok a durvaságokra és a veszekedésekre és ülyenkor is a jegyvizsgálón csattan az ostor.

Bódis László jegyvizsgáló kiegészíti ezeket azzal, hogy az elmúlt napokban egy román és egy cseh utas között már-már tettlegessé fajult vitat kellett megakadályoznia.

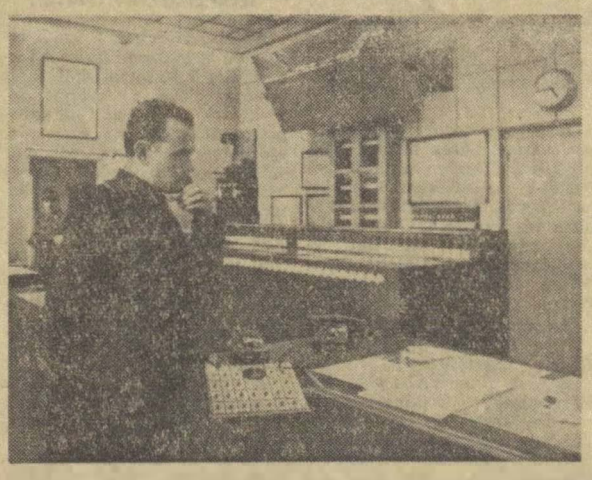
Míg ezek a beszélgetések elhangzottak az 509/202-es számú vonat mellett, addig 30—40 utas panaszát kellett orvosolni, békét teremteni, öregeket, gyermekes anyákat elhelyezni, akiknek a helyét elfoglalták.

Vagy — vagy

Tenni kell valamit! Így nem jó! Meg kell állapítani az utas ramlást, annak megfelelően annyi vonatot és annyi kocsit közlekedtetni, amennyi szükséges. A vasutak közötti megállapodás vonatkozzon törvényszerűen mind ránk, mind a szomszédos vasutakra. Az egyik tájékoztassa a másikat pontosan a szabad és foglalt helyekről. Olyan rovid távolság esetében, mint *Sturovótól Budapestig* a jegyvizsgálónak nincs ideje pontos felmérést végezni. Ha az igénylés nagyobb, mint a betervezett szerelvény, úgy a tengelyszámig lehessen azt megerősíteni. Sőt, szükség szerint másodrész vonatot is kell közlekedtetni. Nem ártana, ha az IBUSZ is pontosabb munkát végezne.

Vagy megkeressük a módját annak, hogy a helyjegy-rendszer az úgynevezett kulturált utazást jelentheti, vagy megszüntetjük azt, de így, ahogy van, rossz! — állapították meg a zsúfolt vonat mellett valahányan.

G. J.



Szoros eredmények születnek Debrecen állomáson a turok versenyében. Az első félévben a C tur volt a legjobb. A képen Szikora Tibor főtiszt, rendelkező forgalmi szolgálattevő, a tur vezetője látható munka közben
(Hemző Károly felv.)

Bíróság elé kerülnek a kocsirongálók

Megjutalmaztak egy kocsirongálót tettenérő jegyvizsgálót

Évek óta óriási károkat okoznak a vasútnak a kocsirongálók. Az első félévben több mint 3 millió forint volt ez az összeg. Nem beszélve arról, mekkora veszteséget jelent, ha a szándékosan megrongált kocsikat hosszabb ideig ki kell vonni a forgalomból. Éppen ezért volt helyes az a vezérigazgatói intézkedés, mely szerint pénzjutalomban részesítik azokat a vasutasokat, akik kocsirongálókat érnek tetten.

A rendelet megjelenését követően *Lőke János* jegyvizsgáló volt az első, aki szolgálat közben elfogott egy részeg kocsirongálót.

Lőke János, aki július 24-én az 1814-es személyvonaton teljesített szolgálatot, így beszélt az eseményről:

— *Egy utas hívta fel a figyelmemet, hogy a szomszéd kocsi mosdójában nagy csörömpölést hallott. Amikor odaértem és kinyitottam az ajtót, meglepődve láttam, hogy egy részeg utas darabokra törte a kagylót és a szappantartót. A vandál pusztítót Balik Jánosnak hívják. Miután megfékeztem, elkértem utazási igazolványát, majd az eseményt a következő állomáson jelentettem.*

A póruljárt kocsirongálót, a társadalmi tulajdon szándékos rongálásáért bíróság elé állítják, ahol minden bizonnyal elnyeri méltó büntetését. *Lőke János* jegyvizsgálónak a pénzjutalmat augusztus 3-án *Császár László*, a 8. szakosztály helyettes vezetője adta át.

Felhívás

Az 1964. évi tanfolyami tervtől eltérően folyó év októberében általános tiszti levelező tanfolyam indul.

A felvétel jelentkezés útján történik. A jelentkezésre vonatkozó tudnivalókat a Vezérigazgatósági Rendeletek 1958. évi 14. számában megjelent 126 746/1958. 14. C. számú rendelet tartalmazza.

Felvételüket az alábbi feltételekkel rendelkezők kérhetik:

1. életkor: 25—46 év,

2. iskolai végzettség: érettségi, vagy azzal egyenlő; az érettségi iskolai végzettséggel nem rendelkezők közül csak azok vehetők figyelembe, akik a II. szakcsoportba tartanak kinevezve és jelenleg tiszti képesítésnek megfelelő munkakört töltenek be;

3. orvosi csoport: I., II., III.

4 szakszolgálati idő: 5 év;

5. szakvizsgák: alapfokú általános igazgatási és munkaügyi, vagy számviteli, anyagszerkezelési, terv- es statisztikai;

6. 3 évi önálló szolgálat III. szakcsoportnak megfelelő munkakorben.

A tanfolyamra az előírt feltételekkel rendelkezők közül azok vehetők fel, akik a felvételi vizsga követelményeinek eleget tesznek és akiknek felvételét a bizottság javasolni fogja.

A felvételi vizsga anyagát a vasútüzemi tájékozottságon felül a korábban szerzett képesítésnek megfelelő munkakörök betöltéséhez szükséges elméleti és gyakorlati ismeretek képezik.

A jelentkezések határideje: 1964. szeptember 10.

A jelentkezőket a felvételi vizsgák megtartásának idejéről és a felvételi bizottság döntéséről a MÁV Tisztképző Intézet fogja értesíteni.

(A felhívást a Hivatalos Lap 31. száma közli.)

VASUTAS ARCOK

Harminc év kocsirendezői szolgálatban

Nincs abban semmi különös, ha valaki letöltötte az előírt szolgálati időt, elérte a nyugdíjkorhatárt és nyugdíjba vonult. Meleg kézszorítással, jó kívánságokkal búcsúznak ilyenkor munkatársak és vezetők meg attól is, aki munkája, emberiessége alapján nem hagy maga után sok, maradandó emléket.

★

Szerencs állomáson szokatlan csendben sorakozott esti felolvasáshoz a jelvénnyel és zászlóval kitüntetett brigád. Hiányzott közülük egy, a harmincéves tapasztalattal rendelkező *„mester"*, aki erre az időre házigazda gondossággal mindig bejárta az állomást és megvásárolta az éjszakára szükséges 5 darab *„Fajintos"* szivarját.

„Kocsis József elvtárs, aki 1934-től 1945-ig kocsirendező, 1945-től tolatásvezetői beosztásban dolgozott, nyugdíjba vonult." Többet nem tudott mondani a felolvasást tartó ügyeletes tiszt, mert amit még mondani akart, azt az emlékek torkára fojtották.

Szerencsen született, Szerencsen kezdte és végig Szerencsen töltötte 30 éves kocsirendezői szolgálatát. Hosszú szolgálati ideje alatt fegyelmi büntetése nem volt, vasúti szolgálatát mindenkor nagy szeretettel, hivatásérzettel, hozzáértéssel végezte. Olyan középvezető volt, aki megkövetelte a becsületes munkát, de szívén viselte, magáénak érezte beosztottjai gondjait, problémáit is.

Számos kitüntetésben részesült. Kiváló dolgozó oklevéllel, jelvénnyel kétszeresen, Munkaérdeméremmel tüntették ki. Nyugdíjbavonulása alkalmából igazgatói elismerésben részesült.

Amikor búcsút vett munkahelyétől, csak annyit mondott, hogy nagyon szerette a vasutat s úgy érzi, hogy fiából, leányából is méltó vasutast nevelt, s ha újra kezdhetné az életet, újra vasutas és újra kocsirendező lenne.

Az állomás dolgozói és vezetői nevében, boldog életet és jó egészséget kívánunk neki.

Kajcsa József
Szerencs

Munkával szerzett dicsőség

— *Már többen megkérdezték tőlem* — kezdte a beszélgetést *Péli Pál* a békéscsabai fűtőház mozdonyvezetője — *mi a munkám sikerének titka.*

— *S hogyan felelt meg a kíváncsiaknak* — kérdeztük.

— *Igen egyszerűen. Minden műszakra úgy készülök fel, mintha valami nagy feladatot kellene végrehajtanom.*

Péli Pál munkájának valóban ez a titka. Az ötvenegy éves mozdonyvezető ugyanis nem rendelkezik több évtizedes szakmai múlttal. Bár 1940-ben került a MÁV-hoz, de hosszú időt töltött el a fűtőházban, mint segédmunkás. Később került csak mozdonyra. A gépen először a fűtő, majd a segédkezelő munkáját bízták rá. Pontosan tíz évvel ezelőtt határozott úgy, hogy megszerzi a szakmunkásképesítést. Három esztendei tanulás után jó eredménnyel megfelelt a vizsgáztató bizottság előtt.

Átképzősből mozdonyvezető

— *Átképzősből lettem mozdonyvezető. Hamarosan megkaptam a 424 117-es gépet. Öt éve ápolom, gondozom a masinát. Ismerem már minden jó és rossz „tulajdonságát". Egy azonban bizonyos, hogy ritkán hagyott cserben leghűségesebb „barátom". Mindig menetrend szerint közlekedtünk. Hát ennyi az egész.*

Persze volt, amikor megbokrosodott a masina. Így történt ez akkor is, amikor egy alkalommal Csugar és Kétpó között a mozdony forgórácsa szétnyílt. Már úgy nézett ki, hogy „fekve" marad a nyílt pályán. Péli Pál azonban nem riadt vissza attól, hogy elhárítsa a bajt, s a munkásvonat percnyi pontossággal befutott a végállomásra.

— Egy másik alkalommal *Felegyi György* váltótársam hívta fel a figyelmemet, hogy a gép harmadik csatlóágya nem üzembiztos. A hiba elhárítására már nem volt idő. Indulni kellett a 6605-ösnek. Mi mást tehettem, minthogy bőségesen beolajoztam a csatlóágyat és drukkoltam egész Szolnokig. *Óvatos indítással, fékezéssel, a nagy „húzások" elkerülésével sikerült a szerelvényt felvinni Pestre.* Nagy kő esett le a szívemről, amikor befutottunk a Keletibe. Ott aztán helyrehozták a gépet.

Jó szakember

Meleg hangon beszélt segítőjéről is, akivel együtt utazik immár második éve. *Pikó Imre* fűtő, már ismeri a mozdonyvezető minden apró mozdulatát. Jól összeszoktak a rövid idő alatt. A gőztartással soha nincs baj. Pikó lelkiismeretes pontossággal látja el feladatát. Péli Pál nem szívleli a hanyag, felületesen dolgozó embereket. Szakértelemmel választja ki mindig segítőit. S aki egyszer a keze alól kikerült — mint például *Gyantár Mihály* — az sohasem bánja meg, hogy mellette tanulta meg a szakma fogásait.

— *Lukács Laci is sokáig partnerem volt* — fűzte tovább a szót. — *Most őt is a legeredményesebben dolgozó mozdonyvezetők között emlegetik.* De nemcsak a közvetlen munkatársaimmal osztom meg ismereteimet. A napokban például *Sztracinszkai János* mozdonyvezető beteg gépe mellett töprengett. Kiderült, hogy a tolattyú nem volt jól beállítva. Segítettem neki és amikor visszajött a fordulóból, örömmel újságolta, hogy a tolattyú remekül viselkedett. *Együtt örültünk a sikernek.*

Ezért szeretik a békéscsabai fűtőházban Péli Pált. S amikor a XIV. vasutasnap alkalmával a Munka Érdemrend ezüst fokozatával kitüntették, együtt örültek vele a fűtőház dolgozói.

Forrai János

Anyaghiány gátolja a tervszerű kocsijavítást a Landler Járműjavítóban

„Két igen jelentős anyag hiánya gátolja darabszámos tervteljesítésünket. Nem áll megfelelő mennyiségben rendelkezésünkre 85 tonnás csavarkapocs és KE típusú kormányszelep. Emiatt több alkalommal kellett már a biztonsági készlethez nyúlnunk."

A Landler Járműjavító kocsiosztályán, a műszaki vezetők legutóbbi értekezletén hallottuk a fenti panaszt.

Az elmúlt esztendők során éves viszonylatban mintegy 300—400 darab 85 tonnás csavarkapocsra volt szüksége a Landler kocsiosztályának. Ennek biztosítása a kisebb zavaroktól eltekintve sikerült. Jelenleg azonban havonta mintegy 80—100 darabra lenne szükség.

A 85 tonnás csavarkapcsot *a székesfehérvári járműjavítóban* készítik. A vállalat kapacitása havi 1000 darab körül mozog. Ez nagyjából meg is felelne az egyre növekvő igényeknek, de a fehérváriak különféle okok miatt ezt nem tudják teljesíteni. Egy ideig hiányzott a szükséges bugavas is, most, hogy megérkezett, kiderült: nem megfelelő az anyag minősége. Ez tovább növeli a gondokat.

Ha mindezekhez még hozzátesszük, hogy a meghibásodott csavarkapcsokat alkatrész hiányában nem tudják kijavítani — még szomorúbb a helyzet. Elsősorban hevederre és kengyelre lenne szükség. De csak lenne, mert érthetetlen módon a vállalat nem gyárthatja ezeket az alkatrészeket. Pedig ez jelentősen elősegítené az ebből adódó nehézségek kedvezőbb megoldását. A csavarkapocsnak ugyanis elsősorban ez a két alkatrésze az, amelyik a leghamarabb meghibásodik.

Az új KE típusú kormányszelepeket a *Székesfehérvári Könnyűfém- és Szerszámgépgyár* készíti, elég lassú ütemben. Ugyanott készülnek — helyesebben talán készülnének — a javításra szoruló kormányszelepek szükséges alkatrészei is. A vállalat azonban ezeket még az új kormányszelepek készítésénél is lassabban gyártja. Emiatt a Landler kocsiosztályán már több százra tehető azoknak a javításra váró kormányszelepeknek a száma, amelyek időközben összegyűltek.

A járműjavító kocsiosztályának műszaki és fizikai dolgozói e két súlyos anyaghiány ellenére is mindent elkövetnek, hogy minél több javított kocsit adjanak át a forgalomnak. Ez dicséretes dolog. De önmagában még nem elégséges. A kocsiosztályon ugyanis mindennap látható e két alkatrészre váró — egyébként teljesen kijavított — kocsi.

Sz. L.

Tizenhárom szocialista brigád dolgozik a szegedi fűtőházban. Közöttük élénk a versenyszellem. A képen Ábrahám Imre, Rózsi János, Vékes Endre és Pintér János motorszerelők egy M—31 típusú Diesel-mozdony motorján dolgoznak
(Horváth Erika felv.)

Egy magányos asszony kálváriája

„... A tárgyalás során tényként nyert megállapítást, hogy a panaszos összeférhetetlen természete következtében munkatársai sértegetésével, alaptalan rágalmazásával, áskálódásaival olyan légkört teremtett maga körül, amelyben a nyugodt munkavégzés már lehetetlenné vált ...”

A MÁV Villamos Felsővezeték Építésvezetőség elsőfokú egyeztető bizottsága fogalmazta meg a fenti vádakat *Bajka Pálné* technikusról, miután az a „szolgálati érdekből” történt áthelyezésének hatályon kívül helyezését kérte.

Mi történt Bajkánéval? Valóban összeférhetetlen és nem lehet vele együtt dolgozni?

Két érettségi

Ahhoz, hogy valaki tisztán lásson ebben a meglehetősen bonyolult ügyben, a történetet elölről kell kezdeni. Mindenekelőtt azt kell tudni róla, hogy egyedülálló, elvált asszony. Férje másfél éves kislányával együtt még 1952-ben magára hagyta. Azóta egyedül neveli gyermekét. A vasúthoz 1954-ben került. Először a MÁV-Kórházban, majd a Ferencvárosi fűtőházban dolgozott, mint vízvizsgáló. *Időközben a közgazdasági technikum esti tagozatán érettségit szerzett.*

Ferencvárosból 1960 nyarán került át a Villamos Felsővezeték Építésvezetőséghez üzemelszámolói munkakörbe. Bajkáné 1962-ben *újabb érettségit szerzett a Vasútgépészeti Technikum esti tagozatán.* A sikeres érettségi vizsgát követő hetekben, mint technikus üzemgazdász beosztást kapott az építésvezetőségnél. Felelősségteljes munkakörében az alábbi teendőket kellett ellátnia: hitelek igénylése, hitelszerződéssel kapcsolatos tárgyalások, hitelek nyilvántartása, hitelek alapján a munka kiadása, hitelek felhasználásának állandó ellenőrzése, a teljesítménnyel szemben mutatkozó ráforditások ellenőrzése, az eltérések okainak felkutatása, indoklása, a hitelek terhére történő megrendelések kiadása, az érkezett megrendelések felülvizsgálata, engedélyeztetése és munkába adása, hitelfelhasználások és ráforditások egyeztetése az igazgatóság könyvelőségével, anyagvonattal kapcsolatos elszámolások ellenőrzése, élüzemszint értékelése, tűzrendészeti ügyek intézése, építési engedélyek intézése, tervezése, végrehajtásának irányítása és ellenőrzése, a barakk-épületek karbantartásával és téli felkészüléssel kapcsolatos feladatok intézése.

Még felsorolni is sok

S Bajkáné ebben a szerteágazó munkakörben aránylag rövid idő alatt feltalálta magát. Munkáját kifogástalanul végezte. Ezt egy igazgatósági ellenőrzés is megállapította, *majd dicséretben részesítették.* Egy év múlva mégis visszaakarták tenni előző beosztásába, adminisztratív munkakörbe. Helyére persze mást szemeltek ki. Az építésvezetőség gazdasági és mozgalmi vezetői úgy tájékoztatták az igazgatóság illetékeseit, hogy Bajkáné *nem ért a hitelügyekhez.*

Nyugodjon ebbe bele és foglalja el előző beosztását közölték vele az igazgatóság IV. osztályán, ahová segítségért fordult.

Bajkáné azonban nem nyugodott ebbe bele. S egy fogadási napon személyesen jelent meg *Csamangó Henrik* főigazgatónál, az igazgatóság vezetőjénél. Panaszát kivizsgálták, s mivel addigi munkája ellen valóban nem volt kifogás az igazgató utasította az építésvezetőséget, hogy Bajkánét továbbra is az üzemgazdász munkakörben kell foglalkoztatni.

Ettől az időtől kezdve bármit csinált, bármihez nyúlt, az minden rossz volt. Szolgálati főnöke, aki néhány hónappal korábban még a jó munka elismeréseként jutalmat akart neki adni, egyre több kifogást emelt munkája ellen. Jóllehet ugyanolyan lelkiismeretesen végezte feladatait, mint máskor. Az egészben az az érdekes, hogy azt senki sem közölte vele, hogy mit végez rosszul, hol követ el hibát.

A kákán is csomót keresték

Egyszóval, ha Bajkáné munkájáról volt szó, még a kákán is csomót keresték. Ha kitette a lábát Kőbányafelsőről telefonon nyomoztak utána. *A szakszervezet budapesti bizottságánál vállalt társadalmi munkájáért is egyre gyakrabban kapott szemrehányást.* Sőt mi több, egyesek úgy állították be a dolgot, hogy szakvonali munkájának rovására, munkaidő alatt végzi társadalmi munkáját. Eddig ez senkinek sem tűnt fel!

Egy egri kiküldetésről hazatérőben a vonaton találkozott a budapesti igazgatóság tervosztályának egyik ellenlábasával. S mivel a szolgálati főnökétől arra nem volt *„külön” engedélye,* hogy hivatalos minőségben tárgyaljon, írásbeli megrovásban részesült és kilátásba helyezték az évvégi üzemi jutalék 20 százalékának levonását. *(Érdekes, korábban az ilyen „engedély” nélküli hivatalos tárgyalásokat nem tették szóvá. Nem is tehették, hiszen ez munkájával járó feladat volt.)*

Bajkáné jogtalannak vélte a büntetést, ezért az elsőfokú egyeztető bizottsághoz fordult. Azt remélte, majd kivizsgálják panaszát és igazságos döntést hoznak. Tévedett. Az elsőfokú EB helyben hagyta a kirótt büntetést. Ekkor a területi egyeztető bizottsághoz fordult, ahol kiderítették az igazságot és hatályon kívül helyezték a jogtalan döntést.

Ezek után már az is tovább rontotta a helyzetét, ha munkáját jól végezte. Amikor például az anyag- és munkaóraelszámolás helyességét vizsgálta és az észlelt hiányosságokat írásban közölte a belső reszortosokkal, újabb okokat szolgáltatott arra, hogy rossz szemmel nézzenek rá. A műszakiaknak ugyanis aláírásukkal kellett igazolniuk a hibák elismerését.

1963 közepén a szerelőrészleg dolgozói egy beadványban jelezték, hogy *egyik részlegvezető megkárosítja a társadalmi tulajdont.* Időközben erről az ügyről a budapesti igazgatóság belső ellenőrzési csoportja is tudomást szerzett és vizsgálatot rendeltek el az építésvezetőségnél. *Ez az esemény valóságos olaj volt a tűzre.* Bajkáné egyszerre összeférhetetlen, áskálódó, nem kívánatos elem, sőt mi több, spicli lett a munkahelyén. A vizsgálatot, amely felderített néhány helytelen elszámolást, kizárólag az ő személyének tulajdonították.

Egymást érik a megtorlások

Ettől kezdve nem volt maradása. A megtorlások egymást érték. Még azokat a dolgozókat is megfenyegették, akik vele szóba mertek állni. Később pedig egy irodába tették *Márkus Zoltánnéval.* Hogy miért? Ennek is megvan a maga kis története. Akik ezt az összeköltözést csinálták, jól tudták, mit tesznek. Márkusné, bár munkájuk különbözött, egyre többet piszkálta Bajkánét. *Majd egy alkalommal addig jutott a piszkálódásban, hogy nekiment és munkaidő alatt megverte.*

„Ügyes szervezés” volt! Csakhogy ez az ügy nagyon sántít, mert ahelyett, hogy ezt a nem éppen erkölcsös cselekedetet megtorolták volna munkahelyén, jót nevettek a póruljárt Bajkánén. Mire ő kétségbeesésében ismét a budapesti igazgatósághoz fordult segítségért. Az igazgatóság az ügyben vizsgálatot rendelt el. Az eredmény? *Hivatalosan is kimondták, hogy Bajkáné rosszul dolgozik, összeférhetetlen, olyan légkört teremtett maga körül, hogy nem lehet vele együtt dolgozni.*

Hogy mennyire egyoldalú volt ez a vizsgálat, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy *Márkusnénak a haja szála sem görbült meg,* Bajkánét viszont annál jobban elmarasztalták. A vizsgálat eredményeként ugyanis hamarosan megszületett a döntés: *Bajka Pálné technikust 1963. december 21-én a budapesti igazgatóság IV. csztálya „szolgálati érdekből” telefonrendelettel azonnali hatállyal áthelyezte a Hámán Kató fűtőházba ruhanyilvántartónak.*

Ez az esemény és a sorozatos megaláztatás annyira megrázta Bajkánét, hogy idegösszeroppanást kapott, s 1964. február 8-ig betegállományban volt.

Áthelyezése körülményeiről még annyit: a Villamos Felsővezeték Építésvezetőség szolgálati és mozgalmi vezetői minden követ megmozgattak céljuk elérése érdekében. Fáradozásuk sikerrel járt. Hamis ugyuk intézéséhez nemcsak a budapesti igazgatóság és a budapesti bizottság vezetőit, hanem a X. kerületi Pártbizottságot is megnyerték. *A pártbizottság instruktora ugyanis személyesen járt el a budapesti igazgatóságnál az „összeférhetetlen” Bajkáné eltávolítása ügyében.* Mindezt anélkül tette, hogy a megbélyegzett asszonnyal egyszer is elbeszélgetett volna. S mivel a szakszervezet budapesti bizottságának vezetői is cserben hagyták egyik legjobb társadalmi aktívájukat, végső elkeseredésében így jutott el Bajkáné a szakszervezet főtitkárához, ahol panasza meghallgatásra talált. Ügyét szakszervezetünk jogtanácsosa vette kézbe.

Mi történt ezután?

Az elsőfokú egyeztető bizottság a cikk elején idezett indoklással elutasította a panaszt. A területi egyeztető bizottság azonban gondos vizsgálat után, reális indoklással hatályon kívül helyezte a „szolgálati érdekre” való hivatkozással történő áthelyezést.

A budapesti igazgatóság IV. osztálya azonban nem hajtotta végre a területi egyeztető bizottság döntését. Más szóval egy ügyes csellel kijátszotta azt. Bajkánét írásban ugyan visszahelyezte eredeti munkahelyére, de egy másik írással azonnal kirendelte a Hámán Kató Fűtőházba *belső ellenőrnek,* majd ezt követően gyorsan kikézbesítették részére áthelyezési papírját is. Az mit sem számított, hogy ez a hely be van töltve. A fűtőházfőnök utasítást kapott és fogadta az áthelyezettet.

Bajkáné ezután a TEB határozatának jogszabályellenes végrehajtása miatt panasszal fordult a KPM-hez. Ez a vizsgálat még folyamatban van. Hogy milyen eredménnyel zárul, ma még ismeretlen. Egy azonban bizonyos, hiszen ezt kézzelfogható tények igazolják, *Bajkánéval igazságtalanul bántak. Megalázták és hamis vádakkal odáig juttatták, hogy még egészségi állapota is megromlott.*

Hogy miért volt minderre szükség? Azt csak azok tudnák megmondani, akik ahhoz, hogy megszabaduljanak tőle, nem válogattak az eszközökben. Éppen ezért helyes lenne, ha a minisztérium alaposan megnézné ezt az ügyet és igazságos döntésével erkölcsi elégtételt szolgáltatna Bajkánénak.

Visi Ferenc

Mikor lesz meleg víz?

A *nagykanizsai* vonatkísérő laktanyában már több hónapja elromlott a fűtőkazán, ezért nincs meleg víz. Az odaérkező és lepihenni vágyó személyzet szeretne megfürödni, hogy a hosszú út izzadtságától és a piszoktól megszabaduljon, de ezt nem teheti meg a meleg víz hiánya miatt. Mikor intézkednek a kazán megjavításáról?

F. I.
Budapest

Munkásvédelmi körkép

42 vasutast ért halálos baleset az első félévben

A vasutasszakszervezet elnöksége és a vasúti főosztály kollégiuma augusztus 7-én együttes ülésen tárgyalta meg a vasút 1964. első félévi baleseti helyzetét a szakszervezet Benczur utcai székházának tanácstermében.

A 3. szakosztály és a szakszervezet munkásvédelmi és munkásellátási osztályának jelentése alapján valamennyi hozzászóló hangsúlyozta, hogy a nevelés, a meggyőzés eszközein túl adminisztratív eszközökkel is érvényt kell szerezni a vonatkozó határozatoknak, törvényerejű rendeleteknek. Igy az 1963. évi 34. sz. törvényerejű rendeletnek is, amely az egészséges és biztonságos munkakörülmények megteremtésével kapcsolatos feladatok végrehajtásának irányítását és összehangolását a szakszervezetek jogkörébe adta.

A törvényerejű rendeletnek a vasút területén történő végrehajtását illetően miniszterhelyettesi utasításban történt intézkedés. A végrehajtási utasítás részletesen szabályozza a szakosztályok, a szolgálatí főnökségek és vállalatok vezetőinek munkavédelmi feladatait.

Az utasítás a többi között előírja, hogy valamennyi érdekelt vezetőnek felül kell vizsgálni a munkahelyek, berendezések, védőberendezések, valamint az egyes munkakörök egyéni védőeszköz és védőfelszerelés ellátottságát, s a megállapított hibák kijavítására azonnal intézkedni kell. Félreérthetetlenül szabályozza az utasítás az újfelvételes és a már munkaviszonyban álló dolgozók balesetelhárítási oktatását. Az alaprendelet, valamint a Végrehajtási Utasítás előírja, hogy az oktatásokat munkaidő alatt kell végrehajtani.

A munkakörülmények egészségesebbé és biztonságosabbá tétele érdekében intézkedési terv készítésére kötelezték a szolgálati helyek és vállalatok vezetőit.

A felsoroltakon kívül még számos intézkedés történt a munkavédelmi és balesetelhárítási feladatok tovább fokozására. Mégis mindezek ellenére a vasút területén 1964. első félévében az előző év azonos időszakához viszonyítva emelkedett az üzemi balesetek, de különösképpen a halálos és csonkulásos balesetek száma.

SZOMORÚ STATISZTIKA

Az első félévben a vasút területén 3009 üzemi baleset fordult elő, 7,3 százalékkal több, mint az előző év azonos időszakában. A kiesett munkanapok száma 8,3, az ezer főre eső balesetek száma pedig 17,9 százalékkal emelkedett. Az egy baleseti sérültre eső munkanapkiesések száma 24.5 nap. Az előbbi 0.9, az utóbbi 0,3 százalékkal emelkedett.

A halálos balesetek száma 42, a csonkulásos balesetek száma pedig 20. Az előbbi 82, az utóbbi 25 százalékkal emelkedett a múlt év azonos időszakához viszonyítva.

A statisztikai adatokból az is megállapítható, hogy a balesetek, ezen belül a halálos és a csonkulásos üzemi balesetek többsége — 91.29 százaléka, — a négy nagy szolgalati ágnál következett be. Ha pedig a balesetek számát és okait is alakulását vizsgáljuk, kiderül, hogy a balesetek döntő többsége nem a műszaki feltételek hiánya, hanem az utasítások és óvórendszabályok tulzott lebecsüléséből és a munkafegyelem lazaságából adódott.

Vegyük sorra az egyes szolgálati ágakat.

Az építési és pályafenntartási szolgálat területén fél év alatt 582 baleset fordult elő, 26,6 százalékkal több, mint a múlt év első felében. A halálos balesetek száma 16.

A BALESETEK OKAIRÓL

A balesetek többsége a rakodás, szállítás, talpfacsere, sínlekötés, betonvashajlítás, tetőfedés és állványépítés közben fordult elő. A halálos balesetek pedig felügyeleti hiányosságok, tehervágánygépkocsik utasítás ellenes közlekedtetése, áramütés és állványozás közben következtek be.

Az is megállapítható, hogy ezek a balesetek a fegyelem lazaságára, a munka szervezetlenségére, a munkahelyek rendetlenségére és hasonló problémákra, akadályokra vezethetők vissza. De hozzájárult mindehhez a nagyfokú munkaerővándorlás is.

A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál 743 baleset volt az első félévben, 6,2 százalékkal kevesebb, mint a múlt év azonos időszakában. A halálos balesetek száma 20, ami több mint 100 százalékos emelkedést mutat. A halálos balesetek zöme a tolatási műveleteknél következett be.

A vontatási szakszolgálatnál 697 baleset volt, 0.5 százalékkal kevesebb, mint 1963. első felében A halálos balesetek száma 5. A balesetek többsége a mozdonyok előkészítése közben fordult elo Mindez arra vezethető vissza, hogy a mozdonyvezetők nem oktatják kellően fűtőiket a biztonságos munkára. Az is gyakori eset, hogy mozdonyvezetők és fűtők menet közben utasítás ellenesen a vezetőálláson kívül tartózkodnak.

Az önálló járműjavító osztályhoz tartozó üzemi vállalatok területén 725 baleset fordult elő, 16 százalékkal több, mint a múlt év első felében. A balesetek túlnyomó többsége, az építési és a pályafenntartási szakszolgálathoz hasonlóan szállítás és rakodás közben következett be. Sok még a baleset a szalagrendszerre történő átállásnál is, mert a szalagütem és a munkaütem nincs kellően összehangolva. Ezenkívül számos balesetet idéznek elő a túlzsúfolt, korszerűtlen üzemek, az egyes üzemrészekben előforduló rendetlenség.

A távközlő és biztosítóberendezési, az anyagszerkezelési és egyéb kisebb szakszolgálati ágak a balesetelhárítás szempontjából nem képeznek jellemzőket. Ezeknél a szakszolgálatoknál az össz balesetek mindössze 8,71 százaléka fordult elő.

JAVULÁS HELYETT ROMLÁS

A balesetek alakulását vizsgálva megállapítható, hogy bár a megelőzés érdekében több intézkedés történt, a javulás helyett romlás következett be. Kitűnik a két jelentésből az is, hogy nem elsősorban a műszaki előfeltételek hiánya, hanem az óvórendszabályok és utasítások túlzott lebecsülése, fegyelmezetlenség, a vezetők és a felügyeleti közegek ellenőrzésének hiánya, a balesetek kivizsgálása és a felelősség megállapítása körül tapasztalható lazaságok, a szociális ellátottság, a munkaerővándorlás és a munkaerőhiány, s nem utolsó sorban az időjárási viszonyok miatt következtek be. Tehát meg van arra a lehetőség, hogy csökkentsük a baleseteket.

(v)

Rakodásnál fordul elő a legtöbb baleset

A pályafenntartási szakszolgálatnál a balesetek 60—80 százaléka *rakodási munkáknál fordul elő,* nevezetesen talpfa, vasbetonalj, sín ki- és berakási munkáknál. A dolgozók valósággal rettegnek a sín le- és felrakási munkáktól, ha azt kézi erővel kell végezni.

A ferencvárosi pályafenntartási főnökségnél 7 baleset közül 5 rakodásnál fordult elő. *Időszerű lenne, ha a szolgálati felsőbbségünk hathatós intézkedést hozna a sínlerakó készülékek hiányának megszüntetese érdekében.*

Hazai anyagból gyártott, nagyon hasznos szerkezetről van szó. De ha valamelyik főnökségnek van is sínlerakója, különféle munkahelyre dirigálják. Ez nem volna baj, de a munka elvégzése után rendszerint elfelejtik visszaküldeni és hosszú hetekig várni kell rá.

Egyik szocialista brigádunk foglalkozik egy újítás megvalósításával, amelynek tárgya: *„Talpfa és vasbetonalj lerakó szerkezet”* összeállítása. Tartunk tőle, hogy az újítások elbírálásának nehézkes körülményei miatt sikertelen lesz ez a vállalkozás. A gondolatok és tapasztalatok összegyűjtése után, a baleseti források csökkentése érdekében mi mégis foglalkozunk ezzel a kérdéssel.

Javaslom, hogy *minden pályafenntartási főnökséget lássanak el sínlerakó készülékkel.* Nemcsak a nehéz fizikai munka megkönnyítéséről van szó, hanem a balesetek megelőzéséről, az emberélet megóvásáról.

Molnár Árpád
Budapest

Az utóbbi hónapokban mind több tervezési feladatot oldanak meg a Vasúttervező ÜV-ben. A fényképezőgép lencséje ezúttal egy megbeszélést örökített meg. Molnár László irányító tervező és Hollósi György területi létesítményi főmérnök feladatokat beszélnek meg.

(Hemző Károly felv.)

NEMZETKÖZI élet

Egy asszony az állomás élén

Adamcová asszony az utasokra is ilyen barátságosan mosolyog, mint ezúttal a fényképezőgép lencséjébe

Zamberk kisváros északkelet Csehországban az orlicei hegység lejtőjén. Állomásán — ahol a gyorsvonatok is megállnak —, az állomásfőnöki posztot egy nő, Vera Adamcova tölti be.

Milyen tekintélye lehet az állomásfőnöknőnek? Erre a kérdésre kerestem a választ az állomás közelében levő vendéglőben.

— Hallottam, hogy Zamberk állomáson női uralom van, — mondtam a vendéglő vezetőjének.

— Igen, már tíz éve — bólintott rá és tovább ment a söröς tálcával.

— Maga ezt nem tudja? — szólított meg két korty sör után egy nyugdíjas korú bácsi a szomszéd asztaltól. — Ez is városunk nevezetessége éppen úgy, mint a festőien szép tér és azok a motorkerékpár-oldalkocsik, amelyeket itt gyártanak.

— És miért ne lenne állomásfőnöknőnk? — kapcsolódott a beszélgetésbe egy másik vendég.

— Azért mégiscsak merészség ilyen nagy felelősséget magára vállalni — vetettem közbe.

— Magunk között mondva jobban tenné, ha nőnek való dolgokkal foglalkozna — hajolt hozzám bizalmasan a vendéglős. — Ez az állomás a Lengyelországba vezető nemzetközi útvonalon van. Egész éven át nagy itt a forgalom. Az állomásfőnöki beosztás nagy felelősséggel jár. Hát nem jobb az én feleségemnek, együtt gazdálkodunk. Én gondoskodom a könyvelésről és a sörről, ő pedig a konyháról. Mindketten azt csináljuk, amihez a legjobban értünk. Nem így van? — A vendégek helyeslően bólogattak.

Az épület előtt álló autóbusz sofőrjének azonban más volt a véleménye.

— Ne vegye őket komolyan. Ők már öregek, nem tudják megérteni, hogy egy nő mást is csinálhat, mint a főzést. Én azt mondom, tegyék azt, ami nekik tetszik, legalább megtudják, hogy mi a munka. Az is lehetséges, hogy egyes dolgokhoz jobb érzékük van, mint a férfiaknak.

Amikor Vera Adamcovát később megismertem, megkérdeztem tőle, miért éppen ezt a hivatást választotta?

— Ez nálunk családi foglalkozás — hangzott a válasz. — Édesapám is vasutas volt. A gimnázium elvégzése után férjhez mentem és egy ideig otthon maradtam. Később beiratkoztam egy tanfolyamra, ahol megismerkedtem a vasúttal. A tanulás után sokáig voltam forgalmi szolgálattevő, majd megbíztak Zamberk állomás vezetésével.

Ahogy megismertem életét, mind nagyobb tiszteletet éreztem az energikus és bátor asszony iránt. Hiszen ezen a forgalmas állomáson nem könnyű a dolga. Mindenért, mindenkiért ő a felelős. Hogy feladatát jól látja el, azt tények igazolják. A forgalmi iroda falán 13 bekeretezett oklevél, elismerés, dicséret található. Az állomáson a létszámnak mintegy felét nők alkotják.

— Marad-e ideje a családjára? — tettem fel a kérdést.

— Természetesen — válaszolta —. Úgy szervezzük a programot, hogy a hét több napján is együtt tölti az estét a család. Ezenkívül társadalmi funkcióm is van a városban és levelező hallgató vagyok az esti egyetemen. Nagyon szeretek olvasni és időnként színházba is járunk.

— Miként tud fegyelmet tartani az állomáson?

A kérdésre elmosolyodik. Bizonyára nem először kérdezték ezt tőle.

— Kérdezze meg a beosztottakat, ők tudják a legjobban. Egy forgalmi szolgálattevőt, egy jegypénztárost és egy váltókezelőt kérdeztem meg. Mindhárman szeretettel beszéltek a főnökükről. Elmondták, hogy szigorú és igazságos. Állandóan ellenőrzi a szolgálati helyeket. A rendet, a fegyelmet mindenkitől megköveteli. Jól érti a vasutat és a beosztottakban is bízik.

Josef Pulcer
Prága

Az állomásfőnöknő a forgalmi szolgálattevővel beszélget
A falon az állomás jó munkáját elismerő oklevelek
(CSTK felv.)

ÚJ KÖNYVEK

John Steinbeck: Volt egyszer egy háború (Fórum Kiadó)

Húsz évvel ezelőtt írt haditudósításokat tartalmaz az újvidéki Forum Kiadó által közreadott kötet. Maga az író évtizedeken át nem volt hajlandó hozzájárulni a haditudósítások kiadásához, csak a második világháború kitörésének két évtizedes fordulója alkalmából engedett. Pedig ezek az írások ma is frissek, megragadóak.

Juszuf Idrisz: A bűn (Európa)

Az író az 1952-es egyiptomi forradalom után kezdte bontogatni szárnyait, s ma már világszerte megbecsülést szerzett az arab realista prózairodalomnak. Ebben a regényében a földhöz kötött, irtózatosan kizsákmányolt fellahok életét ábrázolja az író, szenvedélyes emberszeretettel.

Stevan Sremac: Papháború (Európa)

Hogy mennyi, előttünk ismeretlen érték rejtőzik még a szomszéd népek irodalmában, arra jellegzetes példa ez a magyar nyelven első ízben kiadott regény. Egy bánáti szerb falu életét vetíti elénk a Ferenc József korszak látszatra még felhőtlen éveiben. A kiadó igen jó szolgálatot tett a magyar olvasóközönségnek e századeleji, immár klasszikusnak számító szerb író „felfedezésével”

B. Mejlah: Tolsztoj futása és halála (Gondolat)

Több mint fél évszázada Lev Tolsztoj, az orosz íróóriás elindul, Jasznaja-Poljana főúri kastélyából, hogy az orosz nép körében fejezze be életét. Ez a tragikus futás még mindig kiaknázatlan tárgya az irodalomtörténetnek. Mejlah, a jeles szovjet irodalomtörténész vállalkozott arra, hogy feltárja a titok rugóit, miért kellett elhagynia otthonát, milyen társadalmi körülmények érlelték meg elhatározását.

Koncsek László: Bibliai földeken (Gondolat, Világjárók-sorozat.)

Történelmi föld, sejtelmes titkokkal, évezredes kultúrák homokba temetett romjaival ékes tájai a mai Izrael területe. Ide kalauzol el könyvében a szerző, hogy felfedje előttünk a bibliai tájak múltját és [illegible]ét, a [illegible] és árnyék komor és derűs színeinek váltakozását, a hajdani véres villongások színterét és egy új országot építő nép verítékes erőfeszítéseit.

Anatolij Gladilin: Örök küldetés (Európa)

A fiatal szovjet írónemzedék tehetséges tagjának írásait folyóiratokból és antológiákból már ismeri a magyar olvasó. E kötet két egyéni hangú, modern látású kisregényét tartalmazza.

Dénes Zsófia: Egyszeri kaland (Magvető)

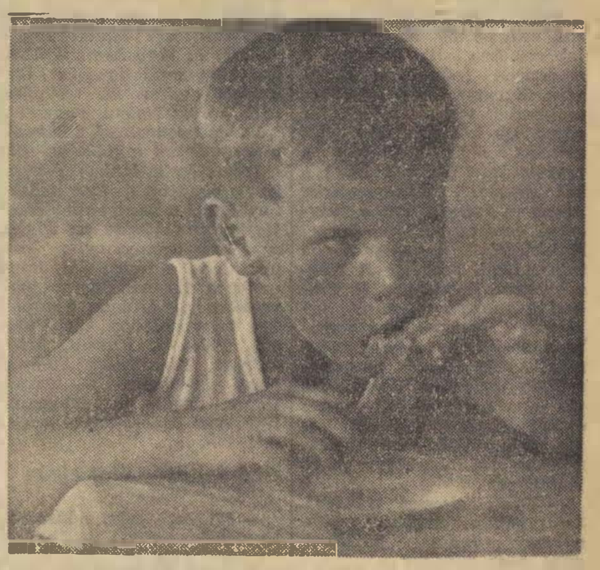
A századelő kitűnő újságírónője már a negyvenes években közreadta Ady Endrével kapcsolatos emlékeit egy, nagy feltűnést keltő kötetben. Most egész életének summáját adja életrajzi visszaemlékezéseiben, melynek első kötete az „Egyszeri kaland”.

Jelizaveta Drabkina: Viharos esztendők (Európa)

A kötet szerzője ezelőtt fél évszázaddal, 16 esztendős korában kapcsolódott be az orosz forradalmi mozgalomba. Mint szerény közkatona szolgálta a forradalmat, de közelről láthatta és figyelhette annak történelmi [illegible]replőit. Lenint, Szverdlovot, D[illegible]citt, Kalinyint. Közvetlen élményei alapján nem patetikusan felvázolt alakokban, hanem mindennapi emberi mivoltukban örökítette meg cselekedeteiket, szokásaikat, jellegzetes tulajdonságaikat

VIDÁM VASUTAS GYEREKEK A KENESEI ÜDÜLŐBEN

A nyári szünidőben a vasutas gyerekek ezreinek nyújtott felejthetetlen élményt szakszervezetünk balatonkenesei üdülője. A csoportok két hetenként váltották egymást. Egy-egy turnusban mintegy 250 fiú és lány tartózkodott a megszépült, sok-sok szórakozási lehetőséggel rendelkező üdülőben. A vasutas gyerekek pedagógusok és nevelők felügyelete melletti vidáman töltötték napjaikat a magyar tenger partján. Ellátásuk kitűnő volt. Az időjárással is csak az utóbbi napokban volt baj. Így nemcsoda, ha a két hét elteltével fájó szívvel vettek búcsút az üdülőtől, a Balatontól, ahol minden gyerek szívesen eltöltötte volna az egész nyarat.



Az ebéd általában három fogásos. A gyerekek a sok fürdés és ugrálás után mindig jóízűen elfogyasztják ebédjüket, különösen ízlik a süti

Fiúk, lányok, vegyesen játszanak a függőtekével. Ennek a kislánynak ezúttal csak egy bábut sikerült ütnie

Gyakran kerülnek friss hirdetmények a tábori újságra. Ez a közlemény is érdekes lehet, mert még a focizni induló fiúk is megállnak előtte

(Hemző Károly riportja)

FINNORSZÁGI ÚTIJEGYZETEK

(II.)

RIIHIMAKI A „VASÚT LEÁNYA”

Riihimäki Dél-Finnországban, Helsinkitől északra fekszik. 1862-ben még ismeretlen helység volt az országnak. Területét erdő és mocsár borította. A város születése és növekedése érdekes módon egybeesik a vasút születésével, az ország ipari és gazdasági fejlődésének történetével.

Finnországban Helsinki és Hämeen-Linna között 1862-ben készült el az első, 108 kilométer hosszú vasútvonal. Nem sokkal később, a vasúthálózat továbbépítésével Riihimäki az ország első vasúti csomópontja lett. 1870-re ugyanis Riihimäki és Peterburg (a mai Leningrád) között is elkészültek a vasútvonal építésével. Az újabb vasútvonal avatásának évében, 1870. szeptember 11-én a rohamos léptekben növekvő település várossá nyilvánították. Ebben az időben már 500 vasutas dolgozott a csomópontban. Maga a város a vasutasokból nőtt ki. A kultúrát is ők fejlesztették. Az első általános iskolát például az akkori állomásfőnök alapította.

A vasút után az ipar is fokozatosan rakta alapjait Riihimäkiben. Ma különösen jelentős a város üveg-, bútor-, kerámia-, műanyag-, fém- és technokémia ipara. Fél évszázados múltra visszatekintő üveggyára nemcsak Finnország hanem a skandináv államok legnagyobb üveggyára.

A városban eltöltött napok, az emberekkel folytatott beszélgetések jó alkalmat szolgáltattak arra, hogy bepillantsunk finn testvéreink életébe. Az állomásfőnök elbeszéléséből például nemcsak a finn vasutasok életét, hanem egy kicsit a finn vasút történetét is sikerült megismerni.

A város vezetői egyként vallják, hogy Riihimäkiben a vasút vetette el a jövő magvát. Ezért is nevezik a varost a „vasút leányának”. Erre az elnevezésre joggal büszkék a vasutasok.

Jelenleg több mint 1000 vasutas dolgozik a csomópontban. A családtagokkal és a nyugdíjasokkal együtt 4500-an élnek a városban. A tekintélyes létszámnak megfelelően a város mindenféle vezető szervében ott vannak a vasutasok képviselői.

Hogy mennyire jelentős csomópont Finnországban Riihimäki, azt személy- és teherforgalma is bizonyítja. Naponta 77 pár személy- és 45 pár tehervonat közlekedik. Az állomás utasforgalma naponta 6—8 ezer fő. Érdekes módon télen erősebb a teherforgalom, mint az év többi szakában. Amikor az Északi- és a Finn-öböl befagy, 60 pár tehervonatot indítanak. Darabáru forgalmuk naponta 90—100 kocsi.

Finnországnak négy fővonala van. A vasutak hossza 5300 km. A vasút korszerűsítése tervszerűen halad. A villamosítás és a dieselesítés ellenére azonban ma még meglehetősen sok gőzmozdonyt üzemeltetnek. A nagy teljesítményű vonali Diesel-mozdonyaik svéd NOHAB-mozdonyok.

A 4,5 kilométer hosszban elnyúló Riihimäki rendezőpályaudvarának gurítóját ez év végéig automatizálják. Elkészültek a tervek az egész csomópont villamosítására, illetve automatizálására is. Erre 2—3 éven belül kerül sor.

Annak ellenére, hogy Riihimäki csomóponton naponta sok utas fordul meg, az állomás felvételi épületének várótermei és a peronok patyolat tiszták. Szemetet, papírszeletet vagy cigarettavéget sehol, a városok utcáin sem látni. Egész Finnország olyan tiszta, mint egy gondosan ápolt üdülőhely.

A finn vasutaknál a hosszú szolgálati idő ismeretlen fogalom. Az alkalmazottak általában heti 45 órát dolgoznak. Napi munkaidejük nem haladhatja meg a 10, az utazóknál a 12 órát. A dolgozóknak minden héten jár egy szabadnap. Ez nem lehet kevesebb 30 és nem lehet több 36 óránál. Az állomásiak közül, akik a szabadban dolgoznak, a munka nemétől függően védőruhát és kesztyűt kapnak. Az egyenruhát viszont mindenki saját maga köteles megvenni.

A bérekről annyit, hogy a vasutasok zöme havi fizetést kap. Riihimäkiben egy váltókezelő 507, egy jegyvizsgáló 550, egy forgalmi szolgálattevő vagy térfőnök 620—680 márka alapfizetést kap. Erre jön a 3 évenként emelkedő korpótlék, továbbá a veszélyességi pótlék, ami havonta 50—60 finn márka. A havi fizetéseket hármon kategóriában, aszerint állapították meg a vasútnál, hogy az ország egyes vidékein milyen szinten mozognak az árak. (Az élelem, a lakbér és egyéb szolgáltatások.) Riihimäki a legdrágább kategóriába tartozik.

Hogy mit jelent a havi 500—600 márkás kereset? A kérdésre egy mondatban is meg lehet adni a választ. Egy kisebb család, főként, ha figyelembe vesszük, hogy a finnek étkezésre és szórakozásra közel sem költenek annyit, mint mi, magyarok, szépen meg tud élni belőle.

Visi Ferenc

Vége.

„Arattak" a vasutas úszók

Bemutatjuk a BVSC úszószakosztályát

Lassan bezárja „kapuit" a nyári úszóidény. Közeledik az ősz. A magyar bajnokságok minden korosztályban lezajlottak. Hazai viszonylatban meg lehet tartani az előzetes zárszámadást. A statisztika mindig hűen tükrözi egy szakosztály munkáját. Mi is az adatokhoz fordultunk segítségért, amikor a BVSC idei teljesítményét, a bajnoki zsákmányok figyelembevételével mérlegre tettük. Kezdjük az újoncokkal.

Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az idén aratták a BVSC palántái. Kovács Edit négy, Máté és Csinger egy-egy bajnokságot nyert, valamint a lányok és fiúk mindkét váltószámban győztek. Nem lehet megjegyzés nélkül hagyni Máté kiváló, 100 méteres mellúszásban elért országos csúcsát (1:24 mp), különösen, ha figyelembe vesszük, hogy még öt esztendeig ifjúsági versenyző. Ekkor csillogtatta meg először kivételes képességeit Kovács Edit.

No, de menjünk tovább. A serdülők vetélkedésén a lányoknál Máté 2, Marosán 1 győzelmet szerzett, s mellé kell venni a két váltót. A fiúknál Szentirmai három, Székely két bajnokságot nyert. Az ifjúsági bajnokságon a lányok nyolc, a fiúk két bajnokságot szereztek, Turóczyval és Balásyval az élen. A pontversenyben is fölényesen diadalmaskodtak. És itt álljunk meg. Szándékosan nem folytatjuk az értékelést. Váljunk meg a száraz adatoktól és keressük fel a szakosztály reménységeit Szőnyi úti fellegvárukban.

Még korán reggel van. Borús, esős az idő. Az ember libabőrös lesz, ha rátekint a medencék fodros vízhalmazára. Egy-egy fejes. Meg-meg csobban a víz. Kezdődik az edzés. De hol vannak a jövő ígéretei, akik fémjelzik a szakosztályt? És hol lehet a két „mester", *Littomericzky Mária* és *Székely Éva*, a nagyszerű eredmények kovácsai? Érdeklődünk. A tornaterembe irányítanak. Felnőtteket megszégyenítő fegyelemzett gyakorlatelemeket végeznek, serényen dolgoznak a kis emberpalánták. Erősödnek az izmok. Aztán előkerül az elmaradhatatlan labda. Egy kis játék következik. A két mester együtt figyeli csemetéit. Vajon melyikükhöz forduljunk. Székely Éva megoldja a problémánkat:

— *Mária elmond mindent. Szinkronban vagyunk. Én ugyanazt tudom mondani, mint ő és fordítva.*

Hát akkor „faggassuk" Littomericzky Máriát. Az egykori bajnoknő örömmel beszél a kulisszatitkokról, készségesen ad felvilágosítást.

1700 gyerek az úszótanfolyamon

— *Hol is kezdjem...: Hét esztendeje edzősködünk, amióta abbahagytuk a versenyzést.* Nagy öröm és néha bosszúság. Kizárólag Zuglóból szervezzük, toborozzuk a gyermekeket. Rengeteg a jelentkező. *Tavaly például 5 hónap alatt 1700-an jelentkeztek úszótanfolyamainkra, amelyből 150-en maradtak meg az úszás számára.* Aztán a megmaradtakból kiválasztódnak a tehetségek, akikből építjük a jövőt. A többieket átadjuk a pólósoknak. Például *Hecseinél* úgy látjuk, hogy csak közepes úszó lehetne. Átadtuk a vízilabda szakosztálynak, ahol már másnap bekerült az ifjúsági csapatba.

— Az ifi bajnokságon 9 győzelmet szereztek a lányok, kettőt a fiúk. Talán a lányok jelentik a szívügyet?

— *Nem vagyunk részrehajlók. Egyforma gonddal válogatunk és foglalkozunk a fiúkkal és lányokkal. A kiválasztódás során igen érdekes helyzet alakult ki. A gyermek korosztályban zömmel a fiúk, az újoncoknál a lányok, a serdülőknél a fiúk, az ifiknél szintén a lányok jobbak.* Hogy nagyobb gondot kellene fordítani a kiegyenlítődésre? Ugy érzem jövőre az ifiknél egyforma erőviszonyok lesznek mind a lányoknál, mind pedig a fiúknál. Egyre több versenyzőnk érik be a felnőttek színvonalához. Igy *Turóczy, Tölgyesi, Kovács, Máté, Csinger, Szentirmai, Székely.* Nagy ígéreteink a fiúknál *Varga, Jacsó,* a lányoknál *Gyarmati és Marosán.*

A fejlődés újat kíván

— Mi az edzésmódszerük lényege?

— *A tornának óriási jelentőséget tulajdonítunk.* Könyörtelenül szerepel a napi edzésprogramban. Ugymond, ezzel kezdjük a napot. Magában az úszóedzésben pedig: *sokkal erősebben és sokkal többet, a jelszónk.* A mi időnkben az egyes résztávok között teljesen kipihentük magunkat, most minimális a pihenő. *A fejlődés újat kíván.* Jelenleg is kísérletezünk valamin. Reméljük beválik.

— Miben látja az okát, hogy visszaesett úszósportunk?

— Nem tudnám megmondani. Uj kell. Azért mi is fejlődünk. Örülünk a sok új csúcsnak, de ha kinyitjuk az újságot megdöbbenünk a kinti eredményeken. Mindig messze megelőznek bennünket. Életem legboldogabb pillanata lenne, ha elérnénk őket. Évával karöltve egyik legfőbb törekvésünk: *eredmény, eredmény, eredmény!*

A gyerekek már a padokon ülnek. Rövid pihenő. Huncut gyermekkacaj vegyül a terembe. Kis csoportok tárgyalják a svéd—magyar élményeit. Azután vége a szünetnek, Éva és Mária néni vezényszavára: *Irány az uszoda!* — folytatódik a harc a másodpercekért a medencében.

Korda István

Turóczy Judit

Most 16 éves. Kilencéves korában édesapja tanította, hogyan kell uralni a vizet. Később a BVSC egyik toborzóversenyén megnyerte a 25 méteres mellúszást. Nagyon büszke volt. Pedig az csak a karrier csíráját jelentette. Ma már többszörös magyar bajnok, válogatott versenyző, sőt valószínűleg Tokió vendége lesz.

Civilben az Egressy Gábor Gimnázium III. osztályos tanulója. Az életben is nagyok a tervei: egyetem, diploma. Egészségügyi területen szeretne tevékenykedni. Talán sportorvos lesz. Kedvenc szórakozása az olvasás és a zene. Bár 16 éves, de mégsem a twiszt és a hully-gully vonzza, hanem a komoly zene. Az Operaház rendszeres látogatója, Verdi a kedvenc zeneszerzője.

— Nem bizonyult soknak, hogy az ifi bajnokságon annyi számban indult? — érdeklődünk Judittól.

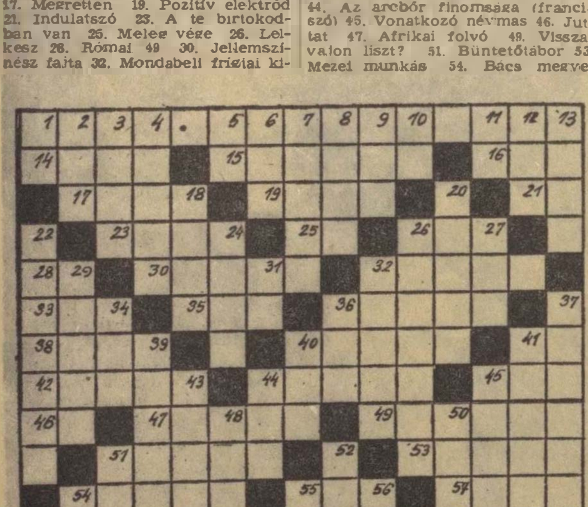
— Napi 30x100 métert úszom, 2 perces pihenőkkel. Így megengedhetem magamnak a sok versenyt. Remekül érzem magam a BVSC-ben. Jó a társaság, főleg a kisebbekkel vagyok jó barátságban. Megnőttek a lehetőségeink, mivel elkészült az új fedett uszoda. Nem emberi gyarlóság: kár, hogy nem 50 méteres. Természetesen nagyon örülünk, mert így télen is saját otthonunk lesz.

Judit álmai már Tokióban járnak. Itthon szurkolunk majd érte. (Korda)

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1 Az új magyar gyártmányú villamos mozdony ilyen teljesítőképességű 14. Egyenlő, közismert idegen szóval 15. Nemtő, őrző szellem 16. Időmérő 17. Megretten 19. Pozitív elektród 21. Indulatszó 23. A te birtokodban van 25. Meleg vége 26. Lelkész 28. Római 49 30. Jellemszínész fajta 32. Mondabeli frígiai király 33. Légnemű test 35. Égitest 36. Osztrák futball-csapat 38. Betakarít 40. Liter betűi keverve 41. Monte Christo vára 42. Halfarokban végződő szakállas férfialak 44. Az arcbőr finomsága (francia szó) 45. Vonatkozó névmás 46. Juttat 47. Afrikai folyó 49. Vissza: vajon liszt? 51. Büntetőtábor 53. Mezei munkás 54. Bács megyei község 55. Víznverő hely 57 Tojásdad 59. Shakespeare hős, fonetikusan 60. Szintelen szagtalan nemesgáz 62. Betűpótlással szabószerszám 63. Zeke a közepén 65 Nem a tied 66. Kérdőszó 68 Majdnem fog 69. Verssorok összecsengése 71. A szerelem görög múzsája 73. Zamata.

Függőleges: 1. Hélium vegyjele 2. Becézett női név 3. Indítás a sportversenyen 4. Zsírok és olajok glicerinhez kötött része 5. Mint a 25 vízszintes 6. Kukorica tudományos neve 7. Kilenc, görögül 8. A kürt teszi 9. Liba 10. Orosz Sándor 11. Fedd 12. Vígvázója 13. A Tisza mellékfolyója 18 Angol férfinév 20 Törlőgumi 22. A dán parlament 24. Híres portugál utazó 26. Kis lopó 27. Ülőhely az iskolában 29. Elégedetlenkedik 31 V. P. 32. Az USA egyik állama 34. Zug ikerszava 36 Kerti a végén 37 A nyelvész 39. Adományozás 40. Néz. 41. Utánzó 43. Afrikai folyó 44. Földet ás. 45. Tejtermék névelővel 48. Talál 50 Z. R O 51. Mint 48 függőleges 52. Maró folyadék 55. Sziget a Földközi tengerben 56. Halfajta 58. Ez ad most sok munkát a vasútnak 60. Beiktat, bevon 61. Felcete, franciául 64 Kérdőszó 65. Svéd pénzegység 67 Dohányos igéje 70 Egymást követő betűk 71. Kutya 72. Okozat szülője 74. És, latinul.



Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 58. Beküldési határidő: szeptember 10

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kö..eváltó rendszer. Új, fedett uszodát.

Könyvet nyertek: Asztalos István, Szentes állomás. Kányási Róza távírász, Debrecen. Király Ferenc 10 6. Gedővári Lajos főellenőr, Bp., Soroksári úti állomás. Oláh Gyuláné, Miskolc, Iván u. 16. Beke Róbert, Szeged, Klauzál tér 7.

A váróteremben

Kellemesen telnek a vonatra várás percei az új debreceni felvételi épület várócsarnokában. Az utasok szívesen időznek a tágas és világos várótermekben

(Hemző Károly felv.)

AZ ALPOKBAN

Az Alpokban visz a vonat, hol
a felhők a hegyeket ölelik;
s úgy tűnik, leszállt a magasból
a nap is, ide a fenyvesekig.

A kis faluk odahúzódnak
a hegyekhez, s a hegyek befedik
nyugalmukat vakító hóval;
s fényeket gyújt az ég — esteledik.

Csöndes, nyugodt világgal üzen
minden kis völgy; frissen, csendesen
jön az éj, akár a tiszta reggel.

Oly világ ez, mit vonatfütty ver fel
olykor-olykor, nyugalma örök,
mint a hó, a fenyvesek fölött.

Fazekas Lajos

A Hivatalos Lapból

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

31. számból: 116 113 1964. I/2. B. A külszolgálati élelmezési költségekről szóló rendelet végrehajtása.

119 526 1964. I/2. C. Felhívás az 1964 65. évi általános tiszti levelező tanfolyamra való jelentkezésre.

128 664/1963. I 6. C A központi fűtésre és melegvíz-szolgáltatásra vonatkozó I 1963. (X. 6.) ÉM—NIM. sz. rendelet végrehajtása a MÁV-nál.

116 997 1964. I/. B. Szolgálati időbeszámítás az új rangfokozati rendszerben.

119 010/1964. I/3. B Vasutas dolgozók balesetbiztosítása.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Pécs belvárosi földszintes utcai szoba konyhás, előtérrel rendelkező lakásomat hasonlóra Budapesten Kelenföld, Rákospalota vagy a Népstadion környékén. Érdeklődés levél útján a szerkesztőségben.

Elcserélném Fülöpszállás állomáson levő másfél szobás árupénztárosi lakásom, hasonló szolgálati vagy magánlakással, lehetőleg még a tél beállta előtt. Cím: MÁV árupénztáros, Fülöpszállás.

Elcserélném Kétegyházán levő kétszobás szolgálati lakásomat Szeged vagy Szeged környéki szolgálati lakással. Bővebbet személyesen vagy írásban. Cím: Kétegyháza MÁV lakótelep. Baranyai Józsefné.

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged. Foki István, Molnár Árpád Budapest. Várfalvi Gyula Gyékényes. Szelle Ferenc Szob. Dancs József Tapolca. Dékány István Nyíregyháza. Pintér Lajos Vácrátót. Hábel György Miskolc. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kiss Lajos Alsóörs. Várfalvi Gyula Gyékényes. Pintér Lajos Vácrátót. Bódogh Mihály dombóvár. Szűcs Ferenc Hatvan Volosinovszky János Debrecen. Vágó László Nagykáta. dr. Bánkfalvy Gyula. Tótka Károly Szeged. Dancs József Tapolca. Perlaki Gyula Sopron. Foki István. Orosz Ferenc Budapest. Írásaikat helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

Németh Pál Szerencs Markos József Zalaegerszeg. Fenyves Antal Baja. Szentgáli István Gyöngyös. Fold István Budapest. Szilcs Ferenc Hatvan. Észrevételeikre felhívtuk az illetékesek figyelmét.

Névtelen levelekkel nem foglalkozunk.

— Augusztus 20-án, ünnepélyes külsőségek között adják át rendeltetésének Vámosgyörk állomás új felvételi épületét.

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

HÍREK

— **A Tisza első vasúti hídjának modelljét** is kiállítják az újjáépülő városligeti Közlekedési Múzeumban. Az első hidat, amely fából készült 1857-ben építették.

— **Vasutas város.** Grúzia fővárosában, Tbilisziben külön kis város épül a vasutasok részére. A főváros központjában nyolc több emeletes házat építenek, egyenként 80—90 modern lakással. Óvodát, középiskolát, klubot és sporttelepet is kap a vasutas város.

— **Negyven évig szolgálta a vasutat Kovács Mihály váltókezelő. Ebből 35 évet Maglód állomáson dolgozott. Az idős vasutastól, nyugdíjba vonulása alkalmával meghitt ünnepségen vettek búcsút az állomás dolgozói.**

— **Akcióegység Guatemalában.** A Pransa Latina sajtóügynökség értesülése szerint Guatemala és Salvador vasutasszakszervezetének vezetői aláírtak egy megegyezést az International Railways of Central America vasúttársaság ellen vívandó küzdelemről.

— *Az ország első mozgatható rakodólapos magasrakodó berendezését Győr állomáson állítják fel. A berendezés segítségével jelentősen csökkennek a szállítási költségek.*

— **Hangosítási és zajcsökkentési munkabizottságot alakít a Közlekedéstudományi Egyesület elnöksége. A munkabizottság célja, hogy létrehozza az elméleti és tudományos munka, valamint az üzemi gyakorlat egységét.**

— **Féktuskó műanyagból.** A vasutak hosszú idő óta használják az öntöttvas féktuskókat. Ezek gyorsan kopnak, s a súrlódási együtthatójuk is kevésnek bizonyul. A Szovjetunió harkovi Harplasztmassz üzemében gyártott műanyag féktuskók élettartama 4—5-ször hosszabb az öntöttvas féktuskókénál.

— **Barkácsoló mozdonyvezető.** Békei Vilmos nyugdíjas, volt pécsi mozdonyvezető sorra elkészíti azoknak a mozdonyoknak a kicsinyített mását, amelyeket valamikor vezetett. Két szerített levegővel működő kis mozdony már a vitrinében van, s rövidesen befejezi a harmadik építését.

— *Eredményesen működik Szegeden a vasutas eszperantó-kör. A mintegy 35 tagú csoportnak hetenként egyszer tartanak nyelvtanfolyamot és konzultációt.*

— **Több tucat eszperantó** nyelven írott kötettel rendelkezik a dombóvári vasutasok művelődési otthonának könyvtára.

— **Elkészült Nagyút állomás** villamos felsővezeték hálózata. Hamarosan átadják rendeltetésének az állomás új, biztosító berendezését is.

— *A közös kocsipark üzemeltetésének megkezdése óta meggyorsult a lengyel, román és bolgár megrendelésre gyártott termékek elszállítása a Salgótarjáni Acélárugyárból.*

BALESETVÉDELEM

— Az egész állomás magukat nézi Mielőtt valami baleset történne, kérem táborozzanak egy kissé távolabb.

— Ide figyelj! A vágányok között véletlenül is baleset érhet, de ha nem hallgatsz rám én csaplak agyon.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM Ára 40 fillér 1964. SZEPTEMBER 1.

A vasút július végéig több mint 2 millió tonnával túlteljesítette szállitási tervét

Az igazgatóságok versenyében a debreceniek értek el legjobb eredményt

Az igazgatóságok versenyében a július havi teljesítmények alapján a következő eredmények születtek:

Igazgatóságok:	Teljesítmények:
Budapest	100,20 %
Debrecen	102,31 %
Miskolc	102,05 %
Pécs	98,40 %
Szeged	99,67 %
Szombathely	99,49 %

A forgalmi és üzemi balesetek miatt a *budapesti* igazgatóságnál 24 700, a *debreceni* igazgatóságnál 5200 forint, a *miskolci* igazgatóságnál pedig 700 forint került levonásra a teljesítmények alapján járó jutalomösszegből.

A *budapesti* igazgatóságnál ki kell emelni, hogy a kocsitartózkodási átlagidőt — *a műszaki-gazdasági norma célkitűzésének 2,18 százalékos túlteljesítésével* — közel 46 percel csökkentették. Ezzel szemben eredményük a személyszállító vonatok menetrendszerűségénél, beleértve a nemzetközi gyorsvonatokat is — még mindig nem kielégítő. *Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében figyelmeztetésként szolgáljon*, hogy a vontató járművek gazdaságos felhasználásával kapcsolatos tervek teljesítése, ha nem is jelentékeny százalékban, de kis részt alatta maradt a 100 százaléknak.

A *debreceni* és a *miskolci* igazgatóság területén ismét kimagasló eredményt értek el a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál. Emellett a debreceni igazgatóságnál *a kocsitartózkodási átlagidőt* — a bázishoz mérten — *közel egy órával csökkentették*. A miskolci igazgatóságnál a tehervonatok menetrendszerűségével kapcsolatos célkitűzésüket teljesítették túl, közel 7 százalékkal. *A legtöbb késett személyszállító vonatot még mindig a debreceni igazgatóság adja at a szomszed igazgatóságoknak.* A miskolci igazgatóságnál pedig a tehervonatok átlagos terhelésének emelésére kell több gondot fordítani.

A *pécsi* igazgatóság csak a *menetrendszerűség* mutatóinál és a *tehérkocsik statikus terhelésénél* ért el elfogadhatónak értékelhető eredményt. Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm-teljesítménynél, a tehervonatok átlagos terhelésénél, a kocsitartózkodási műszak-gazdasági normánál és az átlagidőnél elért teljesítménye nemhogy a tervnél, hanem még a bázisidőszak eredményénél is kedvezőtlenebbül alakult.

A szegedi igazgatóság szintén nem ért el 100 százalékos teljesítményt. Számottevő elmaradása egyetlen egy mutatónál sincs, de egy-két célkitűzésénél jelentkező pozitivumai is csak csekély mértékűek. *Fokozott gondot kell fordítania a tehervonatok menetrendszerűségére és azok átlagos terhelésére.* A debreceni igazgatósághoz hasonlóan szintén nehézményezni kell, hogy a kilepő személyszállító vonatainak *közel 20 százalékát* késetten adta át a szomszéd igazgatóságoknak.

A *szombathelyi* igazgatóság visszaesése kifejezetten annak következménye, hogy *területén a kocsitartózkodási átlagidő* — a bázishoz mérten — *egy fél órával visszaesett.* A többi mutatónál eredményei továbbra is kedvezően alakultak, kivéve a teherkocsik kihasználását, ahol szintén tapasztalható, ha nem is jelentékeny, de egy kisebb mértékű elmaradás.

Összegezve az igazgatóságok teljesítményeit, a hálózat eredménye — a versenymutatóinak részben jónak, részben elfogadhatónak értékelhető alakulásával — meghaladta a 101 százalékot. Ennek eredményeként július hóban a MÁV vonalain *terven felül 865 500 tonna árut szállíthattunk.* Ezzel az első hét hónapban, azaz július 31-ig az állami szállítási tervet 2 millió 202 500 tonnával túlteljesítettük.

Üzembe helyezték a nyékládházi villamos alállomást

A budapest—miskolci vasútvonal villamosítása utolsó ütemeként a közelmúltban *üzembehelyeztek a nyékládházi villamos alállomást.*

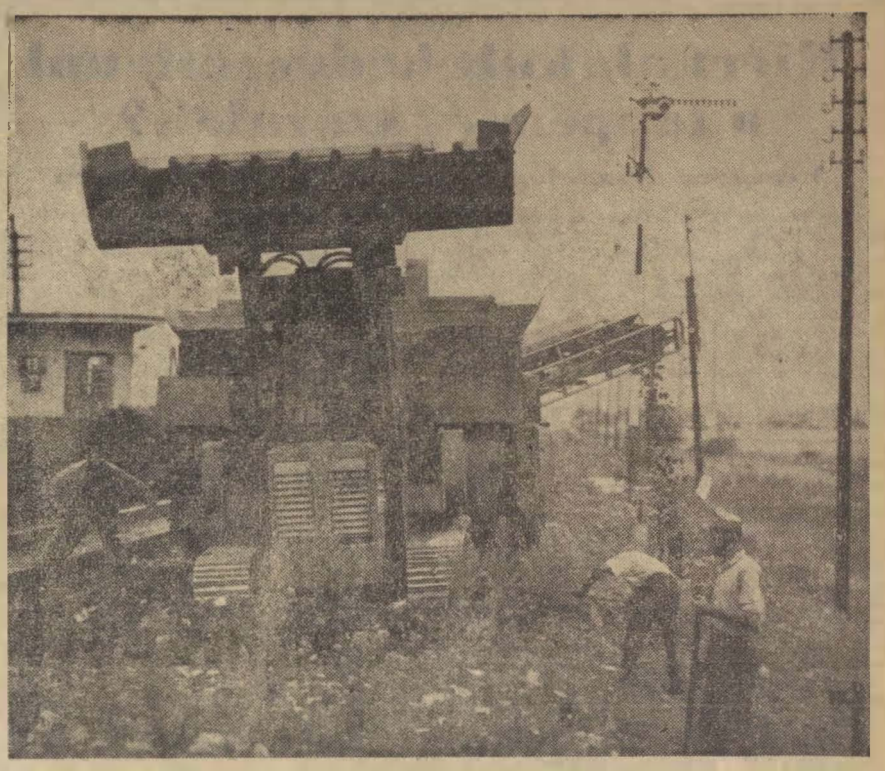
Mint ismeretes, a vontatási transzformátor-állomásoknak az a rendeltetése, hogy az országos hálózat 120 kV-os feszültségű áramát a 25 kV-os feszültségre letranszformálják és betáplálják a villamos felsővezeték hálózatba.

A nyékládházi alállomás jelenleg mintegy 40 km-es felsővezetéktápszakaszt lát el energiával. Amellett, hogy Miskolc nagy fontosságú csomóponti pályaudvarának villamos vontatása szempontjából fokozza az üzembiztonságot, lehetővé teszi a további villamosítást Miskolc—Diósgyőr között, anélkül, hogy e szakaszon újabb táppontról kellene gondoskodni.

Az üzembehelyezés megelőzően a MÁV és a villamos energiaszolgáltató szakemberek közös vizsgálatokat végeztek az alállomás berendezésein, s elvégezték az üzembehelyezési próbákat is.

Az alállomás elhelyezésénél és felszerelésénél fogva még Miskolcon túl is mintegy 15—20 km hosszú vonal energiával való ellátására is alkalmas.

Pályaépítők között a debreceni fővonalon



Egyszerre fél köbmétert markol a magánjáró ágyazatrostáló. A kitűnő gép naponta 500—600 méter hosszban végzi el a felsőágyazat rostálását, majd egyúttal az alépítmény hengerlését. Ez 120—140 pályamunkás napi teljesítményének felel meg. A gép mellett mindössze hét pályamunkás dolgozik. (Képriport a 3. oldalon.)

A határidő előtt 103 nappal

Üzembehelyezték Nagyút állomás új dominórendszerű biztosító berendezését

Augusztus 19-én, az *alkotmány* ünnepe alkalmából ünnepséget rendeztek *Nagyút község kultúrházában.* Az ünnepségen megjelent és beszédet mondott *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője.

Nagyút községben kettős ünnep volt az alkotmány ünnepe. Ekkor került ugyanis átadásra a mintegy hatmillió forint költséggel épített *új dominórendszerű biztosítóberendezés.* Az állomás fejlesztését a visontai szénmező feltárása tette szükségessé. A vágányhálózatot három sínpárral bővítették. Az új biztosítóberendezés felszerelésével egy gombnyomás után vissza tudnak szólni a forgalmi irodába.

A TBBF dolgozoi egyébként *tevő ezeknek a hangszóróknak a segítségével irányítja az állomas területén folyó tolatási műveleteket.* A tolatást végző dolgozók pedig az állomás különböző pontjain felszerelt berendezés segítségével egy gombnyomás után vissza tudnak szólni a forgalmi irodába.

A TBBF dolgozoi egyébként lelkismeretes munkával, 103 nappal a határidő előtt elkészültek az új biztosítóberendezés felszerelésével. Jó munkájuk elismeréseként az üzembe helyezést megelőző ünnepségen megérdemelten részesültek pénzjutalomban.

(Szigetváry)

Nagy előnyöket biztosít a „központi pályaudvar"-rendszer

Nemrég fejezte be a vasúti kitanács. A vasút az árukat áruzállítás ésszerusítésére, pontosabban a „központi pályaudvar"-rendszer kialakítására vonatkozó vizsgálatát a Vasúti Tudományos Kutató Intézet, az Útügyi Kutató Intézet és az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet. A három kutatóintézet már elvégezte az első részletes vizsgálatot Székesfehérvárott, s ezt egyúttal modellkísérletnek is szánták. Az elképzelés szerint a város 20 kilométeres térségét egyetlen „fő körzetté' ala-

a székesfehérvári pályaudvaron, mint központban, illetve négy meghatározott alközpontban veszi fel és adja ki, a további kapcsolatot pedig a feladókkal, illetve a címzettekkel a TEFU gépkocsijai tartják. A számítások szerint ezzel a módszerrel jelentős megtakarítás érhető el. A kutatóintézetek megállapították: országosan az 1700 közül 650 állomás és megálló áruforgalmat lenne célszerű 40—50 körzeti palyaudvarra koncentrálni.

Hogyan lesz a fából fogaskerék?

Látogatás a Landler Járműjavító mintakészítő műhelyében

Szemre is tetszetős a műhely. Hol halkabb, hol erősebb sziszegéssel fogadják a gépek a belépőt. A kezek, a mozdulatok egyenletesek. Ennek is megvan a magyarázata: *tizedmilliméternyi pontossággal dolgoznak, a kiöntendő alkatrészek famintáit készítik.* Nagy figyelemmel, szaktudással.

Az egyik dolgozó fogaskerékmintát készít: előtte műszaki rajz fekszik. a méreteket onnan nézi. Amint elkészül, vele viszik az öntödébe, s formázó homokban megjelölve, a mintát, máris önthetik a fogaskereket. Lám, így lesz a fából fogaskerék...

De nemcsak fogaskerékmintát gyártanak itt, hanem a MÁV területén használatos valamennyi öntött alkatrész mintája is innen kerül ki.

Hogy mi a műhely feladata? Hamarosan ezt is megtudom *Bagarus György* műhelyvezető és *Váczi János* gyártásvezető válaszaiból.

— *A MÁV Anyagellátási Igazgatóság megrendelései szerint gyártjuk a mintákat* — mondja a műhelyvezető.

Váczi János hozzáfűzi:

— *A MÁV-nak ez a legnagyobb mintakészítő műhelye.*

— Hányan dolgoznak itt?

— *Huszonnégyen, azaz négy brigád, ebből három szocialista brigád* — válaszolja Váczi János.

— Mind szakmunkások?

— *A mintakészítők azok* — vette át újból a szót Bagarus György —, *de a lakkozók között dolgozik két betanított munkás is. A famintakészítés az asztalos munkán túlmenően már műszaki képzettséget is igényel, ismerni kell a legbonyolultabb műszaki rajzokat, a formázást eljárást, technológiát.*

A mintakészítés a legbonyolultabb. A minta az öntő egyik szerszáma, s ahhoz, hogy egy öntvényt kiöntsenek, több magszekrény szükséges. A gőzhenger mintájához például 24 magszekrényt kell készíteni.

— Súlyra mennyi ez a minta?

— *Nyolc-tíz mázsa.*

— Mennyi ideig készül?

— *A gőzhenger mintájának felújítása közel kétezer munkaórát vesz igénybe, az uj minta pedig több hónapot. Szerencse, hogy az utóbbi esetre csak tizévenként egyszer kerül sor.*

Jelenleg a *Juhász*-brigád dolgozik a gőzhengerminta felújításán. A magszekrények eléggé megrongálódtak, az öntés túlságosan megviselte őket. Avatott kezek gyógyítják a kiszakadt sebhelyeket.

A gépek szakadatlanul dolgoznak. A szalagfűrész ívben szórja a fűrészport. Csak egy gép áll tétlenül az iroda előtt. A marógép. Olyan, mint egy kívénhedt gebe. Még a század elején készült. Gyakran csökönyös. Bosszankodnak is miatta.

— *A semminél jobb, de az igényeknek már nem felel meg* — mondja róla Váczi János. — *Még ezt a berendezést kellene kicserélni, hogy a műhelyt korszerűnek nevezhessük.*

Korszerűnek, a követelményeknek megfelelően.

Tamás Menyhért

Az alkotmány ünnepén adták át rendeltetésének Vámosgyörk állomás új felvételi épületét

Vámosgyörk állomáson a vágányhálózat átépítésével, a szolgálati őrhelyek és a raktár újjáépítésével *négy évvel ezelőtt vette kezdetét* az állomás korszerűsítése. A domínó rendszerű, vágányfoglaltságos biztosítóberendezés felszerelését 1962 decemberben fejezték be. Ezután fogtak hozzá az új felvételi épület építéséhez. A régi épület elbontásából az állomás és a társszolgálati ágak dolgozói is kivették a részüket. Nem kevesebb, *mint 2500 társadalmi munkaórával* járultak hozzá a felvételi épület üzemeltetésének mielőbbi megkezdéséhez.

Az új felvételi épületet augusztus 20-án, az *alkotmány ünnepén, munkás-paraszt találkozóval egybekötve, dr. Pásztor Pal*, a miskolci igazgatóság vezetője adta át rendeltetésének.

Augusztus 31-én ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége

Szakszervezetünk központi vezetősége augusztus 31-én, hétfőn ülést tartott az alábbi napirendekkel:

1. *Szóbeli előterjesztés a MÁV őszi szállítási feladatairól.* Előadó: *Lindner József*, vezérigazgatóhelyettes.
2. *Jelentés a vasutas dolgozó nők helyzetéről és szakszervezetünknek a nők körében végzett munkájáról.* Előadó: *Bán István*, a szervezési és káderosztály vezetője
3. *Bejelentések.*
4. *Tájékoztató jelentés a MÁV beruházási és felújítási terveinek 1964. első félévi teljesítéséről.*
5. *A Számvizsgáló Bizottság jelentése a szakszervezet gazdasági munkájáról.*

Lapunk következő számában részletesen beszámolunk a központi vezetőség üléséről.

187 ezer forintot takarítottak meg

A debreceni járműjavítóban hat üzemrész tűzte célul a szocialista cím elnyerését. A szakszervezeti bizottság a műszaki vezetők értékelése alapján a második negyedévben a kocsiosztály *famegmunkáló üzemrészének dolgozói érték el a legjobb eredményt.* Különösen a minőség javításával és az anyagtakarékossággal tűntek ki.

Az új, megmunkálatlan faanyagnál az előírások 80 százalékos anyagkihasználást határoznak meg. A műhely dolgozói ezzel szemben 85—86 százalékos eredményt értek el. Így 93,5 köbméter faanyagot takarítottak meg 187 ezer forint értékben.

Az üzemrész dolgozói a termelő munka mellett *a nevelőmunkára, a jó együttműködésre, a kollektív szellem kiszélesítésére is nagy gondot fordítanak.* Ha az év hátralevő részében is ilyen eredményesen dolgoznak tovább, nőnek esélyeik a szocialista üzemrész cím megszerzésére.

Volosinovszki János
Debrecen

Miért alakult kedvezőtlenül a táppénzes százalék?

A vasutas társadalombiztosítás első féléri kiadásai

Szakszervezetünk társadalombiztosításra előirányzott kiadásai a múlt év azonos időszakához viszonyítva *5,5 millió forinttal emelkedtek.* Ez a nagymértékű emelkedés annak ellenére sem indokolt, hogy 1964 első félévében mintegy 2,5 százalékkal magasabb volt a dolgozók létszáma. A múlt év első félévében ugyanis a kedvezőtlen időjárási viszonyok a dolgozók egészségét, ellenállóképességét alaposan próbára tették. *Sokan megbetegedtek a hosszan tartó, kemény tél idején.* Emiatt az akkor előirányzott költségeinket jelentősen túlléptük.

1964-ben korántsem volt olyan kíméletlen a tél, mint az előző évben. Ezért az 1963 első félévében ténylegesen jelentkező táppénzes napokkal szemben 125 000 nappal kevesebbet terveztünk. Ugyanakkor 24 ezerrel több táppénzes nap merült fel, mint a múlt év azonos időszakában. *Igy 139 000 táppénzes nappal túlléptük első féléri előirányzatunkat.*

A túllépés okai

A táppénzes százalék kedvezőtlen alakulásának legfőbb okait az alábbiakban lehet összefoglalni:

A szolgálati főnökségek egy része nem fordít kellő gondot a táppénzes százalék csökkentésére. Nem találta meg az összefüggést a termelés, terveljesítés és a magas táppénzlétszám között.

Nem keresik az összefüggést az indokolatlan túlóráztatás és az utazó dolgozók sok szolgálati órája, valamint a betegszázalék alakulása között.

A szakszervezeti bizottságok nem harcolnak a megfelelő munkafeltételek megteremtéséért, a munkahelyek és azok környezetének az egészségre gyakorolt káros hatásainak megszüntetéséért.

Nem küzdenek hatékonyan a balesetek ellen. Ennek következtében emelkedett a balesetek, ebből fakadóan a baleset folytán kiesett munkanapok száma.

Az orvosok egy része sem követ el mindent a táppénzes százalék csökkentéséért. *Az üzemi orvosok ma még keveset törődnek a megelőző gondozással,* a tanácsi körzeti orvosok között nagyfokú a liberalizmus.

A megyei és a szakszervezeti bizottságok tartsák fontos feladatuknak a központi vezetőség június 12-i határozatából adódó feladatok végrehajtását és a végrehajtás ellenőrzését.

A táppénzkiadásokat emelte a vasutasok 1964. évi január 1-i bérrendezése, valamint a túlóráztatásból és az utazók magas óraszámából előállott keresetöbblet, mivel a táppénz a kereset függvénye.

Az 1964. évi költségvetés elkészítésénél már számoltunk a bérrendezéssel, amit bizonyít, hogy az 1963. évi egy napra eső átlag táppénzes összeggel szemben 2 forinttal magasabbra terveztünk. Ténylegesen azonban *2,88 forinttal emelkedett* az egy napra eső táppénz átlag összege.

Hét és fél milliós túllépés

Az elmondottak következtében *a táppénzre előirányzott kiadásainkat 7 millió 500 ezer forinttal túlléptük.* Minden szervezetünknek, az öntudatos vasutas dolgozóknak, felelősségteljes tevékenységével el lehet érni, hogy a jövőben a *táppénzes százalék,* vele a kiadások, indokolatlanul ne emelkedjenek.

A készpénzszolgáltatások többi területén nincs lényeges eltérés a terv- és tényszámok között, költségvetésen belül gazdálkodtunk.

A táppénzzel összefüggő kiadások másik nagy területe a természetbeni vagy gyógyászati szolgáltatások. Ezek között is legszámottevőbb a gyógyszer. Addig, amíg a többi gyógyászati szolgáltatásnál, mint például a gyógyfürdők, gyógyászati segédeszközök stb. 300 000 forint megtakarítás mutatkozik, *gyógyszerkiadásainknál 3 millió 750 ezer forint a túllépés.*

Igaz, hogy a kiadások némi emelkedését indokolja az időközben forgalomba hozott új és drágább gyógyszerek gyógyítás céljaira történő felhasználása. De az is igaz, hogy *a túllépés ilyen mértéke indokolatlan,* mint ahogy indokolatlan a táppénzes százalék magas volta is.

Hiba az is, hogy a tanácsi körzeti orvosok egy része enged a dolgozók kívánságának, és azt a gyógyszert írja fel, amit a dolgozó kér. Nem beszélve arról, hogy *az orvosok gyakran nagyobb mennyiségű gyógyszert írnak fel,* mint amennyi a betegség várható időtartama alatt szükséges. Emiatt sok gyógyszer felhasználatlanul megy veszendőbe.

Kevesebb anyasági segély

A kiadások harmadik nagy területe a családi pótlékra kifizetett összegek. *Ez kisebb volt, mint amit előirányoztunk.* A csökkenést azonban nem lehet pozitív jelenségnek betudni, mert annak ellenére, hogy a dolgozók létszáma 2,5 százalékkal emelkedett, a családi pótlékban részesülők száma az 1963 első félévéhez viszonyítva 1 százalékkal csökkent. Ez a szülések számának csökkenésével van összefüggésben. Alátámasztja az a tény is, hogy a múlt év első félévéhez viszonyítva 1,6 százalékkal kevesebb anyasági segélyt fizettünk ki.

A nagycsaládosok száma is csökkent. A családi pótlékban részesülő dolgozóknak kifizetett összeg az 1963. évihez és az egy családi pótlékban részesülőkhöz viszonyítva átlag 13 forinttal kevesebb. *A fentiek alapján 2 millió 600 ezer forint megtakarítás jelentkezik.*

Összegezve a leírtakat a szakszervezet valamennyi szervezetének, a szolgálati főnökségeknek, minden öntudatos dolgozónak nagy erőfeszítést kell tennie azért, hogy *a táppénz- és gyógyszerköltségek előirányzatának túllépéséből fakadó közel 11 millió forintos összeget* a reális lehetőségeken belül — anélkül, hogy az a dolgozók egészségügyi ellátásának rovására menne — megszüntessük.

K. F.

Mit kell tudni a külföldi gyógykezelésekről

A beteg és arra rászorult magyar állampolgárok külföldre is küldhetők gyógykezelésre akkor, ha részükre különleges gyógykezelés szükséges. *A kormány ezért több szocialista országgal kötött megállapodást.* A külföldön való gyógykezelés elbírálása és a kiküldés joga az Egészségügyi Minisztériumot illeti meg. Szerződést kötött államunk a Német Demokratikus Köztársasággal is, ahova művégtagok elkészítése végett kuldenek ki csonkulást szenvedett betegeket. Az NDK-ba való kiküldés, az ottani kórházi kezelés és az elkészített művégtag költségei számottevő anyagi kiadást jelentenek államunknak. Ezért nagy fontossaggal bír, *hogy csak olyan betegek kerüljenek ki, akik a művégtagot megfelelően tudják használni, megcsonkult testrészük alkalmas arra, hogy ahhoz művégtagot készitsenek.* Fontos az is, hogy a kiküldésre javasolt szervezetileg egészséges legyen.

Az NDK-ban készített művégtagok nem mindenkinek felelnek meg. Előfordul, hogy a csonk adott állapota nem alkalmas a művégtag elkészítésére. Ezért előbb el kell végezni a szükséges műtétet. Ha beteg a kiküldött, betegségét meg kell szüntetni, mielőtt javasolják kiküldeni a művégtag elkészítése végett. Ha ugyanis az akadályozó körülményeket az NDK-ban állapítják meg, a beteget ott kell meggyógyítani. Sőt előfordulhat, hogy művégtagot nem is tudnak részére készíteni, ami jelentős és ezekben az esetekben *indokolatlan többletkiadást von maga után.* Az Egészségügyi Minisztérium emiatt rendelte el, hogy az NDK-ba való kiküldést *szakorvosi vizsgálatnak kell megelőznie,* s csak szakorvosi vélemény alapján teszi meg javaslatát az ORFI *(Országos Reuma és Fürdő Intézet)* igazgató főorvos helyettese, *dr. Szántó László.*

A VSZT-nél biztosított tagok és családtagjaik részére az előzetes szakorvosi vizsgálatot *a MÁV Kórház ortopédiai osztálya ejti meg.* Ha szükséges, elvégzi a csonkon a műtétet, vagy intézkedik a kórházban az esetleges kiküldés előtti gyógykezelés végett. Előfordulhat az is, hogy a MÁV kórház ortopédiai osztálya az ORFI nak nem javasolja a beteg kiküldését, mert csonkja nem alkalmas az NDK-ban készülő művégtagok használatára. A MÁV szakorvosainak véleményét mind az ORFI, mind dr. Szántó László főorvos figyelembe veszik.

Azok a betegek, akik az ORFI javaslata alapján kerülnek ki az NDK-ba, *mindenkor tartsák be az orvosi utasításokat.* Az uj muvégtag viselésének elsajátításához idő kell. Ne törekedjenek előbb hazajonni az orvosilag szükséges időnél, de ne is tartózkodjanak tovább, mint amennyi az ottani orvosok véleménye szerint szükséges. Ez a betegnek és a népgazdaságnak egyaránt érdeke.

Figyelmes jegyvizsgáló

Zelizi Imre Bp. Déli állomás jegyvizsgálója az 1908-as számú vonatnál három huligán utasra lett figyelmes, akik Bp. Kelenföld állomáson szálltak fel Pécsig szóló gyorsvonati jeggyel. A jegyvizsgálat alkalmával határozott választ adni, hogy hová utaznak, nem tudtak.

A jegyvizsgálónak gyanús volt a megjelenésük és a viselkedésük. *Dombóvárott szólt az ügyeletes rendőrnek es Pécsett már várt rájuk a rendőrség.* Utólag kiderült, hogy különböző okokból körözés alatt álltak és dissziidálni akartak.

A rendőrség es a határőrség *Zelizi Imrét dicseretben és 300 forint penzjutalomban részesitette.*

Foki István

ÚJÍTÁSI tanácsadó

A megvalósítási szerződésről és az eljárási vitákról

Ha a kísérlet eredményes, vagy ha anélkul is alkalmas a javaslat megvalósításra, akkor megvalósítási szerződést köt az újító és az egyszemélyi elbíráló.

Megvalósítási szerződésnek az alábbiakat kell tartalmaznia: *Az újítás előreláthatólag mikor, milyen terjedelemben kerül bevezetésre, és azt mikor kell megvalósítottnak tekinteni.* Ez akkor következhet be, ha az újítást a termelésben tervszerűen alkalmazzák. Ennek meghatározása a későbbi viták elkerülése miatt nagyon fontos. Tartalmaznia kell továbbá, hogy az újítás milyen műszaki, illetve gazdasági eredménnyel jár, és milyen a mérési módszere. A szerződésekhez nem szükséges tehát pontos számadatokon alapuló számítás, hiszen azok kigyűjtése sokszor hosszú időt vesz igénybe, és ezt nem lehet megvárni.

Rögzíteni kell az újító részére járó díj százalékos kulcsát, illetve azt, hogy a díjat milyen részletekben fizetik ki. Ha az újítási díj egy összegben kerül kifizetésre, ebben az esetben csak az az időpont jelölhető meg, amikor az újítás tervezett mennyiségének 30 százaléka már megvalósult.

Ha az újító részt vesz a megvalósításban, a szerződésben ezt fel kell tüntetni. Rögzíteni kell azt is, hogy mikor, milyen összegű ellenszolgáltatás illeti meg.

Mi a teendő vita esetén?

— Mit tegyen az újító, ha vita keletkezik a szerződés megkötése előtt az egyszemélyi elbírálóval?

Közös megállapodás alapján alávethetik magukat egy közösen kijelölt személy, vagy bizottság döntésének. E döntés végrehajtása mindkét félre kötelező. Ha ilyen eljárásban nem tudnak megegyezni, a kísérletezést nem lehet megkezdeni, és az újítás gyakorlatban nem alkalmazható.

Ha a vita a munkaköri kérdésben merül fel, a javaslat a gyakorlatban megvalósítható, de a vélemény eltéréstől számított 15 napon belül a megvalósító a felettes szervéhez köteles fordulni a munkaköri kötelesség tisztázása végett. Természetesen, adott esetben az újító is fordulhat a felettes szervhez.

A bizottság kinevezése csak közös megegyezéssel történhet meg. Az a helyes, ha jegyzőkönyvben név szerint rögzítik a bizottság tagjait, és azt az újító és az elbíráló is aláírja.

Mikor jár el helyesen az újító?

Ha a megvalósítási szerződés és igénybevételre való döntés nem jött létre, vagy az újító tudta nélkül a javaslatot megvalósították, ilyen esetben az újítónak — az újítási rendeletben megállapított keretek között — *az eredetileg kért díjat kell megfizetni.* Ez az eljárás bírói útra tartozik. Az az újító jar el helyesen, aki javaslatának benyújtásakor már közli, hogy a népgazdasági megtakarítás hány százalékát kéri ujítási díjként, mert ha a fenti eset előfordul, akkor a bíróság előtt nem kell az újítónak kérését bizonygatni.

Ha a szerződés megkötése előtt az újító tudtával valósították meg a javaslatot, és az érdekeltek a díjazás tekintetében nem tudnak megegyezni, kijelölhetnek bizottságot, vagy személyt az ügy tisztázására. Ha a vitát eldöntő bizottság összetételében vagy a személy tekintetében nem tudnak megegyezni, az újítási díj megállapítása bírói útra tartozik. A bírósági eljárást a megvalósító szerv vezetőjének kell kérni 15 napon belül. Ez nem jelenti azt, hogy az újító nem kérheti a bíróság döntését.

A viták esetében a jogszabály az újítónak igen széles jogokat biztosít. Ezért még egyszer arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy viták esetén helyesebb gondolkodni, tanácsot kérni, mint meggondolatlanul aláírni a szerződést.

Sebestyén János.

DICSTELEN ÚJÍTÁS

(Pusztai Pál rajza)

Hárommilliós megtakarítás újításból

A miskolci építési főnökség különböző üzemegységeinél minden évben jó eredményeket érnek el az újítók. A múlt evben és 1964 első felében összesen 58 ujítást adtak be a főnökség dolgozói. Ebből eddig 38 újítást vezettek be. 4 kísérlet alatt áll, 10 javaslat pedig függőben van.

Az elfogadott és bevezetett újítások népgazdasági haszna közel *3 millió forint.* Az újítóknak 80 651 forint újítási díjat fizettek ki. *A legeredményesebb újítók közül eddig tizen kaptak kitüntetést.*

A főnökség eredményes újítómozgalmának az a titka, hogy az újítási felelősök, *Tóth Sándor és Garamszegi István* jól együtt dolgoznak Amellett, hogy rendszeresen ismertetik az újítási feladatterveket, megszervezték a patronáló műszaki újító gárdát. A műszakiak segítséget nyújtanak a fizikai dolgozóknak az újítás, illetve a szükséges műszaki rajzok elkészítésében.

Kisvárdai János
Miskolc

Sokat mondó statisztika

Bár a számok a szakszervezeti mozgalom országos vonatkozású adatait tartalmazzák, mégis alkalmasak arra, hogy összehasonlítási alapul szolgáljanak: az egyes szakszervezeti bizottságok adatai pozitív, vagy negatív irányban befolyásolják-e az országos adatok alakulását.

Lássuk, mit mutatnak a számok. A szervezett dolgozók száma 1963 azonos időszakához viszonyítva 1362 taggal emelkedett. Ezt a növekedést az állományi létszám emelkedése túlhaladta. 1964 első félévében 4566 tagfelvétel volt. Ez több mint háromszorosa a taglétszám emelkedésének. Ennek az az oka, hogy a tagdíjukkal elmaradt dolgozók vagy a más munkahelyre kerülők egy része többször is új tagként lép be a szakszervezetbe.

Bár állandó feladat a szervezett dolgozók számának emelése, ennek ellenére a szervezettségben némi visszaesés tapasztalható. Nehezíti a szervezettség növelését a dolgozók vándorlása.

Ha a megyei bontásban vizsgáljuk a szervezettséget, megállapítható, hogy *legalacsonyabb a szervezettség Komárom és Tolna megyében.* 1963. első félévéhez viszonyítva jelentősen csökkent a szervezettség *Komárom, Csongrád, Szolnok és Hajdú-Bihar* megyében. Ugyanakkor számottevő emelkedés tapasztalható *Bács-Kiskun, Borsod és Győr-Sopron* megyében. Legmagasabb a szervezettség *Somogy, Zala, Veszprém és Vas* megyében.

A taggyűlések megtartásában is visszaesés tapasztalható az előző évhez viszonyítva. A tagság részvétele a taggyűléseken az elmúlt félévben is alacsony volt. Bár az 1963. második félévhez viszonvítva nemi javulás tapasztalható. Szakszervezeti bizottságaink egy részénél még nem kielégítő a taggyűlések előkészítése, tartalmi színvonala. Hiba az is, hogy nem vonják be megfelelő mértékben a bizalmiakat az előkészítésbe, a tagság mozgósításába.

A termelési tanácskozások többsége már betölti szerepét. Azokon a szolgálati helyeken, ahol a termelési tanácskozásokon a javaslatokról, az elintézés módjáról tájékoztatják a dolgozókat, *magasabb a részvevők száma és nagyobb az aktivitás.* Ahol figyelmen kívül hagyják a dolgozók javaslatait, ott viszont csökken a részvétel, s kisebb az aktivitás.

A munkaverseny, a munkabrigádok helyzete is érdekes képet mutat. 1964 első felében a dolgozók 2,1 százaléka kapott Kiváló dolgozó kitüntetést. A munkások aránya az oklevélben részesült dolgozóknál 73,6, a jelvényeseknél 64,8 százalék. Ez az arány évek óta hasonló szinten mozog. Az előbbinél 7,2, az utóbbinál 4,5 százalék a nők aránya. A korábbi évekhez viszonvítva javult az arány, bár ha az összdolgozók számát vizsgáljuk, még mindig alacsony.

A munkabrigádok száma a mozgalom kibontakozása óta fokozatosan emelkedik. 1963 első felében a dolgozók 49,4, jelenleg 56,1 százaléka dolgozik brigádokban. Különösen számottevő a szocialista brigádok fejlődése. A szocialista brigádok közül 1380 oklevelet, 708 pedig zászlót kapott. 1963 első félévében 246 brigád nyerte el a zászlót.

Gondosabb árukezelést

Gyöngyös állomáson a termelési tanácskozáson kifogásolták a dolgozók, hogy a *Budapest-Józsefváros* állomáson megrakott gyűjtőknél gyakori a számadáselválasztás, valamint a hiány és a felesleg.

Az ilyen árukezelés okozója az árudézsmálásoknak és áruelveszéseknek. Augusztus 10-én például megrakott 162 828 sz. kocsinál hiányzott 17 láda az 5132 sz. fuvarlevél mellől. Az 5640 sz. fuvarlevéllel 34 ládát adtak fel. Ennél hiányzott 15 és fölös volt 13 láda. Az [illegible] 19-én megrakott 143 286 sz. gyűjtőnél a 7326 sz. fuvarlevél mellől hiányzott 16 láda és fölös volt 13 láda.

Balo János
Miskolc

KÖZÖS ERŐVEL

— Fogas!... Híjj!.. Fogás!... Híjj!..

Az első vezényszóra a sínpár alá feszülnek a rudak. A „híjj"-re az első sorban álló műszakiak emelnek, a mögöttük felsorakozók pedig lendítenek. És az acélsín nyögve enged az ember erejének. Talpfástól együtt odébblódul, a következő csoport még arrább lendíti az új, zuzott kőből vetett ágyazatra. Aki percekkel ezelőtt látta elhaladni ezen a sínpáron a súlyos vasúti szerelvényt, alig akar hinni a szemének. A nyílegyenes acélsín meghajlik, kígyóként tekereg. A vasútépítő műszaki katonák — *Varga István* százados elvtárs beosztottjai — pedig nekiesnek szerszámaikkal a legyőzött acélsínszálaknak és olyanná egyengetik, mint az imént voltak a vonatkerekek alatt.

Sinhőmérséklet: 49.5 fok

— *Ma alaposan befűtöttek* — mondja a munkálatok egyik vasutas irányítója. — *Nézzék csak, mit mutat a sinhőmerő?!*

Az ügyes kis mérőműszert az áttüzesedett sínre helyezi és elébe áll a sugaraknak. A mutató az árnyékban is meglódul, egy-két másodperc alatt eléri a 40-es számot, majd két-három perc alatt „feltornássza" magát 49 és fél fokig. Izzik az acél, nem ajánlatos kézzel hozzányúlni!

— *Ha hagynánk egy kis ideig, még az ötvenest is túlhaladná* — torli homlokát *Szatmári Géza*, a pályamester és a katonák felé int felével. — *És ezek a fiúk! Ilyen pályamunkások nem dolgoztak a kezem alatt, annyi bizonyos...* Nézzék csak! Ugyan ki hinne, hogy nemrég még csak hírből ismerték a vasuti pályamunkát és a vágányzarról azt sem tudták: eszik-e, isszák-e?

— *Aztan megleszünk-e?* — szól kozbe Horváth Laci bácsi, a debreceni igazgatóság éppen itt portyázó munkatársa. — *Mert, ha nem...*

A pályamester az órára néz, majd az egymás nyomában haladó csoport erőfeszítését figyeli, s csak azutan válaszol:

— *Bizonyos, hogy megleszünk. Veluk meg. Erre mérget merek venni, pedig nem vagyok kezdő. Huszonöt éve dolgozom a „szakmaban"...*

Versenyfutás az idővel

— Miért kellett egyáltalán szétkötni a régi sínpárt és uj helyre tolni?

— *Miért?* — adja meg a választ *Müller Károly* főépítésvezető. — *Azért, hogy kiigazitsuk-kiegyenesitsük a vonalat, plusz lehetővé tegyük a masodik sinpar fektetési munkalatait...* Ezek a talpfák — mutat az attolt sínpar időmarta oszefogóira — vagy tizenkilenc esztendeje hevertek eddigi helyükön. Akkoriban ideiglenes megoldásnak szánták — s mind a mai napig így maradt minden. *Az ugrásszerűen növekvő forgalomnak viszont akadalyozója az egy vágany.* Most, hogy elhatározták a második világháború után szükségből felvezetett és máshová „áttelepített" második vágany pótlasát, a vasút ehhez a munkához kérte a hadsereg műszaki alakulatainak segítségét. És ez nem is maradt el.

— *Nézzék!* — mutat egy vadonatúj sínmezőre. — *Ezt a 240 méteres reszt a fiúk építették az utolsó szögig. Az uj ágyazatot is ők teremtették meg. Nehéz munka volt, aki csak konyit is valamit a pályamunkákhoz, jól tudja ezt. Most pedig felteszik legényeink a koronát eddigi tevékenységükre. Az elrendelt háromórás vagányzár alatt a szó szoros értelmeben áttelepitik ezt az 1200 méteres részt, majd összekötve az általuk épitett szakasszal — végrehajtják a pálya kiegyenesitését. Ezzel egyúttal megteremtik a második vágány építésének előfeltételét is.*

— És a szerelvények, a forgalom?

— *Szünetel. A tehervonatok mindkét irányban azt várják, hogy mikor fejeződik be a munka, mikor jelentjük: kész az új palya, jöhetnek. Hát ezért olyan sürgős a munka, valósággal versenyt kell futni az idővel. Minden perc, amivel túllépnénk a kért időt, súlyos kiesést jelentene a forgalomban, s ennek jelentős anyagi vonatkozásai is lennének.*

Mig Müller elvtárs beszél, akaratlanul is felvillan előttünk a napló, amelyben a teljesítményeket rögzítik. Az alegység parancsnoka, Varga István százados nem kis büszkeséggel mutatta ezeket a bejegyzéseket, amelyek tanúsítják: *már a kezdet is nagyon szep volt.* A pályaépítő katonák már az első nap túlteljesítették a „hivatalos" vasútl palyamunkások normáját, 105,3 százalékos eredményt értek el! S ami a legfontosabb: *a teljesitmények azota sem „bújtak" száz szazalék ala.*

Az új sinpár állja a sarat.

(Foto: Bötkös)

Az első vonat

Mindenki verítékben úszik, a szakács hol kirakja a vetelező kocsiból az ebédet, hol meg vissza, a hűvösre. Senki sem megy enni, mindenki a helyén áll. A vasutasok is, a katonák is. A közeli állomás felé figyelnek, izzadt arcukon belső feszültség vibrál. A mozdonyt figyelik, amely lassan, szinte lépésben közelít első közös munkájuk gyümölcsén — a maguk építette sínpáron.

— *Ilyenkor a mozdonyvezető szive is a torkában dobog am!* — jegyzi meg valaki a vasutasok közül, majd csend lesz, visszafojtott, szinte érzékelhető csend.

Minden tekintet a sínen, a kerekeken, amelyek jönnek.. jönnek... jönnek... És az új vágány dacol az irtózatos nyomással .. Nincs semmi hiba.. Az arcokon felenged az izgalom, a szerszámot markoló tenyerek fogása kilazul, valaki nagyot rikkant a mozdonyvezető felé:

— *Gomboljon rá, szaki! Ez kibírja...*

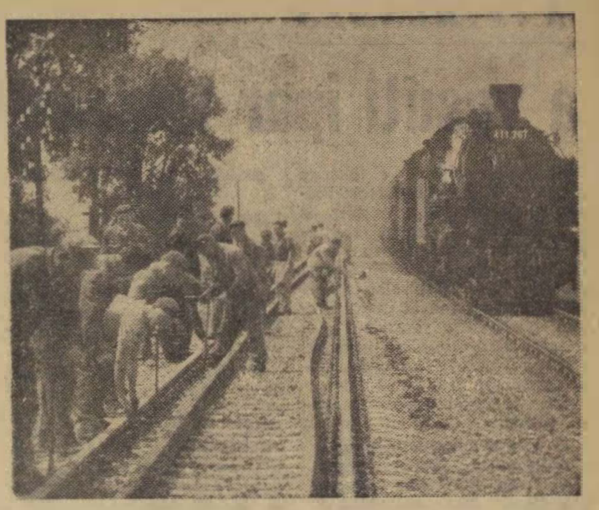
És most már johet az ebéd is!

Barkovits István

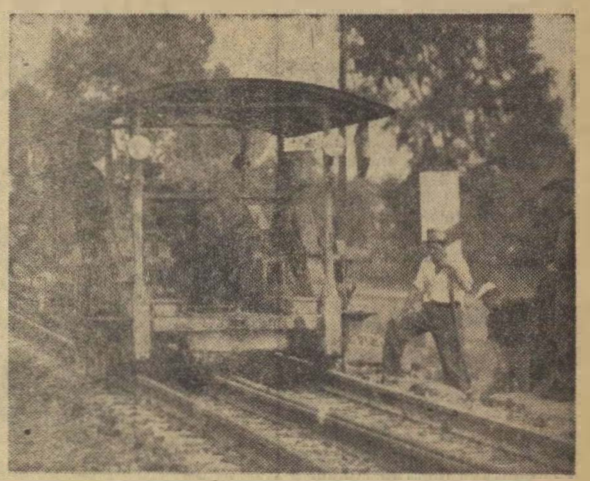
Pályaépítők között a debreceni főútvonalon

A Budapest—Debrecen közötti kettősvágányú fővonalon, mint ismeretes, Hajdúszoboszló és Kisújszállás között hiányzott a második vágány. A nagy forgalom azonban sürgetően követelte a hiányzó szakasz pótlását. A múlt évig Kabáig készültek el. Az idén azonban úgy tervezték, hogy végig befejezik a munkálatokat. A második vagány építése tervszerűen halad. A Debreceni Építési Főnökség 1-es számú építésvezetőségének 450 dolgozója pályaépítő gépek segítségével végzi ezt a fontos munkát. Kaba és Püspökladány között május 31-re készültek el a 9,6 kilometeres szakasz megépítésével. Az építőknek december 31-ig kell befejezni a munkát. Annak ellenére, hogy az elmúlt hetekben Apavára és Karcag között vizzsákos részre bukkantak, s ez kissé hátráltatta munkájukat, biznak abban, hogy ezután is tartani tudják a határidőt.

Képriportunkban a pályaépítés egy-egy mozzanatát örökítettük meg.



Vágánygomboláshoz készül a Ruzsányi-brigád. Az 58 tagu szocialista brigád az újjáépülő második vágány vendégsínein végzi a leszorító csavarok meglazítását. A síncserére másnap került sor.



A délutáni órákban az aláverő is megkezdte munkáját az 1749—50-es szelvényben. A gép innen haladt Apavára állomás felé.

Tizenhat aranyjelvény

A szegedi igazgatóság területén hagyományai vannak a *szakma ifju mestere* mozgalomnak. A közelmúltban megtartott vizsgákon például 174 fiatal jelent meg. A vizsga követelményeinek 62-en feleltek meg. A jelvény arany fokozatát 16 ezüs fokozatát 25, bronz fokozatát pedig 21 fiatal szerezte meg.

A vizsgán figyelemre méltó eredményt értek el a Szeged rókusi géptelep fiataljai. Négyen arany-, öten ezüst-, egy fiatal pedig bronzjelvényt szerzett.

sz. S.

KEZDŐDIK A FINIS

Ferencvárosban felkészültek az őszi szállításokra

Elment az eper, a saláta, a borso — jon az ősz kövér terménye, a cukorrepa, a burgonya is ott van a szén, vas, koksz stb.

Mozdonyok jönnek, hosszú kocsisorral, vagonok gurulnak a gubacsi dombon. Vezényszavak röppennek a hangos beszélőben. Szófoszlányok úsznak át a „vagontengeren". Kerekek, fékek csikordulnak, sínek hajlanak, hajnalban, délben, este. Váltók kattannak, lámpák villannak: piros-sárgazöld, mozdonyok sípolnak.

Nincs megállás

A vasút sineres szívében nincs megállas. Befogadja és kibocsátja a piros vagonokat az ország minden részéből, a világ minden tájára. *Ferencvárosban a pályaudvaron már minden évszakban így van:* forgalom, forgalom. Nincs őszi csúcsforgalom, a nagy munka állandósult.

A sinhálózat szélén álló kis sárga épületben a forgalom irányításának sokszobás központjában — olyan aránytalanul kicsi ez a fej a nagy vastesten — az állomásfőnök. *Udvarhelyi István* és helyettese, *Marthy Zoltán* papírlapokat terítenek az asztalra. A géppel írt számok, tények, mindennél többet mondó lakónikus szavak.

1963 első félévében a ferencvárosi pályaudvarra 21 455 vonat érkezett. 1964-ben 22 178. Tavaly az év hasonló idejében 20 584, az idén hat hónap alatt 21 943 tehervonatot indítottak. Az átmenő vonatok száma is nagyobb a mult évinél. 1963 első hat hónapjában 756 453 kocsi érkezett, míg 1964 első felében 835 142. A múlt év első hat hónapjában 859 144 1964-ben 931 869 vagont gurítottak, 72 725-tel többet a tavalyinál.

A MÁV-nak az idén *107,6 millió tonna árut* kell elszállítani. Mennyi jut ebből a ferencvárosi vasutasokra? Nagyon sok! A munka dandárja az év eleje óta szüntelenül tart, ám mindenki tudja, hogy a vasút szívében, a ferencvárosi teherpályaudvaron a *fénis ezutan kezdődik.*

Célprémium a legjobbaknak

Nemrég termelési tanácskozásra gyültek össze a pályaudvar dolgozói, ahol a legapróbb részletekig meghatározták a forgalom zavartalan lebonyolításával kapcsolatos tennivalókat, sürgős intézkedéseket. *A feladatok bekerültek a szocialista brigadok naplóiba.* A szállítás végrehajtásának sikere a partbizottsági értekezlet napirendje lett.

Októberre, novemberre célprémiumot tűztek ki. Szeptemberben az egy kocsira jutó tartózkodási idő nem lehet több 10,8 óránál. Októberben 10,6, novemberben — figyelembevéve a rossz időt — 11 óra a cél. A vonatközlekedés terve szeptemberben 52,03, októberben 52,55, novemberben 45,48 százalék. *Amennyi teherkocsi befut, annyinak el is kell hagynia a pályaudvart* — ez a szállóige most a ferencvárosi vasutasok között. Ha mégis késlekednek a vagonok továbbításával, *a kocsik mennyisége a 20 százalékot nem haladhatja meg*, és két alkalomnál többször nem fordulhat elő. A tehervonatok menetrendszerűségét szeptemberben 67, októberben 71, novemberben 65 százalékra kívánják teljesíteni. A TEEM- és a gyorstehervonatoknak 80 százalékát kell átengedni mielőbb a pályaudvaron.

A más fontos feladatot így fogalmazták meg az állomásfőnök irodájában: *minél kevesebb vonóerővel, minél nagyobb vonatot továbbítani.* Ennek az elvnek is készen áll a végrehajtási skálája. *Szeptemberben 1130, októberben 1120, novemberben 1100 tonnára tervezik a vonatok átlagos terhelését.* A gubacsi gurítóról három hónapon át 95 százalékra kell teljesíteni a környező üzemeknek a grafikon szerinti anyagkiszállítás menetrendjét. Innen, erről a dombról *naponta 2800 kocsit gurítanak a vasutasok.* A kereskedelmi szolgálatnál a teherkocsik kihasználásának tervet 98 százalékra szeretnek teljesíteni. A tavalyi bazishoz viszonyítva az idén csökkenteni akarják a kirakatlan kocsik számát.

A feladat nem könnyű

A pályaudvar dolgozói most versenyre kelnek: *ki lesz az első a célkitűzések mielőbbi és jobb teljesítésében.* A versenyt tíznaponként értékelik. A munka haladásáról a reszortvezetőket tájékoztatják, akik az eredményeket ismertetik a dolgozókkal. Így mindenki időben megtudja, ki maradt el, ki jár az élen, hol kell segíteni.

A nagy forgalomnak minden évben megvannak a sajátos, mulaszthatatlan teendői. Érthető, hiszen *a feladat nem könnyű.* Őszre kifogástalan állapotba kell hozni a jelzőkészülékeket, a váltókat, a pályákat, a gurító berendezéseit, a vagányfékeket. *A keleti rendezőben az úgynevezett 2-es vágányféket augusztus 30-ára teljesen felújitották.* Augusztus végére, szeptember elejére készenléti állapotba kerülnek az *őszi, a téli ruhák, a kesztyűk, az esőkabátok, a csizmák, a sapkák, a bundák.*

Műszakilag, emberileg — ez fogadalom — mindent elkövetnek a nagy szállítási feladatok sikeres végrehajtásáért. Sajnos, azonban, amiben az embereken lehetne segíteni, a ferencvárosi pályaudvaron aligha lesz hamarosan változás. Régi, fájó gond: *kicsi és kevés az öltözőhelyiség.* Egy szekrényre három-négy vasutas ruhája jut. A gubacsi 3-as őrhelyen deszkakalyibában folyik a fontos szolgálati munka. *Az esővíz ott csurog be rajta, ahol éppen rést talál. Harmincnégy nődolgozónak nincsen külön öltözője.* Ezeken a gondokon eddig segíteni még senki sem tudott.

Szeptember, október, november. Az „emberhónapok" meghozzák a nyár termenyét, a tél fűtőanyagát, a ferencvárosi pályaudvarra.

Békés Attila

Délben a táskákból előkerült a hazai koszt. Ezek a pályamunkások már nem vöröshagymát, hanem szalonnát és rántottcsirkét fogyasztanak a hazai sütésű fehérkenyérhez. A kövér szalonnából sercegve, ínycsiklandozóan csurog a zsír a kenyérre.

Ebéd után jólesik egy pohár víz

Szöveg: Visi Ferenc

Foto: Hemző Károly

Rakétavonat

Kétszázötven kilométer óránként! Kozmikus vonatsebességnek nevezték ezt a szovjet közlekedésügyi minisztérium tudományos-műszaki bizottságának szakmai ülésén, amelyen az expresszek távlati fejlesztését vizsgálták. A szakemberek máris hozzákezdtek a probléma kidolgozásához. *A nagy sebességű expresszeknél fontos szerepe lesz az automatikának és a távvezérlésnek*, különleges fékrendszereket dolgoznak ki.

Az utóbbi öt év alatt a távolsági vonatok átlagsebessége 25 százalékkal növekedett. Egyes szakaszokon a vonatok már ma is elérik az óránkénti 160 km-es sebességet. Moszkva és Leningrád között a gyorsvonat mindössze 5 óra 20 percet igényel. Ez az idő is hamarosan 4 órára csökken. A Moszkva—Breszt vonalon a szerelvények óránként 140 km-es sebességet érnek el.

NAPIRENDEN

a vasúti ipar túlórafelhasználása

Szakszervezetünk elnöksége augusztus 7-én megtartott ülésén a közgazdasági osztály és a 2. szakosztály írásos jelentése alapján megtárgyalta a vasúti ipar — vasipar és házilagos építőipar — 1964. első félévi túlórafelhasználását. A gondosan elkészített statisztikából már az első olvasásra kitűnik, hogy a túlórafelhasználás növekedésének alig van határa.

Íme, a számok, amelyek önmagukban is sokat mondanak.

A vasúti ipar, a házilagos építőiparral együtt a múlt év első féléévéhez viszonyítva 30,4 százalékkal használt fel több túlórát.

Ezen belül a járműjavító vállalatok és a 6. szakosztályhoz tartozó ipari vállalatok túlórafelhasználásának emelkedése 204 százalék. *Külön a járműjavítóké 214 százalék.*

Ha külön-külön vizsgáljuk a járműjavítók túlórafelhasználását, a Landlerban 26,6, a miskolci járműjavítónál több, mint ötszörös, a szolnoki járműjavítónál több, mint négyszeres, a székesfehérvári járműjavítónál több, mint tizenhárom- és félszeres, a szombathelyi járműjavítónál pedig csaknem hatszoros a túlórafelhasználás.

Követésre méltó példa

Külön kell szólni az *Északi Járműjavítóról*, ahol az utóbbi időben egyáltalán nem merül fel túlóra. Hogy miként csinálják? Ezt az illetékeseknek nem ártana tapasztalatcsere keretében megismerni. Meggyőződésünk, hogy az északi vezetői nem rejtik véka alá módszereiket.

Kétségtelen, hogy a többi járműjavítónál a minőségi járműjavításra való áttérések, az állandóan jelentkező létszámhiány, a tervtől eltérő feladatok, illetve a tervezettnél előbbre ütemezett feladatok elvégzése, a kedvezőtlen téli időjárás miatt az első negyedévben jelentkezett lemaradások behozása, továbbá a vasút szállítási feladataihoz szükséges üzembiztos járműpark biztosítása okozták a nagyobbmérvű túlórafelhasználást. Az is igaz, hogy *jobb szervezéssel, előrelátóbb tervezéssel*, a megfelelő munkakörülmények és anyagszükséglet biztosításával elejét lehetne venni a mértéktelen túlóráztatásnak.

Egyes üzemi vállalatok azonban előszeretettel alkalmazzák az úgynevezett 1959. évi módszert, mely szerint már *a munkaügyi tervben túlórát terveznek* be a hiányzó munkaerő helyett. Ami azt illeti, a hiányzó létszám munkaóra fedezetéül, a terv teljesítéséhez egyszerűbb túlórát igényelni, mint vállalni a többletmunkával járó feladatokat.

Szabálysértő intézkedések

A nagyfokú túlórafelhasználás gyakran párosul **a Munka Törvénykönyve rendelkezéseibe ütköző szabálysértő intézkedésekkel.**

Ezek részben a helyi vezetőktől, másrészt a felügyeleti szervektől erednek. Ilyen körülmények között nem csoda, hogy a felügyeleti szervek szigorú hangú figyelmeztetése eddig még nem vezetett eredményre.

A főosztályi rendelkezések és az igazgatóságok intézkedései között is *hiányzik az összhang*. Az építőipari szolgálat kezelésében levő zöld kocsik túlórában való kirakását például *főosztályi rendelet tiltja*, az építési főnökségek többségénél mégis a túlórák jelentős része a kocsik kirakásánál jelentkezik.

Lehetne tovább sorolni a példákat és azokat az okokat is, amelyek előidézik a nagyfokú túlórafelhasználást. Az írásos jelentés és a mellékelt kimutatás ugyanis bőven szolgáltat adatokat. Úgy véljük azonban erre nincs szükség. Hiszen a cikk elején ismertetett főbb adatok is bizonyítják: *elérkezett az ideje, hogy a rendelkezésre álló eszközök* — bírságolás, prémiummegvonás stb. — *alkalmazásával korlátot szabjunk a mértéktelen túlóráztatásoknak.*

(vf)

UJONC NEVELÉS

— No, fiúk, ami most következik, azt nem szabad megtanulni. Még nekem is égnek áll a hajam, valahányszor megcsinálom!

(Pusztai Pál rajza)

Kocsirongálót lepleztek le Szombathely állomáson

Szabó János 19 éves büntetett előéletű vasvári lakos augusztus 5-én kilépett munkahelyéről. Kilépése után Szombathelyen a strandokon és a vasútállomáson csarvargott. Augusztus 6-án este már haza sem ment, hanem *az állomás tároló vágányain álló kocsikban keresett magának éjszakai szállást.* Abban a kocsiban, amelyet hálóhelyül választott ki magának, az ülések műbőrrel voltak párnázva. Szabónak megtetszett a műbőr. Mindjárt arra gondolt, hogy csináltat magának egy műbőrkabátot. Az alkalom is megfelelő volt. *Az állomásnak azon a részén éjszaka nem járt senki.* Így zsebkésével könnyűszerrel lefejtett az ülésről 2 négyzetméter nagyságú műbőrbevonatot.

Szabó a siker láttán egy másik ülésen is munkába kezdett, de ott a műbőr több helyen is beszakadt, ezért abbahagyta a „munkát". Zsákmányát szépen összchajtogatta és mint aki jól végezte dolgát, a váróterembe vonult. *A vasúti tiszti őrs járőrei ott leplezték le*, miután az igazoltatásnál kiderült, hogy személyazonossági igazolvánnyal sem rendelkezik.

A kocsirongáló a kihallgatás során több lopást is bevallott. Ezért letartóztatásba helyezték és a társadalmi tulajdon ellen elkövetett lopás bűntette miatt rövidesen bíróság elé állítják.

Munkavédelmi újdonságok

Az új munkavédelmi törvények érvényesítésének néhány tapasztalata

Napjainkban a vasút területén élénk érdeklődés kíséri a közelmúltban megjelent és a dolgozók érdekeit legmesszebbmenőkig védelmező munkavédelmi tárgyú kormányrendeletet.

A 33-as, 34-es, 39-es kormányrendeletet és azok végrehajtási utasítását szinte minden szolgálati helyen ismertették, tárgyalták, vitatták. Dolgozóink igen sokat várnak ezektől a rendeletektől. Megvalósulni látják bennük pártunk VIII. kongresszusának a dolgozók élet- és munkakörülményeire vonatkozó határozatait.

Gondoskodás az emberről

A kormányrendeletek jelentőségével lapunkban már többször foglalkoztunk, kiemelve azokból a legjelentősebb intézkedéseket és megállapításokat. A rendeletek a legmesszebbmenőkig kifejezésre juttatják *népi államunk emberről való gondoskodásának nagyfokú humanitását.* Jelentősen növelik az irányítás és végrehajtás önállóságát, felelősségét, nemkülönben az ellenőrzés hatékonyságát.

Most elsősorban a munka során balesetet szenvedett dolgozók érdekeit szolgáló 39/1963 és 33/1963 számú kormányrendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatokról kívánunk tájékoztatást adni.

Köztudott dolog, hogy egy-egy baleset az egyén és a társadalom számára egyaránt hátrányt jelent. *A munkaerőhiány a balesetek miatt tovább fokozódik*, a tervszerű gazdálkodást nehezíti. De a baleset a fizikai fájdalmakon túl a család anyagi gondjait is súlyosbítja. Éppen ezért törvényeink már a munkaviszony keletkezésére vonatkozóan, *mind a munkaadóra, mind a munkavállalóra kötelező érvényű, szigorú rendelkezéseket tartalmaznak* a biztonságos munkafeltételek biztosítása és a biztonságtechnikai előírások betartása tekintetében.

A 39-es kormányhatározat értelmében hozott 2/1964. MÜM számú rendelet e feltételek teljesítésétől teszi függővé a balesetet szenvedett dolgozók kártalanítását. Igaz, hogy a legtökéletesebb feltételek mellett is előfordulhat üzemi baleset, de az biztos, hogy *a hiányos műszaki feltételek a legfegyelmezettebb dolgozó számára is veszélyt jelentenek.* Ez is alátámasztja, hogy ilyen esetben méltánytalan lenne a sérültre hárítani a balesetből eredő terheket. Ugyanakkor azt is helyesnek tartjuk, hogy *a biztonságtechnikai követelmények megszegőit a kártérítésből kirekesztik.* Ez az intézkedés fegyelmezőleg hathat a biztonságtechnikai fegyelem megszilárdítása érdekében. A különbségtétel tehát feltétlenül indokolt.

Körültekintő balesetvizsgálat

Amint az a rendeletből kitűnik, nagyon lényeges, hogy a balesetek vizsgálatánál *a felelősség kérdésének megállapítása* minden kétséget kizáróan történjen meg. Adott esetben mind a munkaadónak, mind a dolgozónak vállalnia kell a mulasztásából reá háruló anyagi következményeket is.

Az elmaradt jövedelem megtérítésére vonatkozóan a hivatkozott MÜM rendelet az egyeztető bizottságokat ruházta fel nem kizárólagos döntési joggal. Az 1961. április 1-vel visszamenő hatállyal életbe lépett törvény alapján eddig már számos kártérítési igénybejelentés történt. Vállalati és területi egyeztető bizottságaink néhány ügyben már döntést is hoztak.

A lefolytatott tárgyalások tapasztalatai azt bizonyítják, hogy az igénybejelentések többsége az elmaradt jövedelem megtérítéséért indult. Olyan esetek is előfordulnak, hogy az egyeztető bizottságok a balesetek vizsgálatának megállapításaival ellentétben, a dolgozó javára hoznak döntést. Ez a körülmény annak tudható be, hogy *a balesetvizsgálat során nem minden körültményt tisztáztak*, és — mint számos cikkünkben már megállapítottuk — sok esetben indokolatlanul a sérült felelősségét állapították meg.

Tanulságos eset

Helyesen foglalt állást a Dunakeszi Járműjavító egyeztető bizottsága F. T. ügyében, amikor részére az elmaradt jövedelem tekintetében a jogalapot megállapította. Nevezettet egy *vizsga nélküli dolgozó által vezetett, műszakilag is meghibásodott targoncával elütötték.* Ennek következtében a dolgozó több mint 100 napig volt betegállományban. Az ügyben a területi egyeztető bizottság a vállalat fellebbezését elutasította, és kötelezte az elmaradt jövedelem megtérítésére.

Tanulságul szolgálhat ez az eset mindazon szolgálati helyeknek, ahol *még ma is több dolgozó vezet gépi meghajtású járművet a szükséges ismeretek hiányában.* A Nyugati pályaudvaron például jelenleg is 30 targoncára beosztott dolgozónak hiányzik a szükséges vizsgája. Ugy gondoljuk, hogy költségkihatás tekintetében is de elsősorban a dolgozó életének és testi épségének védelme érdekében *sokkal előnyösebb megfelelő szakvizsgával rendelkező dolgozók kiképzése és vizsgáztatása*, mint a vétkességgel járó kártérítés és erkölcsi felelősség vállalása.

Egyeztető bizottságaink gyakorlatában e téren kellő tapasztalatok még nem állnak rendelkezésre, éppen ezért a téma fontosságánál fogva szükségesnek látszik, hogy egyeztető bizottságaink tagjai a legszükségesebb biztonságtechnikai előírásokat alaposan tanulmányozzák, és szükség esetén munkavédelmi szakértők meghallgatását indítványozzák.

Hegedüs Károly

KÖZLEMÉNY

A szakszervezeti munkavédelmi felügyelet tagjainak igazolványairól

A Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1963. évi 34. számú törvényerejű rendelete, a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány 39/1963. (XII. 26.) számú rendelete, a Szakszervezetek Országos Tanácsának 2/1963. (XII. 26.) számú szabályzata a dolgozók egészsége és testi épsége védelmével kapcsolatos kérdésekről, valamint a SZOT Elnöksége 1964. február 29-i határozata alapján, *a Szakszervezetek Országos Tanácsának Munkavédelmi Osztálya a munkavédelmi felügyelet tagjait fényképes igazolvánnyal látja el*, illetve a korábban kiadott igazolványokat kicseréli az alábbiak szerint:

1. *A munkavédelmi főfelügyelők, felügyelők* igazolványai 1964. évi augusztus hó 1. napjáig bezárólag már kicserélésre kerültek. A SZOT Munkavédelmi Osztálya hitelesítette aláírásával és bélyegzőjével.

Az új főfelügyelői és felügyelői igazolványok tartalmazzák a főfelügyelő, illetve a felügyelő adatait, valamint (rövidített formában) eljárási és bírságolási jogaikat.

2. A szakszervezeti központok és területi szervek társadalmi munkavédelmi felügyelőinek igazolványai 1964. évi október hó 1. napjáig lesznek kicserélve.

A szakszervezeti központok: *a központ társadalmi munkavédelmi felügyelőinek*, az SZBT-k és SZMT-k: a szakmaközi bizottságok, a budapesti, illetve a megyei bizottságok társadalmi munkavédelmi felügyelőinek igazolványait érvényesítik félévenként.

3. A szakszervezeti bizottságok (egyes műhelybizottságok) társadalmi munkavédelmi felügyelői 1964. évi október hó 1. napjáig lesznek ellátva új igazolvánnyal.

Az igazolványt a szakszervezeti bizottság — visszavonásáig — adja ki.

Régi téma új hangszerelésben

Augusztus 8-án Baja állomáson az 5237 számú személyvonatot szembemenesztették a bejárati jelzőnél álló 2138/II. sz. mozdonyvonattal. S hogy bebizonyítsák: *ez az esemény nem a véletlen műve volt, a következő nap ismét szembemenesztették a 2136 sz. személyvonatot az ugyancsak a bejárati jelzőnél álló 2113 sz. mozdonyvonattal.*

Ezek az események nagyon is negatív értelmű dicsőséget jelentő elsőséghez juttatták Baja állomást. A vasút történetében ugyanis ők az egyedüliek, akiknél 36 órán belül kétszer fordulhatott elő a vonatok szembemenesztése. Szerencsére, egyik esetben sem a mulasztásokat elkövetőkön múlott, hogy a szembemenesztések nem jártak komolyabb következményekkel.

A mozdonyvonat is vonat!

Nem akarjuk részletekbe menően taglalni, hogy a balesetvizsgálat kinek a terhére milyen mértékű mulasztást állapított meg. De az tény: az ilyen események legfőbb oka abban keresendő, hogy *vasúthálózatunkon a mozdonyvonatokat nem tekintik vonatnak.* Közlekedtetésük alkalmával a legritkább esetekben tartják be a vonatok közlekedtetésére előírt szabályokat. Sajnos, így van ez mind a forgalmi, mind a vontatási szolgálat részéről.

Elgondolkoztató események ezek. S az emberben joggal felmerül a kérdés, hogy a meglevő rendszabályok mellett milyen egyéb szabályok meghozatalára lenne szükség ahhoz, hogy minden vonatként közlekedő menetet vonatnak tekintsenek, s az ezzel kapcsolatos előírásoknak mindenki maradéktalanul eleget tegyen. Ennek a kérdésnek a rendezésére azért is szükség van, mert *hasonló felelőtlenségeket lehet tapasztalni vonatként közlekedő pályafenntartási menet esetében is*, a pályafenntartási személyzet szabálytalankodó közreműködésével.

Titkos elkötelezettség

Valahogy úgy néz ki, mintha ebben a vonatkozásban a mozdony- és a pályafenntartási személyzet valami titkos elkötelezettséget vállalt volna a forgalmi szakszolgálattal. Egyébként érthetetlen, hogy miért adják hozzájárulásukat olyan szabálytalanságokhoz, amelyeknek az elkövetése számukra alig jelent előnyt, viszont következmény esetén annál több súlyos felelősséget.

Ezen túlmenően marad még egy feltételezés, mind a vontatási, mind a pályafenntartási szolgálat dolgozóit illetően. Az ilyen szabálytalanságokhoz minden bizonnyal azért adják a hozzájárulásukat, mert *az érdekeltek nincsenek tisztában a vonatként közlekedő menetek közlekedtetésének utasításban előírt szabályaival.* A hiányos utasításismeret pedig mindig azzal jár, hogy a kiadott rendelkezést akkor is végrehajtják, ha az utasítás-ellenes.

Mivel a két valószínűség közül az utóbbinak vannak meg inkább a tapasztalatokra építhető alapjai, célravezetőnek látnánk egy olyan új rendszabály kiadását, amely előírná, hogy nemcsak az ilyen balesetvizsgálatok, hanem ha az ellenőrzések alkalmával is olyan hiányosságok kerülnek megállapításra, amelyek párosulnak a hiányos utasítás ismeretekkel, *az érdekelteket el kell vonni a járművezetői beosztástól mindaddig, amíg a hiányosságot nem pótolják*, illetve még az új, teljesértékű forgalmi vizsgát le nem teszik.

Fehérvári József

A termelést nem lehet elválasztani a munkavédelemtől

Szakszervezeti bizottságunk sokat foglalkozik az 1963. évi 34. számú kormányrendelettel és annak végrehajtási utasításával. Mivel ebben a rendeletben is a dolgozó ember védelméről van szó, *elsősorban a felvilágosító munkára* fordítunk nagy gondot. A maradi szemlélettel nálunk, a *pécsi fűtőházban* is találkozunk.

„Engem nem kell félteni, 15 éve csinálom és még nem volt baj." „A tartókötél akadályoz a munkában, azért nem használom." Ilyen és ehhez hasonló indokkal védekeznek azok a dolgozók, akiket a biztonsági szabályok megszegése miatt figyelmeztetünk.

Mit várhatunk a flataloktól, ha az idősebb, tapasztalt szakemberek is így beszélnek, ha ők sem tartják be az óvórendszabályokat.

Nem könnyű dolog az emberek tudatát formálni. Még nehezebb közel kerülni és alaposan megismerni azokat, akik utaznak, akik keveset tartózkodnak a szolgálati helyükön. Ahhoz, hogy a vezetők jól ismerjék beosztottaikat, nem elég a munkát kiadni, a feladatot meghatározni. Az emberekkel sokat kell foglalkozni. Nevelni, formálni kell őket. S ez nemcsak a mozgalmi szervek feladata, hanem minden vezető kötelessége a csoportvezetőtől a szolgálati hely vezetőjéig bezárólag.

Ugyanezt lehet elmondani a 34-es kormányrendeletről és a Munka Törvénykönyve VIII. fejezetéről. E rendeletek maradéktalan végrehajtása nemcsak a mozgalmi szervekre, hanem mindenkire nézve kötelező, mert a termelést nem lehet elválasztani a munkavédelemtől.

Eperjessy Ferenc
szb-titkár, Pécs

Nemzetközi élet

„Sok sikert kívánunk a magyar vasutasoknak"

Lengyel, angol és nyugatnémet vasutas vendégeink voltak

Eugenius Grochal elvtárs, a lengyel vasutasszakszervezet főtitkára feleségével együtt 2 hetet töltött hazánkban. Felkereste a mátraházai vasutas üdülőt, meglátogatta a balatonkenesei vasutas gyermeknyaralót és természetesen megtekintettek Budapest nevezetességeit.

★

Angol vasutasokkal, akik 10 napot töltöttek hazánk tájain, szakszervezetünk székházában folytatunk beszélgetést. A három órás eszmecserét érdemes lett volna mindenkinek végighallgatni.

Kérdéseiket három fő csoportban tették fel. Az egyik kérdéscsoport a szakszervezet munkájára vonatkozott, a másik a szociális, szociológiai, míg a harmadik politikai kérdéseket tartalmazott. Érdekes vita alakult ki a szakszervezetek jogait illetően. *Dícsérték nyugdíjrendszerünket* — náluk ugyanis 67 év a nyugdíjkorhatár —, *a társadalombiztosítási vívmányainkat pedig „egyedülállónak" tartottak.* Náluk nem ingyenes a társadalombiztosítás és egyenesen elképzelhetetlen, hogy a lakosság csaknem egészen élvezi annak előnyeit. Számunkra furcsa, de nekik fontos kérdés volt a munkanélküliség. *Azt, hogy ez már nálunk hosszú ideje ismeretlen még csak elhitték, de „fejcsóválva" fogadták, mikor a nagyfokú munkaerőhiányról értesültek.*

Nagy vita alakult ki a sztrájkjogról is. Nehezen, de végül is megértették, hogy a szocializmus vívmányai közül ez a kérdés nem ugyanaz, mint náluk.

Számtalan más kérdés mellett, az oktatási rendszerről, a választásokról, a nők jogairól, az ifjúság problémáiról, a lakbérekről, közlekedési és egyéb költségekről és a szociális juttatásokról is érdeklődtek. A hallottakat megelégedéssel vették tudomásul.

Befejezésül annak a reményüknek adtak kifejezést, hogy ezek a találkozások egy jobb megértéshez, egymás megbecsüléséhez fognak vezetni. *A lap útján sok sikert kívánnak a magyar vasutasoknak.*

Az NSZK-beli Wejdenből vasutasok és feleségeik — 31-en — látogattak el Magyarországra. Öt napot töltöttek Budapesten. *A látottakról elismerően nyilatkoztak.* Elmondták, hogy mindannyian először járnak Magyarországon, de nem utoljára. *Budapest szépsége mellett az emberek öltözködését, a jó ellátást dicsérték.* Beszéltek arról is, hogy a magyarellenes propaganda hazugságait egy ilyen látogat nevetségessé teszi.

Igaz, hogy előítélettel jöttek ők is — éppen a propaganda hatására — de talán emiatt még el is túlozták élményeik gazdagságát. *Hans Hauser*, a csoport vezetője abban foglalta össze benyomásaikat, hogy nem tudják e sok kedvességet „viszonozni" és azon polemizált, „hogyan mondja el a látottakat, hiszen úgysem hiszik el!"

Az NDK-ban új eljárást vezettek be a gőzmozdonyok gazdaságosabb kihasználására

A vasutak ma azon fáradoznak, hogy az új vontatási módokat, a Diesel- és a villamos vontatást minél rövidebb időn belül vezessék be. Természetesen az új technika ma még nem menti fel bennünket az alól, hogy a gőzmozdonyokat továbbra is maximálisan kihasználjuk.

A Deutsche Reichsbahnnál az egyik idevágó mutatószám *a zökkenőmentes mozdonyforduló kilométerben mérve.* 1962 szeptemberében az NDK vasútja 90 ezer km-es átlagos, zökkenőmentes futást ért el, 1963 szeptemberében ugyanez a teljesítmény 130 ezer km volt.

Eddig a Deutsche Reichsbahnnál minden mozdonybrigád egy meghatározott mozdonnyal utazott. Egy idő óta bevezették *a komplex eljárás* alkalmazását. Különböző fűtőházak több mozdonyát egy szolgálati tervbe foglalják össze, hogy a személyzet minimális kieséssel ideje mellett a gépeknek a vonóhorgon mért maximális használati idejét érjék el.

A komplex mozdonyhasználatnak *három formája* alakult ki. A legjobb példát a Berlin schöneweidei és az elsterwerdai fűtőházak nyújtották, amelyek egymástól 140 km távolságra vannak. Mindkét szolgálati helyről több mint két éve 4—4 mozdony üzemel egy tervben. A mozdonyok Berlin Schöneweideből, illetőleg Elsterwerdaból minden esetben a végpontig futnak és *a személyzet az út közepén fekvő Golsen állomason vált és az ellenvonatot hazafelé visszahozza. Ez a komplexterv évi 75 ezer márka hasznot hoz. A személyzet pedig 30 óra helyett csak 12 órát van szolgálati helyétől távol.* A túlórákat csökkenteni lehetett és hat személlyel kevesebbre van szükség.

A közös munkára való áttérés természetesen nagyobb önudatot kíván. Az egyes személyzeteknek a partner mozdonyát is úgy kell tekinteni és gondozni, mint a sajátjukat.

Ezt a módszert most kiterjesztik további olyan vonalakra, ahol a komplexeljárás gazdasági szempontból alkalmas üres mozdonykilométerek elkerülésére, valamint a személyzet hosszú távolléti idejének kiküszöbölésére.

Egy másik eljárást is kipróbáltak a glachaui fűtőházban a gőzmozdonyok ésszerű kihasználására. Szinte minden fűtőházban vannak olyan gépek, amelyeket meghatározott terv nélkül különböző személyzet használ. Ezek magas költséggel járnak, rossz minőséget eredményeznek. Most úgynevezett *tervközösségeket alakítottak*, amelyeknek biztosítaniok kell az üzem kifogástalan lebonyolítását, valamint a nem tervszerű vontató járművek gazdaságos kihasználását.

Karl-Heinz Gummich

Tervszerűen halad a román vasutak korszerűsítése

A Román Népköztársaság ipari és mezőgazdasági termelésének gyors növekedése együtt halad a közlekedés, elsősorban a vasúti szállítások fejlődésével. Az elmúlt években a fejlődés főként a szállítóeszközök korszerűsítésében jelentkezett. 1963-ban például a román vasutak 58 Diesel-villamosmozdonyt és 4330 vasúti teherkocsit kapott a hazai ipartól.

A hazai gyártású Diesel-mozdonyok forgalomba állításával növekedett a román vasutak vontatási kapacitása, *megnőtt a vonatok utazási sebessége, javult a közlekedés biztonsága.* A vontatási költség 1959-hez viszonyítva 29 százalékkal csökkent. Jelentős szám az, főként ha figyelembe vesszük, hogy az áruszállítások volumene tonna kilométerben számítva 98 százalékkal emelkedett.

A vonóerő korszerűsítése mellett folyamatosan modernizálják a pályaudvarokat, a berendezéseket. Csupán 1963-ban *15 nagyforgalmú pályaudvart korszerűsítettek.* Ugyancsak ebben az évben hoztak létre először 700 km-es vonalszakaszon hegesztett felépítményt.

Az 1964. évi tervben is nagy helyet kapott a román vasutak korszerűsítése. A tervek szerint a Diesel-vontatás aránya 29 százaléka lesz a teljes forgalomnak. Tovább növelik a teherkocsiparkot és széles körben alkalmaznak automatikus berendezéseket.

Gőzmozdonyok olajtüzeléssel

A Deutsche Reichsbahn az első gőzmozdonyt 1959-ben építette át olajtüzelésre. Időközben a meiningeni vasúti körzetben 20 db 44 sorozatú mozdonyt alakítottak át olajtüzelésre, mivel az olaj az NDK-ban is mindinkább az ipar és energia alapanyagává válik.

A tűzszekrényt két kézikerék útján táplálják. A 80 fokra előmelegített olaj egy további előmelegítőn keresztül jut az álló kazán hátsó falának alján egymás mellett elhelyezett 2 égőbe. Az olajat forró gőz porlasztja. A tartályba 11 m³ fél köbméter olaj fér.

A jövőben további gőzmozdonyokat állítanak át olajtüzelésre.

Külföldön is hírnevet szereztek

Bemutatjuk a két kitüntetett vasutas együttest

Az Alkotmány ünnepére 16 műkedvelő művészeti csoport részesült kiváló együttes kitüntetésben. A kitüntetéseket ünnepélyes keretek között, augusztus 17-én, a Szakszervezetek Művelődési Otthonában, *Varga Edit*, a Művelődésügyi Minisztérium közművelődési főosztályának helyettes vezetője adta át. A kitüntetettek között volt a vasutasszakszervezet *Központi Képzőművészeti Iskolája és a szolnoki fűtőház Tisza Táncegyüttese.*

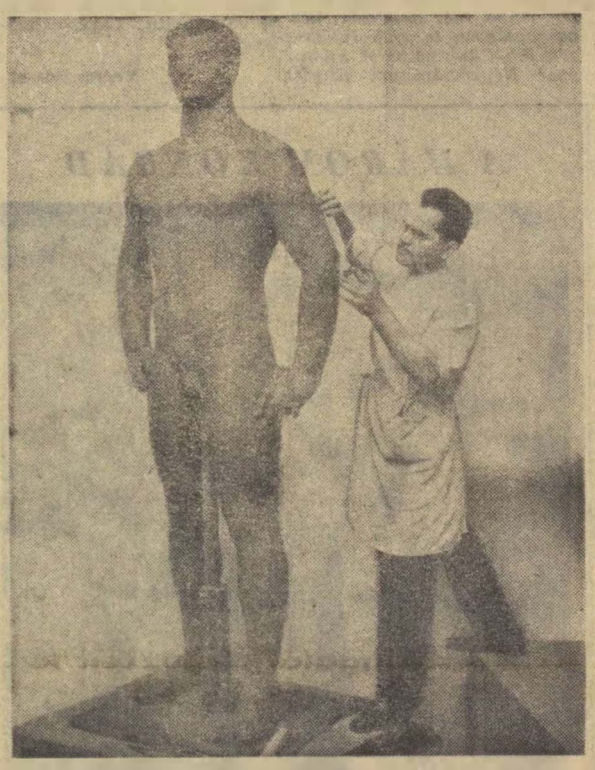
Mit tettek? Hogyan dolgoztak? Mivel érdemelték ki a kitüntetést?

Türelmes nevelő munkával

A központi képzőművészeti iskolán 80—85 dolgozó ismerkedik a képzőművészet tudományával, technikájával. Minden szabad idejüket e nemes cél érdekében használják fel. Naponta munka után, vasárnap délelőttönként szorgalmasan vesznek részt a gyakorlati munkában és az elméleti képzésben.

Az iskola két kiváló pedagógusa, *Kirchmajer Károly* szobrászművész és *Kling György* festőművész, mindig szolgálatkészen, türelmesen foglalkozik az iskola látogatóival. Türelmes, nevelő munkájuk alapján *az iskola fennállása óta egyenletesen fejlődik.* Erről tanúskodik az évente megrendezésre kerülő országos vasutasnapi kiállítás, a SZOT által rendezett országos kiállítás és az a sok kisebb kiállítás, melyen a kör munkájával részt vesz.

A nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállításokon való részvételük is igen eredményes. *Kitüntetés, díj nélkül eddig még onnan sem tértek vissza,* pedig már öt alkalommal vettek részt olyan vasutas nemzetközi kiállításon, melyen rajtuk kívül 20 nemzet vasutasai versenyeztek. Most a párizsi nemzetközi kiállításra készülnek. Reméljük, ott sem marad el a siker.



Kirchmajer Károly a Képzőművészeti Iskola vezetője, a Debreceni VSC sportjelvére készítette ezt a sportoló lányt ábrázoló szobrot.

(Hemző Károly felvétele)

Mozgalmas múlt áll mögöttük

A szolnoki fűtőház Tisza Tancegyüttese 15 éves múltra tekint vissza. Az együttes tagjai az alapító tagokat kivéve, már részben kicserélődtek. Férjhez mentek, megnősültek, de közülük igen sokan karjukon kisbabával, ahogyan ők mondják „az utánpótlással", szívesen eljárnak a táncegyüttes rendezvényeire, próbáira.

A táncegyüttes fennállása óta *mozgalmas, szép múltra tekint vissza.* Ma már nemcsak Szolnok városa ismeri és szereti a Tisza Tancegyüttest, hanem az ország legkülönbözőbb helyein, sőt, külföldön is.

A szolnoki fűtőház Tisza Táncegyüttesét fennállásának 10. évfordulóján a *„Szocialista Kultúráért"* jelvénnyel tüntették ki, mely további lelkesedést, lendületet váltott ki az együttesből.

A tánccsoport külföldi útjain is becsületesen helytállt. *Méltóan képviselte a magyar népitánc-kultúrát, egyszer Franciaországban, két ízben pedig Finnországban.*

Az eredményekhez, a táncosok lelkesedése, a jó kollektív szellem mellett nem kis mértékben járul hozzá a fűtőház szakszervezeti bizottsága, az SZMT, a Ságvári Endre Művelődési Otthon vezetői és nem utolsósorban az örökifjú kultúrmunkás, *idős Szentendrei György*, a táncosok Gyuri bácsija.

Várhelyi Lajos az együttes művészeti vezetője hozzáértéssel, nagy szaktudással foglalkozik a csoporttal. Munkájának elismeréséül *„Szocialista Kultúráért"* kitüntetésben részesült.

Kívánjuk, hogy a most kapott kitüntetés további eredményes munkára ösztönözze mind a képzőművészeti iskolát, mind pedig a szolnoki Tisza Táncegyüttest.

Kaszás István

Az ezerarcú Párizs

(Útijegyzet I.)

Amikor hazaérkeztem, azt kérdezték barátaim, hogy megmásztam-e az Eiffel-tornyot, voltam-e a Moulin-Rougeban?

— Nem! — valaszoltam.

— Na, szegény, Te akkor nem lattal Párizsból semmit! — mondtak ajkbiggyesztve

Elgondolkoztam. Érdekes, ahogy a köztudatban él ez a város, a hatalmas, szelid vasórióssal, az Eiffel-toronnyal, Moulin-Rouge táncosnőivel, akik csak ugy beletáncolnak az odavágyó, mint az ott levő turista gondolatvilágába, mint Toulouse-Lautrec ecsetjébe, ceruzajába annak idején a bukjelszoknyas „sanzonettek". A Notre Dame, a Pigáll, a Bou de Boulogne olcsó örömöket kereső uracskái, a Montmartre szakállas naplopói, az utcai piktorok, mind-mind Párizs, de egy kicsit a színes, szórakoztató irások, a képeslapok Párizsa.

Mielőtt elutaztam, elhatároztam, hogy én mindezeken túl megkeresem a franciák Párizsát, az ott élő embereket, azokat, akik a nevezetességektől eltekintve jellemzik a várost.

Amikor villanygépes vonatunk közeledett az ötmilliós metropolis, Párizs felé, akarva-akaratlanul is a képeslapok városát kellett először megpillantanunk: a montmartrei dombon, a reggeli napsütésben fehéren csillogó Sacre Coeure templomot és horihorgas figurájával az 1889. évi világkiállítás emlékét hirdető 300 méteres tornyot, mely úgy vonzza a tekintetet, mint mágnes a tűt.

Amikor a Gare de l'Est-i pályaudvaron megállt a vonat, az éjszakai utazástól fáradtan, de attól a gondolattól, hogy Párizs küszöbén állok, felfrissülve haladtam lefelé a Metró lépcsőin.

Metró!

Párizs egyik érdekessége. A városi közlekedés zömmel itt bonyolódik le. Negy emelet mélységben, egymás alatt keresztül-kasul szaladnak a motorkocsik. Ügyes megoldással elektromos gyújtású táblák magyarázzák, hogy melyik irányban kell utazni a cél felé. Nem olcsó az utazás. A frank és forint viszonyában kb. 2,50 forintba kerül egy vonaljegy. A turista, aki látni is szeretne valamit ebből a nagy és érdekes városból 3—4 frankot, azaz 20 forintot könnyen elutazgat naponta.

Miután a Louvre — régen királyi palota, ma múzeum — hatalmas termeinek egy részét körbejártam és a Mona Lisa varázsától is megbűvölten kitámolyogtam onnan, végigsiklott tekintetem a Tuleriák kertjének virágágyain, szökőkútjain, elegánsra nyirt bokrain, fáin, majd a Councorde terének és a Champs-Élysée, a sugárút valószínűtlenül nagy autóforgalmán, megint csak a nagyon sokszor látott képeslap elevenedett meg előttem

És az élet...?

Ott van...! Igen ott...! A parkban is, hol mint egy kaleidoszkópban folyton változnak a képek. Itt pénzt ráznak — a hazai „snúr"-hoz hasonlóan — kopott cowboynadrágos, tarkainges, bubifrizuras aranyifjak. A szökőkút kőpadkáján deres hajú gavallér ölelget egy csitrilányt. Nagy darab fekete férfi és egy vékonyka fehérnő mellett kapucinerbarna kisfiú lépeget. A gyerek el-elbámészkodik, majd egy hasonló korú fehér fiúcskával kezd baratkozni, de csak néhány pillanatig, mert nagyhirtelen mellettük terem egy „madmoasel", aki úgy rántja el a fehér fiúcskát a színes gyermek mellől, mintha bélpoklostól akarna óvni.

Az Élysée hatalmas autóforgalma, mely már-már a parizsi közlekedés csődjét jelenti, leáll, amikor egy anyóka tipeg at a széles úton. Utcalány terden felül érő, magasan felvágott szoknyában, nyakában nagy kereszttel kémlel erre-arra. Kék, földig érő nemzeti viseletben japán nők, párduc karcsúságú néger lányok, turbános arabok, s megannyi európaiból tevődik össze az Élysée gyalogos forgalma.

Kávéház, kávéházat ér. Kinai bár... Amott koldus ül a fal mellett, előtte baszkasapka és egy üveg bor. Kenyérre kéreget, mert a kenyér Párizsban dragább, mint a bor. Piros gombasátor alatt Huma... Huma... — torkaszakadtából kiabál egy rikkancs. (Igy becézi a párizsi polnár a Humanité című újságot.)

Hömpölyög az élet...!

A párizsi bábel főútját az Etoile — a körtér — zárja le a diadalívvel az Arc de Triomphe-fal mely alatt az ismeretlen katona siremléke van.

Gergely József

(Folytatjuk.)

Fiatalok, ha találkoznak az árkádok alatt. Ez is Párizs...

(Hemző Károly felvétele)

Sport

Több, mint „mumus" akar lenni a BVSC jégkorong-csapata

Évekig csak a Hamupipőke szerepét játszotta a magyar jégkorong-bajnokságban, a vasutasok csapata, a BVSC. Négy-öt évvel ezelőtt még az a veszély is fenyegetett, hogy *fel kell oszlatni* a szakosztályt. *Háray Béla* edző vezetésével azonban úgy dolgoztak, mintha minden a legnagyobb rendben volna körülötte.

Ma már nehéz választ adni arra a kérdésre, hogyan, miként változott meg a helyzet, hol állt be az a bizonyos sorsfordulat. Talán azokon a keményen átdolgozott nyári délutánokon, amelyeken csendben, de nagyon lelkesen készült a téli mérkőzésekre a gárda. *Talán az jelentette azt a sorsfordulatot, hogy a vasutas szülők gyerekei és a zuglói gyerekek közül mind többen kezdtek vonzódni a mérkőzéseken lelkesen, nagy akarással, példás sportszerűséggel küzdő BVSC jégkorongozókhoz.* És ezekből a fiatalokból hamarosan a serdülő és az ifjúsági csapat játékosai lettek, akikkel Háray az ifjúság, a sportág iránti rajongó szeretetével és hozzáértésével foglalkozott.

Már nem „mumus" a BVSC

Aztán egyik figyelemre méltó eredmény a másik után következett. A BVSC jégkorong-csapata, amelyről addig csak annyit tudtak, hogy *Babán Koutny* és *Kertész* személyében három kitűnő hátvédje van a magyar bajnokságban a „mumus" szerepét kezdte játszani. *Még jött néhány nagy győlarányú vereség*, de jöttek meglepő győzelmek is. Az előző évek bajnokcsapatai, az FTC, a Vörös Meteor és az U. Dózsa már nem korcsolyázhatott a biztos két pont reményében egyszer sem a jégre, amikor a vasutas volt az ellenfél. Az utóbbi két évben pedig már határozottan a mérleg nyelvét játszotta a csapat. A magyar bajnokság sorsát 1962—63. és az 1963—64. évben már az döntötte el, hogy *a bajnokjelöltek közül melyik gyűjtötte össze a legtöbb pontot a BVSC ellen.*

Ez lenne a végállomás? Nem, ez ellen elsősorban maguk a BVSC-játékosok tiltakoznak a legélesebben, hiszen az elmúlt két év során *komoly minőségi változás állt be.* A szakosztály az egyesület életében is megerősödött, nagyobb tekintélyt nyert. Ma már nincsenek olyan tervek, hogy a jégkorong-szakosztályt — a téli labdarúgás szakosztályát — meg kellene szüntetni.

Minőségi változás

A minőségi változást az a lista is mutatja, amely az 1965. márciusában, a finnországi Tamperében sorra kerülő jégkorong-világbajnokságra készülődő magyar válogatott keret tagjait tartalmazza. Már nemcsak a régi nevek: *Babán, Koutny és Kertész* találhatók ott, hanem a fiatalok nevei is. Babánék mellett *Zsitva II., Bikár, Gámán, Leveles és Kósa* is ott volt a csehszlovákiai *Hodoninben*, hogy felkészüljön a novemberi világbajnoki selejtező küzdelmeire és — ahogy a selejtezőkön túl lesz a magyar csapat — a tamperei VB-mérkőzésekre is.

A hazai versenyek sorozata, ebben a szép téli sportágban, *október utolsó hetében*, a Béke Kupával kezdődik. A nemzetközi műsor miatt *a magyar bajnokság csak decemberben kezdődik*, de még a világbajnokság kezdete előtt véget ér.

Egyenlő eséllyel

Háray Béla vezetésével és szakmai irányításával az edigieknél is lelkesebben, szorgalmasabban készült a csapat. Talán ez az alapja annak a tiltakozásnak, amely a nyurga hátvéd, Koutny Lajos szájából hangzott el:

— Nem, most már nemcsak mumusok akarunk lenni a bajnokságban. Ha kapusunk lett volna, már az elmúlt két bajnokságban is jobb helyezést érhettünk volna el, a Magyar Népköztársasági Kupát pedig meg is nyerhettük volna. Most már ezen a téren is javulás várható. Balogh Csaba súlyos szemsérülése rendbejött. Most már bátrabban kezd védeni és mindjobban beváltja azokat a reményeket, amelyeket súlyos szemsérülése előtt már igért. Ha ő teljesen rendben lesz, akkor egyenlő eséllyel indulunk a bajnoki címért az FTC-vel, a Vörös Meteorral és az U. Dózsával.

Egy talpraállt, megerősödött jégkorong-szakosztály hangja is volt Koutny Lajos véleménye!

Vedres József

A HÁROM KONRÁD

A BVSC OB I-es vízilabda-csapatának csatársorát a Konrád fivérek, Konrád I. Sándor, Konrád II. János, és Konrád III. Ferenc alkotják. Mindhárman válogatottak. A középső fiút, Jancsit az a megtiszteltetés érte, hogy Tokióba utazhat, az olimpiai válogatottal. A két idősebb fivér egyébként egyetemre jár. A legfiatalabb Konrád fiú, Ferkó, a szakemberek szerint nagy ígérete a vízilabda-sportnak.

(Hemző Károly felvétele)

A munkára, az életre nevelik őket

A *bodrogolaszi nevelőintézetben* évente 120 fiúgyermek nyer elhelyezést. Ezzel 120 család gondján, problémáján igyekszik segíteni a vasút. Az intézetről, a tanárok és a dolgozók munkájáról elismeréssel, megbecsüléssel emlékeznek meg a szülők és a felsőbb vezetők.

A volt *Lónyai* főhercegi kastélyt 5 és fél millió forint költséggel alakították át. A nevelőintézetben szép hálószobák, korszerűen felszerelt tornaterem, orvosi szoba, modern étkezőhelyiség, játékszoba és tantermek állnak a tanulók rendelkezésére. A tisztaság példamutató, s az ellátás is minden igényt kielégít.

— Az intézetbe alsótagozatú gyermekeket veszünk fel — mondotta *Horváth Dezső* igazgató —, *az ország minden részéből. A közösségi szellem kialakítása, a tisztaságra, a fegyelemre való nevelés kezdetben nem kis feladatot ró nevelőinkre. A végső eredmény azonban kárpótol minden fáradtságot. A nevelőintézet tanulóinak tanulmányi átlaga legjobb az egész járásban.*

A gyermekek példamutatóan kiveszik részüket a társadalmi munkából. Ezt bizonyítja az általuk megépített játszótér, röplabdapálya, homokozó és gyalogjáró. Sőt a kastély parkjának csinosítását is elvégezték, halastavat építettek, s körülültették facsemetékkel. Ősszel a közeli tsz-nek segítettek a betakarításban.

— A gyermekek társadalmi munkájának értékét pénzben ki lehet fejezni, de ennél is értékesebb az, hogy munkára, az életre neveljük őket — mondotta *Vinnai Rudolf* elvtárs, a nevelőintézet gondnoka.

A tanév befejeztével, a gyerekek hazamentek, de a munka továbbra sem szünetelt, mert csaknem 500 gyermek üdültetését bonyolították le kéthetenkénti váltással.

Ezúton köszönjük meg a szülők nevében a pedagógusok, a nevelőintézet dolgozóinak szép, nehéz és felelősségteljes munkáját.

K. J.

A szerkesztőség üzeni

Leiti Ferenc, Volosinovszki János, Debrecen; Fokl István, Budapest; Gál Sándor, Bakó János, Kisvárdai János, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szücs Ferenc, Hatvan; Bognár Károly, Tapolca; Kiss Lajos, Alsóőrs; Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Pintér Lajos, Vácrátót; Eperjessy Ferenc, Pécs; Halász József, Vámosgyörk. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Koczka István, Kazincbarcika; Németh István, Budapest; Várfalvi Gyula, Gyékényes: Béres Lajos, Kisújszállás. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Leiti Ferenc, Debrecen: A záhonyi új felvételi épület átadásáról riportban számoltunk be.

Melega Miklós, Szombathely: A vándorzászló átadásáról készített képei lapzárta után érkeztek, így már nem tudjuk közölni.

Fekete Kálmán, Budapest: 25 év című írása és Ferencváros című verse közlésre nem alkalmas.

Behán Rózsa, Kazincbarcika; Bognár Károly, Tapolca; Fokl István, Budapest; Markos József, Zalaegerszeg. Írásaikat helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

Vasutas természetjárók a Balaton partján

Augusztus 16 és 23-a között a magyar tenger partján, *Balatonakarattyán* rendezték meg a vasutas természetbarátok XIII. országos találkozóját. Az első találkozóra 1952. november 7-én *Bánkúton* került sor. Ott hangzott el az a javaslat, hogy a találkozót minden évben meg kell rendezni az ország valamely vidékén.

A bánkúti „határozatok" alapján *Dobogókő, Zsíroshegy, Köpüsrét, Sárospatak, Balatonkenese, Miskolc, a bakonyi Hódos-ér, Balatonfüred, a zempléni Kőkapu, Vonyarcvashegy és Budapest* volt a találkozók színhelye.

Az idei találkozón is gazdag program várta a természetbarátokat. A tábor területéről *több túrát rendeztek a Balaton-felvidék különböző tájaira.* Jártak Badacsonyban, Tihanyban, Veszprémben. Augusztus 19-én és 20-án lengyel, csehszlovák és német vasutas turistákat láttak vendégül. A *„Jubileumi Kupa"* tájékozódási versenyt az alkotmány napján rendezték meg, majd ezután sor került a XIII. országos találkozóra.

Lépést tartanak a megnövekedett feladatokkal

A szegedi rakodógép karbantartóműhely feladata nemcsak a rakodógépek, hanem a mérlegek kisebb javításának elvégzése, sőt már a vágányhídmérlegek javítására is átértek. A szolnoki járműjavító műhelyhídmérleg csoportjával karöltve három brigád járja az igazgatóság területét és végzi a javítási munkákat, valamint a 6 havonként esedékes hídmérleg-ellenőrzéseket és vizsgálatokat.

A kocsipark fokozatos korszerűsítése és az OPW-kocsik erősebb forgalma magával hozta a 30 tonnás vágányhídmérlegek kicserélését 50, 60, 80 tonna mérőképességű mérlegekre.

Ebben az évben *Bácsalmáson* egy 80 tonnás, *Kunszentmiklós—Tass* állomáson egy 100 tonnás vágányhídmérleg beszerelését és üzembe helyezését végezték el. Ezenkívül az év végéig *Makó* állomáson egy 60 tonnás, *Gyula, Kunszentmárton* és *Baja* állomáson pedig 100 tonnás vágányhídmérleg beszerelését végzik el. Jövő évre *Békéscsabára* terveznek egy 120 tonnás és *Kiskőrösre* egy 80 tonnás vágányhídmérleget. A 120 tonnás mérleg kettős mérleg, melyen *a leghosszabb tengelytávú kocsik is megmérhetők.*

Gasztány Ferenc főintéző, a karbantartó műhely hídmérleg csoportjának vezetője, akivel a megnövekedett feladatokról beszélgettünk, úgy nyilatkozott, hogy a műhely lépést akar tartani a fejlődéssel.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Levelezőink írják

Gyoma állomáson már öt helyett hat vágányra tudnak fogadni vonatokat. A több mint 200 ezer forint összeggel épült váltótorony is hozzájárul a feladatok könnyebb megoldásához — *írja Boldizsár Gyula békéscsabai levelezőnk.* — A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói is eredményesen dolgoznak. A szakaszos pályafenntartási munkát 146,5, a zúzalékolást 108 százalékra teljesítették.

★

Miskolc rendező pályaudvaron az alkotmány tiszteletére ünnepi műszakot tartottak. A műszak alatt az eddigi átlagos napi 3000 kocsi befutást 3220, a kocsi kifutást 3475 kocsira telesítették. Ennek a munkának a megszervezésében kiváló teljesítményt nyújtott *Kailbach Ferenc* intéző és *Koncz Zoltán* főtiszt állomásirányító. A gurítón az átlagos napi 3100—3150 kocsival szemben 3659 kocsit gurítottak. *Ez úgyszólván egyedülálló teljesítmény.* Az eredmény elsősorban *Soltész László* és *Sári Ferenc* gurításvezetők jó munkáját dicséri — *olvastuk Gál Sándor intéző levelében.*

38 tagú vasutas csoport látogatott el a Déli pályaudvarra Kassa állomásról. Vendégeink *elismeréssel szóltak a vonatszemélyzet udvariasságáról.* Tetszett a Velencei-tó és a Balaton melletti állomások parkosítása is. Elmondották, hogy náluk is van virágosítás, de nem olyan szép, mint nálunk a Balaton mellett. *Dicséret illeti* a seregélyesi, a balatonboglári és a badacsonytördemici MÁV-kertészet dolgozóit — *írja Foki István budapesti tudósítónk.*

★

A tapolcai fűtőház vágányai között áll egy „Műemlék" felirattal ellátott személykocsiszekrény. *Ez télen jégszekrény, nyáron meg kazán.* Fekete bádogtetőzete elnyeli a napfényt. Emiatt 50 fokos benne a forróság. Ha esik, beázik. Bent dohos minden. Az egerek a dolgozók élelmét és ruháit tönkreteszik. Balatonszentgyörgyön és Celldömölk rendezőn is elhanyagolt helyiségben kapott helyet a tehervonatos vonatkísérők laktanyája — *írja Bognár Károly tapolcai levelezőnk.*

A debreceni igazgatóság területén *Ecsegfalva* nagyon sok állomás példaképéül szolgálhat a teherkocsik gyors ki- és berakását illetően — *írja Leiti Ferenc Debrecen állomásról.* — Az állomásfőnök *azonnal intézkedik* a megfelelő értesítésről, hogy az érkezés pillanatában már a helyszínen várják a címzettek a kocsit. *A helybeli termelőszövetkezet dolgozói is szem előtt tartják vasutunk súlyos problémáit.* Nem darabáruról van szó, hanem kocsirakományról. *Péli István* főintéző állomásfőnök kiváló szervező munkájának köszönhető, hogy 1964. január 1-től május 31-ig 32 rakott teherkocsit sikerült a vonat tartózkodás ideje alatt kirakatni.

★

Szeged állomás szakszervezeti bizottsága felmérte a dolgozók iskolai végzettségét. *Erdélyi Istvánné* oktatási felelős sok segítséget kapott a szocialista brigádoktól és *Kasza Lajos* SZB-titkártól. A szakszervezeti bizottság a vezetőkkel közösen szervezi meg a leváltási lehetőségeket, az esti tagozatra járók részére a felmentést a szolgálatból — *írja dr. Bánkfalvy Gyula szegedi levelezőnk.*

— 80 éves a Keleti pályaudvar. 1884. augusztus 16-án adták át a forgalomnak a budapesti személypályaudvart, amely később a Központi Pályaudvar, majd 1892-től a Keleti pályaudvar elnevezést kapta.

HÍREK

— Határidő előtt elkészültek Balatonalmádi állomás átépítési munkálataival. Az állomás korszerű térvilágítást kapott.

— BŐVÍTIK TOLNAMÓZS ÁLLOMÁST. A megnövekedett forgalmú állomás váróterme mellett új helyiséget építenek. Az építkezés idejére a forgalmat ideiglenesen a raktárépület mellé terelték, a jegyeket pedig „utcán át" árusítják.

— A szibériai Tajgából egyszerre két irányból, nyugatról és keletről végzik az Abakan—Tajset vasútvonal építését. Az építők a krolszki hágóban már találkoztak egymással. A hágó alatt 2252 méter hosszú alagútat fúrtak. Ezen a vonalszakaszon összesen 9 alagút létesül.

— Munkásvédelmi kiállítás nyílt Szegeden a Vasúti Főosztály és a szegedi igazgatóság rendezésében. A kiállítás, amely kilenc napig áll az érdeklődők rendelkezésére, szemléltetően hirdeti azokat az intézkedéseket, amelyek nélkülözhetetlenek a balesetelhárítási munkában.

— FRANCIA KÖZGAZDÁSZOK számítása szerint a gőzvontatásról az elektromos vontatásra történő átállításokkal kapcsolatos beruházások 7—8 év alatt amortizálódnak.

— 42 évet töltött el dr. Beretz Péter főtanácsos a szegedi igazgatóság főorvosi helyettese a vasút orvos-egészségügyi szolgálatában. A 70 éves főorvos munkáját az emberekkel való nagyfokú törődés, odaadó munka és igaz gondolkodás jellemzi. Tudományos munkásságának elismeréséül egyetemi tanárrá nevezték ki.

— Vezetőhely nélküli, úgynevezett pót Diesel-mozdonyt fejlesztett ki a General Motors amerikai vállalat egy amerikai vasúttársaság részére. A pótmozdonyt rendes vonali Diesel-mozdonyhoz tervezték, amely így összesen 7500 lóerőt fejt majd ki.

— Három szocialista brigád versenyez egymás között Lökösházán és a magyar—román közös határállomáson, Curticiben. A brigádok egyik legfőbb feladatnak az idegen kocsik gyors továbbítását tartják. Ezáltal a kocsibér minimálisra csökken.

— A XI. Nemzetközi Vasúti Modellkiállítást az összel nyitják meg a Műszaki Egyetemen. A kiállításon mozdonyversenyt is rendeznek több európai játékgyár mozdonyainak részvételével.

— Pénzváltó automata. A lipcsei főpályaudvaron elhelyezett 1600 rekeszes poggyászmegőrző automata érmehiány miatt gyakran okozott gondot az utasoknak. Ezért a közelmúltban a poggyászmegőrzők mellett olyan automatát helyeztek üzembe, amely önműködően felváltja a nagyobb pénzérméket.

— NÖVEKSZIK A BAKONY erdei Kisvasút személyforgalma. A kisvasút, amely korábban csak kitermelt fát szállított, naponta két-három fordulóval kirándulókat is szállít a Bakonyba.

— 10 000 tonnás túlsúlyos vonat. A Szovjetunió alközi-kajai fűtőházának két mozdonyvezetője a közelmúltban 10 036 tonna súlyú irányvonatot továbbított az Ob melletti Kameny állomásra.

A Hivatalos Lapból

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

32. számból: 116 337/1964. I/3. C. Elsősegélynyújtás céljára rendszeresített új szabványú mentőfelszerelési egységek megnevezése, elhelyezése és kezelése

117 958/1964. I/6 B Pályafenntartási főnökségek vonalhálózatának módosítása.

33. számból: 118 491/1964. I/3. B. A dolgozó egészsége vagy testi épsége sérelméből eredő károk megtérítéséről.

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

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

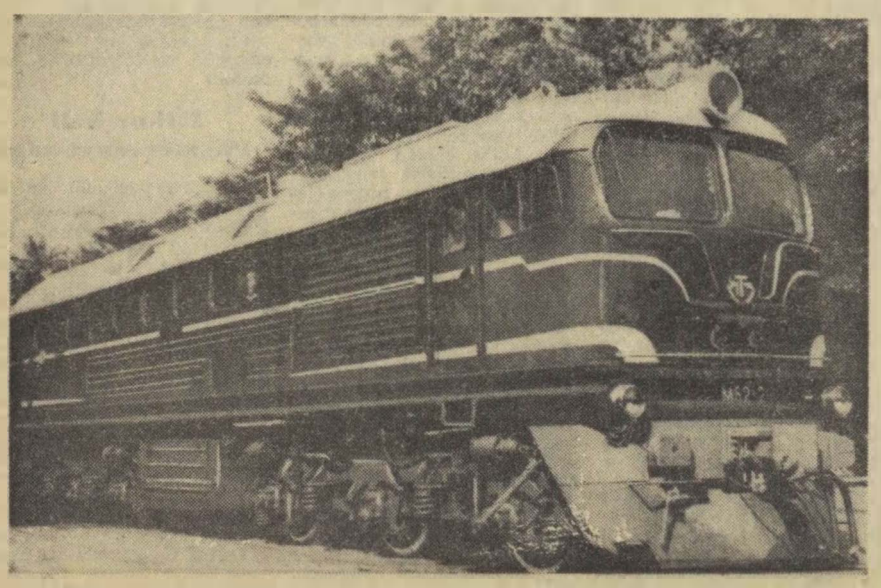
MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM. 18. SZÁM Ára 40 fillér 1964. SZEPTEMBER 19.

Moszkvából jelentik:

Próbaúton van a MÁV részére gyártott 2000 lóerős Diesel-elektromosmozdony két mintapéldánya



Ilyen az M—62 típusú 7000 lóerős Diesel-elektromosmozdony, amelyet az októberi forradalom nevet viselő lugani mozdonygyár gyártott a MÁV részére.

A szovjet vasutasok jól ismerik a VME típusú tolató Diesel-elektromos mozdonyokat, valamint a kényelmes személy forgalmat lebonyolító Diesel-vonatokat, amelyeket a *Magyar Népköztarsaság* gépgyárai szállítanak a *Szovjetunióba*. Most a szovjet dolgozók készítenek magyar barátaik számára egy nagyobb sorozatot a fővonali, nagy teljesítményű Diesel-elektromosmozdonyokból.

Az új gépeket a lugani Diesel-elektromos-mozdonygyár dolgozói szerkesztették. *A mozdony két mintapéldánya már elkészult.* Az egyik próbamenetként mintegy 30 ezer km-t futott. Ez a mozdony a Szovjetunió egyik legnagyobb forgalomsűrűségű vonalán, a Valujkitól Penzáig terjedő szakaszon tehervonatokat továbbít.

A GÉP KITŰNŐ

Megkértük azokat a mozdonyvezetőket és mérnököket, akik résztvettek a mozdony próbamenetein, hogy mondjanak véleményt az új Diesel-mozdonyról. Tőlük tudtuk meg a következőket.

— *Mint minden első új gyártású gép, ez is néhány jelentéktelenebb tökéletesítésre szorul.* Természetesen az üzemi vizsgálatok, az új gépek üzemi próbái tovább folynak. *Már most elmondhatjuk, hogy magyar barataink meg lesznek velünk elegedve. Ez a Diesel-elektromosmozdony kitűnő gep.*

A mozdonyt oly módon szerkesztettek meg, hogy figyelembe vették a magyar vasutak sajátosságait, a magyar szakemberek kívánságait. *A gep új szerkezetu, ketütemü Diesel-motorral rendelkezik. Teljesítménye 2000 lóerő.* A mozdony mindkét végén egy-egy vezérlőfülke van, a mozdonyvezető számára. Ez a körülmény lehetővé teszi, hogy a mozdonyt anélkül tartsák üzemben, hogy azt a végállomásokon megfordítanák. A vezérlőfülke nagy homlokoldali ablakuvegei, széles oldalablakai jo kilátást biztositanak a vezetonek.

A gép szekrényét és gepegységeit két háromtengelyu alvázon helyezték el. *Az alvazat a szovjet fővonali PE3 tipusu Diesel-elektromosmozdony alvaztipusára készitették el.* Minden kerékpar vontató villamos motorokkal van felszerelve. A mozdony villamos kapcsolása megbízhatóan működik. Az egész idő alatt, amig a mozdony az acélpályákon futott, *egyetlen szerkezeti egysége sem mondta fel a szolgalatot,* nem hibasodott meg.

AUTOMATIKUS BERENDEZÉSEK

A berendezések megfelelő elhelyezése lehetővé teszi a mozdonyszemélyzet és a javítómunkasok számára azt, hogy minden szerkezeti egységhez könnyen hozzáférjenek. A Diesel-elektromosmozdonyt *a lehető legnagyobb mértékig automatizalták. A mozdonyon levő hőszabalyozok automatikusan szabalyozzak a szükseges homérsekletet, a Diesel-motort, hűtővizet és kenőanyagot. A Knorr-rendszeru automatikus légfék lehetővé teszi, hogy a mozdonyt a lehető legrövidebb féktúton megallithassák.* Minden forgóváz első végére szabályozható intisztító keféket szereltek fel. Ezek a kefek félredobják a sinre kerult kisebb tárgyakat.

A mozdonyvezető fülkéjében levő hordozhato radióállomás lehetové teszi beszélgetések lebonyolitasat a menetirányitóval vagy a vonatforgalmat szabályozó más dolgozókkal.

Ez év vegeig a magyar vasutasok megkapják a szovjet gyártmanyu új nagy teljesitményü Diesel-elektromosmozdony első sorozatat.

Ju. Pavlov mérnök
Moszkva

Három hónap alatt 30 millió tonna árut szállít a vasút

Az őszi szállítási feladatokról tárgyalt szakszervezetünk központi vezetősége

Szakszervezetünk központi vezetősége augusztus 31-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Beckl Sándor, a SZOT titkára, Végh Lajos elnök, Panti Béla alelnök, Szabó Antal főtitkár, dr. Soproni József titkár és Lindner József vezérigazgató-helyettes.

Az ülést Végh Lajos elnök nyitotta meg. Üdvözlő szavai után ismertette a központi vezetőség napirendjét, majd átadta a szót Lindner József vezérigagató-helyettesnek, aki a vasút őszi szállitási feladatairól tartott részletes tájékoztatót.

— *Az első félévben a vasút teljesitette utas- és áruszállitási tervét* — mondotta bevezetőjében. — *Elszállitottunk 198,6 millió utast és 53,3 millió tonna árut. Az előbbinél a bázishoz viszonyitva 4,1 a tervhez viszonyitva 1,4 százalékkal többet, az utóbbinál a bázishoz viszonyitva 13,4 a tervhez viszonyitva pedig 2.6 százalékkal többet.* A szállitással kapcsolatos műszaki, gazdasági mutatók többsége mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyitva jobb. A beruházási és a felujitási tervek teljesitésénél sajnos, lemaradtunk. *A vasut házilagos épitőipara több mint 200 millió forint értékü munkával maradt adós.*

Jól dolgoztunk

Nehéz, de eredményes félévet hagytunk magunk mögött. Nem volt könnyü a népgazdasági, a vasútüzemi érdekek, a szolgálati ágak, az építési és szállitási uzemi, valamint a hálózati és helyi érdekeket összehangolni. *A körülményekhez es az adottsághoz viszonyitva jól dolgoztunk.* Ezért dicséret és elismerés jár mind a végrehajtó szolgálat dolgozóinak, mind a vezetőknek. Jó gazdasagpolitikai agitacióval, a párt irányvonalának realizálasaval, a vezetés színvonalának növelésével fegyelmezetten, példamutatóan dolgoztak a többért, a jobbért.

Az eredmények biztatóak. Ezzel mintegy újabb erőt meríthetünk az őszi forgalmi feladatokhoz. Ebben az időszakban mindenkinek még többet, még jobbat kell adnia. Hiszen a bázishoz viszonyitva jóval több utast, és árumennyiséget kell elszállitani. Szeptemberben, októberben és novemberben: *harom honap alatt. 30 millió tonna áru elszállitása vár a vasútra.* Az első félévben havonta átlag 8,8 millió tonna árut szállitottunk *A havi 1,2 millió tonna többlet mellett számithatunk terven felüli igényekre is.* A cukorgyárak fél hónappal előbb kezdték meg a termelést, mint a korábbi években. A terméskilátások jók, repából is többet kell szállitani, mint tavaly.

Fő a biztonság

A feladatok nagyok és feszitettek. De bármilyen nagy erőfeszitést is igényel a munka, elsődleges célkitüzés a vasútra háruló szallitasi feladatok teljesitése. *Naponta 1.2 millió utast és sok millió értékü áru elszállitását kell biztositani. Méghozzá nem akárhogyan. Fő követelmény a biztonság, és a menetrendszerüség.* Ebben a tekintetben még sok a tennivaló. Az üzemi, személyi balesetek száma 1963-hoz viszonyitva 206-tal, ezen belül a halálos balesetek száma 19-cel nőtt. A közlekedő vonatoknál előforduló balesetek károszege 1,3 millióval kevesebb a tavalvinál, ugyanakkor a tolatásnál, a gurításnál 1 millióval nagyobb. Növekedett a közlekedő vonatok veszélyeztetése is. Mindez utasitásszerü, fegyelmezett munkára, az óvórendszabályok betartására hivja fel valamennyi vasutas figyelmét.

A vezérigazgatóhelyettes ezután ismertette, hogy a második félévre milyen új vonó- és vontatott járművek beszerzését irányozza elő a terv, majd igy folytatta:

— *Eszközeink állaga most sem növekszik olyan ütemben, mint feladataink. Ezért tovább kell növelni az élő- és holtmunka termelékenységét. Egyik legfontosabb feladat az eszközök jobb kihasználása, a tartalékok hasznositása. Csak tervszerü munka mellett lehet az egyenletes leterhelést biztositani, az emberi és a gépi tartalékokat hasznositani.*

A vasútüzem tervszerüségére külső és belső tényezők egyaránt hatnak. Külső tényezők az ipar által gyártott eszközök biztositása, anyagellátás stb. A belső tényezők között első helyen áll a szállitástervezés. A vasút üzemi feladatait az utas- és áruszállitási tervek határozzák meg. Az utasszállitás kiegyensúlyozottabb. Érthető, hiszen ezt az utasáramlatok felmérése jelentős mértékben elősegiti. *Az áruszállitásnál a reális viszonyitási tervnek van nagy jelentősége.* Ahogy lehet tervezni, termelést és fogyasz-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Felhívás

az őszi forgalom sikeres lebonyolitására

Népgazdaságunk fejlodése következtében a vasut szállitási feladatai évről évre emelkednek. 1964-ben a vasutnak nagyobb szállitási teljesitményt kell elérni, mint 1963-ban. Dolgozóink eddigi eredményes munkája azt bizonyitja, hogy tisztában vannak a feladatok elvegzésének jelentőségével. Az I. negyedévi zord időjárás ellenére az év eddig eltelt idoszakában a szallitási tervet túlteljesitették. Az elért eredmények azonban nem elégségesek, mert az év hátralévo időszakában az eddigieknel sokkal nagyobb feladatokat kell megoldni. Az őszi forgalomban a szállitási feladatokat a munka helyes megszervezésével, a fegyelem megszilárditásával, a társadalmi tulajdon védelmével, és mindenek előtt a balesetek megelőzésével kell biztositani. Ennek érdekében tovább kell javitani a helyi párt-, szakszervezeti, szakmai vezetők, a szakszolgálati ágak es fuvaroztató felek közötti hatékony együttműködést. Tovább kell fejleszteni a munkaverseny és szocialista brigád mozgalmakat. A célfeladatokat az őszi forgalom sikeres lebonyolitására kell irányitani, az anyagi érdekeltség szemelőtt tartásával, a vezetés szinvonalának minden szinten való emelesevel. A lehetőségek legjobb kihasználásával, a munkavédelmi előirások betartásával fokozott védelmet kell nyujtani a dolgozóknak.

Az áruszállitás elvégzése mellett nem szabad megfeledkezni a személyszallitó vonatok menetrendszerü közlekedeséről és a kulturalt utazásról. Az őszi forgalom idejére a lassujelek és vagányzárak számát minimálisra kell csökkenteni.

A járművek és a pálya kapacitása nem növekszik olyan mértékben, mint a szállitási feladatok. Ezért a forgalmat a meglevő berendezések jobb kihasználásával, a termelékenység fokozásával, jobb munkamódszerek bevezetésével és az eszközök tervszerü megelőző karbantartásával kell biztositani. A járműjavitó műhelyekben olyan munkát kell végezni, hogy az őszi forgalom idejére a dolgozó mozdony- és kocsiállag növekedjék.

Népünk elvárja, hogy a vasutas dolgozók a rájuk háruló feladatokat maradéktalanul teljesitsék.

Ehhez minden vasutas dolgozónak eredményes munkát kivánunk.

SZABÓ ANTAL,
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára
RÖDÖNYI KÁROLY,
miniszterhelyettes, MÁV vezérigazgató

EGY ÓRA AZ ÉRKEZÉSI ÜGYELETEN

Este 10 óra tájban kopogtattam be Budapest Nyugati pályaudvar érkezési ügyeletere. *Balatoni Ferenc* felügyelő es *Beleznai Anna*, az alig húszéves, mindig mosolygós naplózó teljesit szolgálatot az ország egyik legforgalmasabb érkezési ügyeletén. Arra voltam kiváncsi, milyen munka folyik itt, e kis irodában, ahol naponta 400—500 ember fordul meg, szinte Európa minden részéből.

Az érkezési ügyeleten a talalt targyak megőrzésével, a vonatvezetők által leadott menetlevelekkel, a hazatérő vonatok személyzetének nyilvántartásával foglalkoznak.

— *Nem könnyü ez a munka* — mondja Balatoni Ferenc. — *Az utasok néha fantasztikus kérdésekkel állnak elő. Volt rá eset, hogy lejárt menetjegyeiket akarták egyesek visszavaltani. A multkor egy külföldi turista a vonatról leszállt cigarettáért, közben a szerelvény elindult és a csomagjait elvitte. Végülis Sturovóban szedték le a csomagokat és iranyitották vissza a Nyugatiba. Sokszor még a követségekkel is felvesszük a kapcsolatot.*

Beleznai Anna az elhagyott tárgyakról beszél. Az emberek feledékenyek. Van rá eset, amikor hiába várunk, az elveszett tárgyért nem jelentkeznek. *Fényképezőgépet, táskarádiót, kabatot, bőröndöt, sőt egyszer 2800 forintot hagyott a vonaton egy feledékeny utas.* Persze előfordul az is, hogy az utastársak viszik el az elveszett holmit, ilyenkor aztán hiába keresik nálunk.

— *Van olyan éjszakánk* — mondja —, *amikor 10—15 utánjízetési jegyzőkönyvet veszünk fel. Főleg a külföldi utasforgalmunk 1963-hoz viszonyitva megketszerezodött. A baráti államokból szinte állandó az utasáramlás. A külföldi vendégek kéresének is eleget kell tenni az erkezési ügyeleten.*

Ha késik a vonat, bár a késést jelzi a hangos bemondó, az utasok idegesen egymást követik az érkezési ügyeletre. Egyik némettől, a másik lengyelül érdeklődik. Néha tízpercenként is jönnek és kérdezik, most hol jár a vonat, átlépte-e már a magyar határt.

Befut a Hungária Expressz A vonatvezető *Völgyesi József* már jelentést tesz. Néhány kérdés, mikozben újabb vonatvezetők várnak jelentéstételre. Nagy a forgalom, jönnek-mennek az emberek, nem lehet megállni a munkában.

Egy órát töltöttünk az érkezési ügyeleten. S miközben figyeltük a két vasutas munkáját, az is feltünt, hogy *ez a sötét, elhanyagolt kis helyiség,* ahol a külföldi utasok százai fordulnak meg, nem méltó Budapest második legnagyobb személypályaudvarához.

Bereznai Márta

8256 tonnával több cukorrépa

A szegedi igazgatóságnak, de a szállitótároknak is minden évben külön gondot jelent a cukorrépa elszállitása a feldolgozóüzemekbe. *Igazgatóságunknak az idén 8256 tonna cukorrépával többet kell elszállitani, mint az előző évben.*

A legtöbb gondot megfelelő mennyiségü vagon biztositása okozza. Az igazgatóság területéről ugyanis a távolabb levő *sárvári, petőházi, ácsi és kaposvári* cukorgyárakba is szállitunk cukorrépát. Ez azt jelenti, hogy a kocsik egy-egy megrakás után hosszabb ideig lesznek lekötve.

A cukorrépa-szallitás már megkezdődött. Az előzetes tervek szerint igazgatóságunk területéről 61 442 kocsi cukorrépa kerül elszállitásra. A *sarkadi* cukorgyár 24 829 vagon, a *mezőhegyesi* 29 383 vagon cukorrépát dolgoz fel ebben a kampányban. Ha csak a mezőhegyesi cukorgyár munkáját nézzük, naponta 85—90 vagon takarmányozásra alkalmas nyers szeletet fuvaroztatnak el.

Sz. S.

A Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki Végh Lajos elvtársat, szakszervezetünk elnökét

Augusztus 31-én a szakszervezet központi vezetőségének ülésén, bensőséges ünnepség közepette nyújtotta át *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára *Végh Lajos* elvtársnak, szakszervezetünk elnökének a *Munka Érdemrend* arany fokozata kitüntetést.

Az átadásra Végh Lajos elvtárs 60. születésnapján került sor, azonban nem az életkor, hanem *a munkásmozgalomban eltöltött évtizedek* elismerése volt e magas kitüntetés. A kitüntetés átadásánál jelen volt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója is.

Végh elvtárs a vasutasszakszervezet újjászületésénél aktívan munkálkodott, és azóta is harcosa a vasutas dolgozók ügyének. Mint a szakszervezet elnöke, *mindig a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javításán munkálkodott.* A munkásmozgalomban eltöltött évtizedek során sok fiatalt tanított a dolgozók ügye iránti odaadásra. Tapasztalataival, jótanácsaival sok-sok aktívát neveltek a szakszervezeti mozgalom számára. *Kívánjuk, hogy még hosszú időn át jó erőben, egészségben hasznosítsa gazdag tapasztalatait a vasutasszakszervezet, a vasutas dolgozók érdekében.*

Végh elvtárs, a központi vezetőség forró ünneplése közepette, meghatott szavakkal mondott köszönetet a párt és a kormány elismeréséért, a magas kitüntetésért, s tett ígéretet, hogy a jövőben is az eddigi odaadással szolgálja a munkásmozgalom, és ezen belül a vasutas dolgozók ügyét.

Közel félmillió forint

Az újításokról szóló kormányrendelet és az ehhez kiadott végrehajtási utasítás értelmében félévenként társadalmi ellenőrzést kell tartani. A MÁV Fatelítő ÜV mindhárom telepén és a központban bizottság vizsgálta felül a munkát, a határozatok végrehajtását.

A vizsgálat eredményéről *Csényi Pál* vállalati igazgató számolt be a tokodi üzemegységben összehívott aktívaértekezleten. A beszámoló ismertette, hogy 1964 első félévében *20 javaslatot nyújtottak be*, öttel többet mint 1963 hasonló időszakában. *Ez idő alatt elért kalkulált megtakarítás 496 183 forint, a múlt évi 18 938 forinttal szemben.*

A beszámolót követő vitában nyolcan mondták el véleményüket. Szóvá tették az újítások elbírálása terén tapasztalható huza-vonát és az újítási díjak késedelmes kifizetését. Bár javulás tapasztalható e területen, de ez még korántsem kielégítő.

A megjelentek tapasztalatcserével is egybekötötték az ankétot.

S. J.

Vannak még tartalékaink

Az őszi forgalom kezdetéhez érkeztünk. A feladatok ismertek. Lényegesen több árut kell elszállítani, mint az első félévben. Ebből jelentős mennyiség jut a budapesti igazgatóság vonalhálózatára. *A szállítási feladatok sikeres megoldásának egyik fontos tényezője a szállítható felekkel való jó kapcsolat.* Ennek tapasztalatait összegezte és vitatta meg a szakszervezet budapesti bizottságának elnöksége.

A szállítható felekkel való *rendszeres és jó kapcsolat fenntartásában jelentős szerepe van a vasút és a szállítható felek között létrejött komplexbrigád-szerződésnek.* E szerződések nyomán a ki- és berakások, a kocsikarbantartás, a le- és feladási, kocsitartózkodási egységidők kedvezően alakultak. *Budapest-Vízafogó* és *Angyalföld* állomáson a rakodási időt 0,4 órával csökkentették.

Az AKÖV-vel kötött komplexbrigád-szerződés eredményeként Székesfehérvár állomáson az egy kocsira eső rakodási idő 0,9 órával csökkent. Jó eredményeket értek el *Szolnok* és *Jászberény* állomás dolgozói is.

Késedelmes kirakás

Ma még nem minden szolgálati hely vezetője és kollektívája alkalmazza a hasznos és jó módszereket. *Rákosrendező* jelentős csomópont. Tapasztalt vasutasok dolgoznak a pályaudvaron, mégis előfordult, hogy vagy nem újították fel az előző szerződéseket, vagy a meglevő szerződéseket sem alkalmazták. A lazaságok miatt 10 nap alatt a TÜKER-telep részére érkezett több mint 400 kocsi 12 százalékát, az ERDÉRT Vállalat részére érkezett közel 200 kocsi több mint 20 százalékát *jelentős késéssel rakták ki.* A kocsiálláspénz közel tízezer forint, de ennél sokkal több az a kár, amely a vasutat és dolgozóit érte azáltal, hogy késedelmesen kezelték a kocsikat. Az ilyen hibák is hozzájárulnak ahhoz, hogy a MÁV naponta közel 2000 kocsiigényt nem tud kielégíteni.

Fontos a szerződések betartása, az iparvágányok rendszeres és gyors kiszolgálása, a kocsifordulók leszorításáért folytatott harcban — állapította meg az elnökség. Az iparvágányok kiszolgálására nagyobb gondot kell fordítani. *A külszolgálati helyek és az igazgatóság vezetőitől egyaránt cselekvést kíván a jelenlegi helyzet.* Annál is inkább, mivel a grafikonos kiszolgálás tervezett meneteinek átlag egyharmada maradt el az igazgatóság területén.

Kölcsönös kötelezettségek

Az előterjesztett és vitatott tapasztalatok általános tanulságaként vált időszerűvé: *hatékonyabban kell javítani és segíteni a komplexbrigádok munkáját.*

A gazdasági vezetőknek és a mozgalmi szerveknek közös erőfeszítéssel kell munkálkodni, hogy valamennyi rendszeresen szállító vállalattal komplexbrigád-szerződés biztosítsa *a kölcsönös kötelezettségeket, a kocsik gyorsabb ki- és berakását, az iparvágányokon való kocsitartózkodás csökkentését.*

Ezt csak a rendszeres jó kapcsolat, az összehangolt munka, a gondos szállításszervezés teszi lehetővé.

Nagy munka hárul a kereskedelmi szolgálat dolgozóira is. A jó együttműködés mellett a szállítás szervezése és lebonyolítása során legalább 0,5—1 százalékkal kell növelni a kocsik terhelését. E munka megvalósítása érdekében az igazgatóság vezetője és a budapesti bizottság *36 olyan nagyvállalat vezetőjét kereste fel, ahol rendszeresen késedelmes a kocsik kirakása.* Ennek ellenére az év első felében a Csepel Vasműben négy hónapon át háromezer felett volt a késve kirakott kocsi. Az idegen kocsik rakodási ideje pedig meghaladta a 30—35 órát.

Eddig az is hátráltatta a munkát, hogy az igazgatóság *forgalmi és kereskedelmi osztálya is kampányfeladatnak tekintette e mozgalommal való foglalkozást.* Ezt mutatja az a tény is, hogy Vízafogó 15, Angyalföld 2, Józsefváros 10, Ferencváros 20, Szolnok teherpályaudvar 3, Rákosszentmihály 3, Rákosrendező 19 szállító vállalattal kötött csak komplexbrigád-szerződést. Ugyanakkor ezeken a helyeken több mint 100 rendszeresen fuvaroztató nagyvállalat jelentkezik feladó vagy fogadó félként, és közel 50 százalékuknál az adott szolgálati hely vezetői, mozgalmi szervei nem kötöttek megfelelő komplexbrigád-szerződést saját érdekünkben, munkájuk megkönnyítésére, a kár csökkentésére.

Anyagi és erkölcsi elismerés

Vízafogó, Székesfehérvár, illetve a Fejér megyei bizottság példája mutatja, hogy *a rendszeres komplexbrigád-értekezletek, szerződések nyomán a vállalatok teljesítik vállalásukat, csökken a tartózkodás, gyorsul a kocsiforduló.* A növekvő tranzit- és őszi szállítás pedig egyre több kocsit követel, a szállítmányozókkal jobb együttműködést kíván.

A tapasztalatok nyomán a szállítási feladatok gyorsabb, jobb megoldása érdekében az elnökség több fontos határozatot hozott. Az igazgatóság vezetője pedig a budapesti bizottsággal egyetértésben, a komplexbrigád-mozgalomban a legjobb eredményt elért szolgálati helyek vezetőit és dolgozóit anyagi és erkölcsi elismerésben részesíti.

Kovács János

ÚJÍTÁSI tanácsadó

Újítási javaslatok bejelentése és kezelése

Újítóink igen sok esetben az újítási javaslataikat nem a megvalósításra hivatott szervhez nyújtják be. Igaz, hogy a rendelet nem zárja ki, hogy az újítási javaslatot bármilyen újítási szervnél *(pl. valamely minisztériumnál, vagy az Országos Találmányi Hivatalnál)* elő lehessen terjeszteni.

Az újító érdeke azonban megkívánja, hogy *a javaslatot annál a vállalatnál, főnökségnél nyújtsa be,* amely azt előreláthatólag meg is tudja valósítani.

Az újítás szerzősége nem kizárólagos jellegű, miért is csak arra a helyre korlátozódik, ahová a javaslattevő újítását benyújtotta, feltéve, hogy az a hely a megvalósításra illetékes.

Ki illetékes a megvalósításra

A nem kellő helyen történt benyújtás esetleg az elsőbbség elvesztését eredményezheti. Ha például egy újítási javaslatot az Országos Találmányi Hivatalhoz nyújtanak be, ez még nem biztosít semmiféle újítási elsőbbséget, mert *az Országos Találmányi Hivatal a megvalósításra nem illetékes.* Ha a javaslatot az Országos Találmányi Hivatalhoz történt bejelentés után más személy egy olyan vállalatnál, főnökségnél nyújtja be, amely a javaslat megvalósítására illetékes, ennél a vállalatnál, főnökségnél *szerzőnek azt kell tekinteni, aki időrendben ugyan később, de az illetékes helyre nyújtotta be a javaslatot.* A megvalósításra illetékes helyre történő benyújtás továbbá azért is fontos, mert mind az újítónak, mind a *népgazdaságnak* az az érdeke, *hogy a javaslat minél előbb megvalósításra kerüljön.*

Ha a javaslatot nem annál a szervnél nyújtották be, amelyhez az elbírálás és a megvalósítás tartozik, az újítási előadó 8 napon belül köteles a javaslatot az elbírálásra és megvalósításra illetékes szervhez továbbítani és erről az újítót értesíteni. *A megvalósításra nem hivatott szervnél az újítási javaslat benyújtása tehát nem szolgálhat alapul a javaslat elutasításánál.* Ilyen esetben az újítási előadó a javaslatot az előírt határidőn belül — de lehetőleg minél gyorsabban — továbbítsa a megvalósításra illetékes szervhez, hogy ezáltal is biztosítható legyen az elsőbbség az újító részére.

Az újítási előadó fegyelmi, esetleg *büntetőjogi felelősséggel tartozik azért,* hogy a javaslatokat a rendeletben megszabott határidőn belül továbbítsa az illetékes szervhez.

Ha az újítási előadó nincs tisztában azzal, hogy melyik vállalatot kell a megvalósításra illetékes szervnek tekinteni, *a közvetlen felügyeleti szervtől kérjen felvilágosítást* és a kapott útmutatás alapján továbbítsa a javaslatot.

Ha az újítási előadó tudomása, illetve értesülése szerint a megvalósításra több szerv illetékes, *a javaslatot mindegyikhez el kell küldeni.* A javaslatnak illetékes helyre történő benyújtása fontosságát indokolja, hogy a feletes szerv dolgozója is javaslatát mindenkor a felettes szerv felügyelete alá tartozó megvalósításra illetékes vállalathoz, főnökséghez nyújtsa be. Ilyen esetben a javaslat elbírálásakor az egyszemélyi elbírálónak a javaslattevő munkaköri kötelességének fennállása kérdésében a felettes szervtől szakvéleményt kell kérni, és ennek alapján kell a javaslat elfogadása tárgyában a döntést meghoznia.

A vonatkozó rendelet előírja, hogy az újítással kapcsolatos bejelentésben a lehetőség szerint meg kell jelölni a várható *népgazdasági* eredményt és az esetleges szükséges ráfordításokat. Az újító számítását, a kért újítási díjat, vagy díjszázalékot, továbbá társszerzőség esetében a szerzőség százalékos arányát, esetleg az elbírálást elősegítő vázlatrajzot is kell csatolni.

Mikor kell elismervényt adni

Az újítási előadó az átvett újítási javaslatról a javaslattevőnek átvételi elismervényt köteles adni — még akkor is, ha nem személyesen, hanem posta útján érkezik a javaslat. *Az elismervénynek tartalmaznia kell a bejelentő nevét, a bejegyzés sorszámát, a bejelentés napját és a javaslat tárgyát.* Ha többen, közösen jelentenek be javaslatot, a javaslattevőknek külön-külön elismervényt kell adni, melyen fel kell tüntetni a társszerzők nevét is. Ha a javaslat olyan szervhez érkeznék be, amely a javaslat tárgyánál fogva annak megvalósítására nem illetékes, akkor az újítási előadó köteles az újítási javaslatot a megvalósításra illetékes szervnek megküldeni és az újítót erről írásban értesíteni.

Az újítási előadó az újítási javaslatot köteles akkor is elfogadni, ha tudomással bír arról, hogy szolgálati helyénél azonos tárgyú javaslatot már benyújtottak. Általános szabály, hogy minden benyújtott javaslatról, mely a vonatkozó rendeletben meghatározott feltételeknek megfelel, az újítási előadónak az újítók részére minden esetben átvételi elismervényt kell adni és a javaslatot az egyszemélyi elbíráló köteles elbírálni, és határozatot hozni.

Ha a termelési és egyéb értekezleten hangzik el olyan javaslat, mely újításnak minősülhet, az előterjesztő kívánságára az újítási előadónak 3 napon belül naplózni kell és az értekezlet napja lesz a javaslat benyújtásának az időpontja.

Mi a teendő szóbeli bejelentés esetén

Szóbeli bejelentéseket az újítási előadó csak olyan javaslattevőktől fogadhat el, akik semmi műszaki felkészültséggel nem rendelkeznek, vagy javaslatukat szabatosan, könnyen érthetően leírni nem tudják. *A szóbeli bejelentésről készített jegyzőkönyvet hitelesítésképpen az újítási előadó is mindenkor írja alá.* Ha az újító megítélése szerint a javaslat találmánynak minősülhet, kívánatos, hogy javaslatát az Országos Találmányi Hivatalhoz mielőbb bejelentse, mert azáltal *a találmány elsőbbségét a maga számára biztosítsa.* Ilyenkor azonban az Országos Találmányi Hivatalhoz intézett beadványában meg kell jelölni azt a szervet, amelynél a javaslatot már újításként benyújtotta.

A vasúti főosztályhoz közvetlenül benyújtott újítási javaslat — melynek elbírálására a főosztály nem illetékes — nem biztosít elsőbbséget a főosztály felügyelete alá tartozó megvalósító vállalatoknál.

Kaposvári Béla

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI TANÁCSADÓ

Mennyi segély adható a meghalt nyugdíjasok vagy családtagjaik elhalálozása esetén

Államunk születésétől haláláig gondoskodik az emberről. Ez a nyugdíjasokra is vonatkozik. Ha a nyugdíjast olyan váratlan esemény éri, aminek megoldása a nyugdíjából vagy az ellátásából nagy megterhelést jelent, az állam segítségére siet. Ilyen nagy kiadást jelent a családban előforduló haláleset is.

Ha maga a biztosított nyugdíjas, vagy az özvegyi nyugdíjat élvező, továbbá, ha az árvaellátásban részesülő hal meg *életkorától függetlenül 800 forint temetési segélyt kap az, aki számlákkal igazolja, hogy az elhunytat eltemettette.* Ha a nyugdíjasnak tízéves életkornál idősebb családtagja hal meg (felesége, gyermeke), 600 forint, ha 10 éven aluli az elhalálozott családtag, akkor 400 forint társadalombiztosítási temetési segély illeti meg azt, aki igazolja, hogy az eltemettetésről gondoskodott.

Ha a nyugdíjas tagja a félszázalékos önkéntes támogatási alapnak, a társadalombiztosítás alapján járó temetési segélyen felül a család bármely tagjának elhalálozása esetén az alap terhére 600 forint segélyre jogosult az, aki a temetés költségeit viseli.

Ha a nyugdíjas tagja a szakszervezetnek, maga, vagy családtagjának elhalálozása esetén, a szakszervezeti alapszabályban megállapított temetési segély is megilleti az eltemettetőt. A szakszervezeti tagság alapján járó temetési segély összege *függ a szakszervezeti tagsági időtől, a nyugdíjazást megelőző, utolsó besorolás szerinti tagdíjosztálytól, és attól, hogy tag, vagy családtag halt-e meg.*

Ha az eltemettető az elhaltnak családtagja volt, a fenti címeken adható segélyek teljes összege megilleti, függetlenül a temetési számla összegétől. Ha nem családtag az eltemettető, a különböző címen járó temetési segély teljes összegét csak akkor kaphatja meg, ha a temetési számla összege eléri vagy meghaladja a segélyek együttes összegét. Amennyiben a temetési számla összege kevesebb, mint a fenti címeken járó temetési segélyek, csak a temetési számla összegének az erejéig fizetik ki az eltemettetőnek a felmerült költséget.

A halálozás esetén adható temetési segélyek igényléséhez az alábbi okmányok szükségesek:

a) *az eredeti halotti anyakönyvi kivonat;*

b) *temetési számla, vagy a temetési megrendelést igazoló igazolvány;*

c) *a szakszervezeti bizottság által kiállított adatközlő lap.*

Pályázati felhívás!

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége *hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére* irodalmi pályázatot hirdet.

A pályázóknak szolgálati, lakó- vagy látogatási helyük húszéves vasutas vonatkozású fejlődéséről, egy vasutas család vagy egyén megváltozott életéről, a felszabadulással kapcsolatos élményről, szocializmust építő országunk, népünk életének egy-egy momentumáról kell írásban beszámolniuk.

A pályázaton részt vehet minden tényleges és nyugdíjas vasutas vagy ezek családtagja, eddig nyomtatásban *(újságban, folyóiratban)* meg nem jelent írással.

Legnagyobb terjedelem: 6 gépelt oldal.

Beküldési határidő: 1965. április 1.

Az első díjat nyert pályaművet, valamint a nyertesek névsorát lapunk 1965. április 1-i számában közöljük. A díjnyertes írásokat szintén közzétesszük a Magyar Vasutasban.

Jutalom:
I. díj: 1000.— Ft.
II. díj: 500.— Ft
III. díj: 300.— Ft
IV—V. díj: 100—100 Ft
VI—X. díj: egy-egy értékes könyv

A pályázatokat az alábbi címre kérjük névvel vagy jeligével beküldeni: *Magyar Vasutas szerkesztősége, Budapest, VI., Benczur utca 41.*

Három hónap alatt 30 millió tonna árut szállít a vasút

(Folytatás az 1. oldalról.)

tást, úgy lehet a szállítást is.

Az irányvonatképzés növelésének jelentőségéről szólva hangsúlyozta, hogy ezáltal meglehetősen nagy rendezőpályaudvari kapacitás szabadul fel. Éppen ezért továbbra is *nagy gondot kell fordítani az irányvonat képzésre, ezen belül a többcsoportos rendezői irányvonatokra, továbbá a nagy távolságra közlekedő irányvonatok képzésére.*

Romlott a kocsitartózkodási idő

Az üzemi jutalékalap képzésének egyik tényezője az egy dolgozó kocsira jutó többlet árutonnakilométer. Ennél a tényezőnél 129 millió forint nyereséget értünk el. Ennek 30 százaléka üzemi jutalék. Sokat ront azonban az eredményeken a kocsitartózkodási idő meghosszabbodása. *A nagy üzemeknél, a Dunai Vasműben, a Diósgyőri Lenin Kohászati Művekben és az Ózdi Kohászati Üzemeknél 40—45 órás kocsitartózkodást idő is előfordul.* Az első félévben a kocsiálláspénz 13 millióval emelkedett a bázishoz viszonyítva. *A vasútnak nem kocsiálláspénzre, hanem üres kocsikra van szüksége.*

A vonatok átlagos terhelésénél a terv 892 tonnát írt elő. Ezzel szemben *904 tonnás eredményt értünk el.* Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 elegytonnakilométer a bázishoz viszonyítva 8.25 százalékkal emelkedett. *Az őszi forgalomban még fontosabb a mutatók javítása.* A többletteljesítménnyel ugyanis több jutalék képzésére van lehetőség.

Mindezek üzemszervezési eredmények. Ebből is látszik, hogy *az őszi hónapokra is vannak még tartalékaink.* Kihasználásuk elsősorban a szállító felek és a vasút jó együttműködésén múlik. Ha szükséges, naponta többször kell beállítani és kihúzni a kocsikat. *Jelenleg ugyanis több száz kiszolgáló menet marad el. A kocsik 5—6 órát várnak beállításra és kihúzásra.* Az őszi forgalomban a mozdonyok és kocsik nagyobb üzemkészségét kell biztosítani.

Sok tennivaló vár a járműjavítókra. Annál is inkább, mivel kevesebb gőzmozdonyt javítottak, mint tavaly, ugyanakkor megnőtt a villamos- és Diesel-mozdonyok javítási átfutási ideje is. Nem beszélve arról, hogy a villamos- és Diesel-mozdonyok javítási százaléka 30 százalék körül ingadozik. A javításos kocsik száma átlag 5000. Ez fokozottabb idegen kocsi felhasználást jelent. *Emiatt az idegen vasutaknak 12 millió devizaforinttal fizettünk ki többet, mint a múlt év első felében.* Mindez arra int bennünket, hogy az eddigieknél sokkal nagyobb gondot fordítsunk az idegen kocsik mozgatására. Szerencsére a tranzitforgalom növekedett, így az egyenleg javult.

Reálisabb javítási igényeket

Az új munkáltatási és gazdasági rendszerbe bevont járműjavító vállalatok 92,3 *százalékos tervteljesítést értek* el. Elismerjük, hogy az újra való áttérés nem megy zökkenő nélkül. *Jobb szervezéssel azonban áthidalhatók a kezdeti nehézségek. A vontatási szolgálat és a járműjavító ipar között is jobb kooperációra van szükség.* Reálisabb javítási igényeket kell a járműjavítókkal szemben támasztani. *Egyszóval mindenkinek jobban kell alkalmazkodni az üzemi követelményekhez.* Az őszi forgalom nagyobb rugalmasságot kíván, az üzemi igények kielégítése érdekében.

Akad tennivaló a fiókműhelyeknél is. *Az első félévben a bázis 266 esetével szemben 338-ra nőtt a mozdonyok szolgálatképtelensége.* A villamosmozdonyoknál 35 000 kmre jut egy szolgálatképtelenség.

Fokozottabb ellenőrzésre, határozottabb vezetésre van szükség. A járműjavítókban és a fiókműhelyekben *meg kell követelni a minőségi munkát. meg kell szigorítani a technológiai és a munkafegyelmet.*

Az anyagellátás némileg javult. Az ellátás szervezetlensége. az előrelátás hiánya azonban még mindig gátolja a folyamatos javítási és fenntartási munkákat. Rugalmasabb intézkedéseket. jobb üzemi szemléletet várunk az anyagellátó részlegektől.

Fokozzuk a termelékenységet

— *Bevezetőben említettem már* — mondotta Lindner elvtárs —, *hogy a beruházási és felújítási munkákkal elmaradtunk. Most, a nagy forgalom közepette kell erőfeszítéseket tenni a lemaradások pótlására. Az építési szolgálat eredménye a bázishoz képest 48.6 millió forinttal romlott. Javulás esetén a többletered mény 20 százaléka az üzemi jutalékot növelné.* Ennél a szakszolgálatnál az őszi hónapokban jobban kell koncentrálni. Összpontosítani kell mind az emberi, mind a gépi erőket. A szétforgácsolt munkáltatást nem bírja a vasútüzem.

Helyes létszámgazdálkodással az élő munka termelékenységét is tovább lehet fokozni. Lindner elvtárs ezzel kapcsolatban is számos példát sorolt fel. Mint mondotta, *tovább lehet szélesíteni az egy vonatkísérő, sőt, a vonatkísérő nélküli közlekedési rendszert.* Ha a fűtőházakban kezelő brigádokat hozunk létre, csökkenteni lehetne a mozdonyszemélyzet szolgálati idejét. Ezután számos olyan példát sorolt még fel, amelyek figyelembevételével, alkalmazásával tovább lehetne javítani a munkát.

— A vasút őszi szállítási feladatai nehezek, de megoldhatók. *Higgadt, nyugodt, kapkodásmentes légkörre, határozott, felelősségteljes vezetésre van szükség. Ha a szolgálati helyeken megteremtjük a szocialista munkamorált, ha mindenki fegyelmezetten dolgozik, tudása legjavát adja, az eredmények nem lehetnek kétségesek.* A vasút ebben az évben is sikeresen fejezi be az őszi szállításokat — mondotta befejezésül Lindner József vezérigazgatóhelyettes.

(A második napirendi pontról. Jelentés a vasutas nők helyzetéről és szakszervezetünknek a nők körében végzett munkájáról, lapunk következő számában számolunk be.)

V. F.

ŐSZI FORGALOM
— minőségi követelményekkel

Az őszi forgalom feladatairól tárgyaltak szeptember 7-én a pécsi igazgatóságon. A tanácskozáson, melyen valamennyi fontosabb csomópont, főnökség szakvonali és mozgalmi vezetői részt vettek, jelen volt *Lindner József* vezérigazgató-helyettes is.

Magyari István, az igazgatóság vezetője az eddig végzett munka értékelésével kezdte beszámolóját. Elmondotta, hogy *a pécsi igazgatóság az első félévben 17,4 millió utast szállított el, 4,7 százalékkal többet, mint a bázisidőszakban.* Elfogadható volt a személyvonatok menetrendszerűsége, hiszen a tavalyi 3,32 százalék helyett az idén csak 1,12 százalékuk késett. A vonatok menetrendszerű indításáért dicsérte *Pécs* és *Bátaszék* állomások munkáját. Felhívta a figyelmet arra, hogy az őszi csúcsforgalom közepette is mindenütt biztosítani kell a menetrendszerű, kulturált utazás követelményeit.

Kritikai megjegyzések

— *Az utazóközönséggel közvetlen kapcsolatban álló személyzetünk magatartásán is változtatnunk kell* — mondotta. — *A forgalmi szolgálattevők hanyag megjelenése az utasokból élénk kritikai megjegyzéseket vált ki. Ezt a hiányosságot, csakúgy, mint az utastájékoztatásban mutatkozó hibákat, sürgősen meg kell szüntetni.*

Az áruszállításban elért eredményekről szólva elmondotta, hogy a pécsi igazgatóság a tervhez képest 24 ezer tonna többlettel kezdte meg szeptemberi feladatát. Néhány áruféleség — például kő, tégla és cement — szállításával anyaghiány miatt lemaradtak.

Rámutatott a továbbiakban arra, hogy a munkában minőségi hibák mutatkoztak a pécsi igazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken. Az őszi forgalom lebonyolítása során ezeknek a követelményeknek is érvényt kell szerezni. Először tervezték, hogy a tehervonatok átlagos terhelése meghaladja a 800 tonnát. Ezzel szemben mindössze 776 tonnát sikerült elérni. Szerepe volt ebben több objektív követelménynek, de legfőképpen annak, hogy viszonylag kevés vonatot közlekedtettek egységes terhelési norma szerint. Kedvezőtlenül alakult a tehervonatok utazási sebessége is.

Ésszerű kocsiválogatás

A teherkocsik statikus terhelése 1,4 százalékkal javult a bázishoz képest. Kedvező volt a kocsik dinamikus terhelése is: *a tavalyi 17,3 tonna helyett az idén 18,2 árutonna esett egy-egy rakott kocsikilométerre.* Ez elsősorban az ésszerű kocsiválogatás eredménye. Az átlagos kocsitartózkodási idő két órával csökkent, bár a tervezett értéket, a 11,2 órát még nem érte el. *Az első félévben 14 százalékkal több irányvonatot közlekedtetett az igazgatóság. A vonatközlekedési terv teljesítésében elért 89 százalékos eredmény nagyon pozitív, és a további fejlődés alapja.* A vonatközlekedési tervek további javításával még szervezettebbé kell tenni a forgalmat.

A gyorsabb kocsiforduló érdekében közvetlen feladat újabb menetirányító tartalékok rendszeresítése, az elegytovábbítás gyorsítása átállítós vonatokkal. Az őszi forgalom során különösen fontos, hogy tovább javítsák a vasút és a szállító felek együttműködését.

A vontatási szakszolgálat 100 etkm tervét az első félévben *4,7 százalékkal túlteljesítette.* A nagy teljesítményű mozdonyok terhelése azonban nem volt megfelelő. Az év hátralevő részében gondoskodni kell a vonóerő-kapacitás jobb kihasználásáról. A mozdonyforduló betartásával még sok a probléma, ezért ilyen szempontból is *fegyelmezettebb munkára van szükség az őszi forgalom idején.* Eddig kedvezőtlenül alakult a fajlagos szénfogyasztás, viszont javult a mozdonyok gazdaságos felhasználása. *A műszaki kocsiszolgálatnak az őszi forgalom során biztosítani kell, hogy a javításos kocsik mennyisége az igazgatósági kocsipark 5 százalékát ne haladja meg.*

Jelentős lemaradások mutatkoznak a pályafenntartási szolgálat munkájában. A dombóvári pályafenntartási főnökség lemaradása a legnagyobb, *közel 90 ezer munkaóra.* Nagyobb gondot kell fordítani a gépesített és az aláhuzalékolással történő pályafenntartásra. Intenzívebben törekedni kell a sebességkorlátozások csökkentésére.

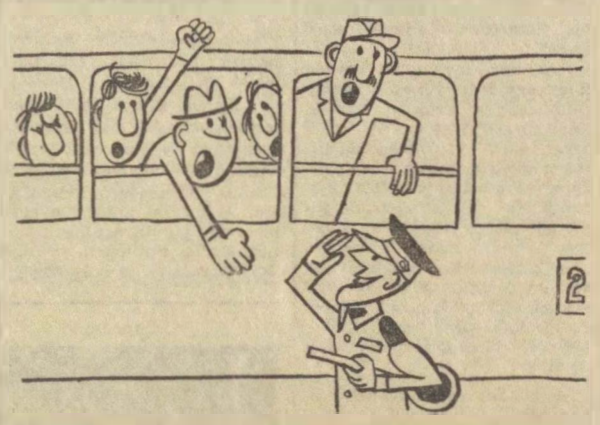
Intő figyelmeztetés

Kedvezőtlenül alakult az első félévben a pécsi igazgatóság baleseti helyzete. *A 28 haláleset és a 7 súlyos sérülés intő figyelmeztetés a jövőre nézve.* Váltó- és vágányút-ellenőrzés elmulasztása, jelzőmeghaladás, aláváltás következtében történt a legtöbb baj. Az őszi forgalom ebből a szempontból is gondosabb, fegyelmezettebb munkát követel. Sehol sem szabad megtűrni az utasítások megszegését.

A beszámolót követő vitában felszólalt Lindner elvtárs is. *A legfőbb feladatként a menetrend és a vonatközlekedési terv együttes teljesítését jelölte meg.* A fűtőházak dolgozóinak javasolta, hogy vezessék be a mozdonyok beérkezése utáni közbeváltást, mert ezzel is csökkenthető a mozdonyszemélyzet szolgálati óraszáma. Részletesen foglalkozott a gazdaságos munka jelentőségével is. A népgazdaság az őszi forgalom során nemcsak mennyiségi, de minőségi eredményeket is vár a vasúttól.

L. J.

NEM A FELELŐS SZOLGÁLATTEVŐ



— *Köszönöm, majd átadom a jókívánságokat, én ugyanis csak felügyelet alatt szolgálok.*

(Pusztai Pál rajza)

1 millió 200 ezer forint külön jutalom

A központi vezetőség augusztus 31-i ülésén hangzott el a javaslat: *a feszített szállítási feladatokat példaadóan teljesítő dolgozókat jutalmazza külön is a vezérigazgatóság.*

Két héttel később szeptember 14-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében 16 kiemelt vasúti csomópont szolgálati és mozgalmi vezetője, a vasútigazgatóságok, szakszervezeti területi és megyei szervezetek képviselői előtt *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes ismertette a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által meghirdetett külön célkitűzéseket és teljesítésükkel járó külön jutalmakat.

A szállítási feladatok elősegítése érdekében

szeptember 15-e és november 15-e között — kéthónapos időre — 1 200 000 forint külön jutalomban részesülnek

Budapest Ferencváros csomópont, Rákosrendező pályaudvar, Hámán Kató fűtőház, Szolnok, Hatvan, Komárom, Székesfehérvár, Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Békéscsaba, Szeged, Dombóvár, Nagykanizsa, Celldömölk, Szombathely, Győr csomópont és Sopron fűtőház dolgozói, *amennyiben teljesítik a tehervonatok menetrendszerinti indítására, a vonatközlekedési terv betartására és a tehervonati gőzmozdonyok 100 etkm-re vonatkozó külön minden csomópontra meghatározott feszített célkitűzéseit.* Ha az igazgatóságok csomópontjai teljesítik a feszített célkitűzéseket, az igazgatóságok menetirányítói és mozdonyirányítói a célkitűzésben meghatározott külön jutalomban részesülnek.

A csomópontok feszített célkitűzésének teljesítésével együttjáró többletjutalom mellett az igazgatóságok versenyében a korábban meghirdetett jutalmazás változatlan marad. A teljesítésekkel együttjáró többletbevételek eredményeként *e munka növeli az év végi üzemi jutalék összegét is.* A népgazdasági érdekek jószolgálata mellett tehát minden vasutas dolgozó kettőzve is élvezheti többlet munkája gyümölcsét.

Az értekezlet felszólalói helyesen fogalmazták meg: a *jelentős anyagi többlethez jutás most a csomópontokon és minden vonalszakaszon a részfeladatok konkrét meghatározását, pontos, fegyelmezett, lelkiismeretes végrehajtását követeli meg.* A csomópontokon minden dolgozó személyesen ismerje a többlet feladatból ráháruló feladatokat és határozottan cselekedjen minden csoport-, részleg- és turvezető.

A célkitűzések végrehajtása során

növelni kell a tehervonatok utazási sebességét, fokozott gondossággal és pontossággal kell ellátni a vonatösszeállítás, az irányvonatképzés, valamint az ehhez csatlakozó munkákat.

E célok szolgálatába kell állítani a hírközlő eszközöket. Hatékony műszaki szervező intézkedésekre van szükség, hogy biztosítva legyen valamennyi csomóponton a vezényelt gépek *normaidőn belüli vonatrajáratása*, a fűtőházba járatás, gépkiszolgálás és javítás.

Ugyanebben az időben intézkedés és anyagi ösztönzés lép hatályba a járműjavító dolgozói számára a *vontató járművek javítási, átfutási idejének csökkentése*, továbbá a villamos mozdonyok legalább 75 százalékának üzembentartása érdekében.

Helyes intézkedés volt ez mind a vezérigazgatóság mind a szakszervezet elnöksége részéről. Most a csomópontok, a forgalom és vontatás, valamennyi szolgálati ág dolgozóinak szoros együttműködése segíthet a legtöbbet a vasúti szállítások maradéktalan teljesítésében. A többletfeladatokban való sikeres részvállalás, a fegyelmezettebb, szolgálatkészebb, gondosabb munka a csomópontokon és vonalszakaszokon valamennyi dolgozó legszemélyesebb ügye.

K. J.

Már a Holdba is eljuthatott volna...

Farkas László mozdonyvezető híre messze szállt, a ferencvárosi fűtőház kerítésein is túlra. Még a soktornyú Parlamentig is. Hogy miért?

— *Nehéz ezt szavakba foglalni* — mondják a fűtőház szakszervezeti bizottságának irodáján. — *Hosszú évek óta egyik legjobb mozdonyvezetőnk. Olyan aktivánk ő akire mindig lehet építeni. Mindenki ismeri, szereti.*

Farkas László szikár ember. A szél, a korom mély barázdákat vont napbarnított arcára. Hajában már szürke szálak keverednek. Szeme vidáman, fiatalosan csillog.

25 éve tengelyen

— *Harminchét évvel ezelőtt, az akkori Északi Fűműhelyben kezdtem a vasútnál. Igazából. Mert hisz már apró gyerek koromban játszottunk, elcsenve édesapám vasutas csákóját. Nem is lehetett másképp. Apám, bátyám, mindenki a vasútnál volt. 1939-ben kerültem ide Ferencvárosba. Azóta — most néhány napja 25 éve — tengelyen töltöm az életemet.*

Negyedszázad mozdonyon, a végtelen sínpárokon. Hosszú idő. Vessük csak számba hány kilométert futhatott 25 év alatt. Vagy 750 ezret. Csillagászati szám. Valóban az. Eljuthatott volna a Holdba és vissza is.

— Nem teher a társadalmi munka egy mozdonyvezetőnek?

— Nem teher az. A műhelybizottságban bérfelelős, KST titkár és a társadalmi bíróság tagja vagyok. Igaz nem mind népszerű feladat, de úgy érzem: *értek a fiatalok nyelvén. Az igazságért mindig kiállok, ahol pedig baj van ott igyekszem segíteni.* Vitáim voltak, de még sohasem veszekedtem. Nem tudok haragudni.

Szeret mesélni

Hallottuk, hogy az öltözőben, a beíróban sokszor népes gyűrű közepén mesél a gépekről, kalandokról. Bizonyára sok érdekes kalandban volt már része?

— *Hát van mire emlékeznt. Két világháború, földrengés, árvíz és a sok-sok ezer kilométer. Halason volt egy cudar esetem. Éjjel volt és nem állt a bejárat.* Várunk, s miközben beszélgetunk látom, hogy szembe jön valami. Mire az emeltyűhöz nyúltam már összeütköztünk. Az én gépem volt nagyobb, nem esett különösebb baj. Szidom a kollégát, aki biztos elaludt, közben a gépen nem volt senki. *Akkor ijedtem csak meg, hogy mi lett az emberekkel.* Egyszercsak jönnek nagy lihegve és mondják, hogy valami műszaki hiba folytán elszaladt előlük a gép.

— *Komolyabb baleset szerencsére nem történt. A legszörnyűbb emlékem az volt, mikor a háború alatt szétverették a szerelvényem utolsó három kocsiját.*

— És mire emlékszik legszívesebben?

— *Minden évben a májusra. A friss levegő, a gyönyörű táj, az a legszebb. No meg az utóbbi parlamenti látogatás.*

Farkas Lászlót, a közszeretetnek örvendő mozdonyvezetőt a XIV. vasutasnapon ugyanis a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntette ki.

Sándor György

Zalaegerszegen bizakodó a hangulat

A zalaegerszegi vasutasok körében bizakodó a hangulat. A dolgozók szavából érződik, hogy büszkék a szombathelyi igazgatóság kitüntetésére. Az igazgatóságot első féléves eredménye alapján a Vasúti Főosztály és a szakszervezet központi vezetőségének vörös vándorzászlajával tüntették ki. Érdeme ez a zalaegerszegi vasutasoknak is.

Sokat lendítettek a munkán az újonnan szervezett szocialista brigádok. Amíg korábban zömmel a forgalmi dolgozókból kerültek ki a szocialista kollektívák tagjai, idén változás történt. *Miután a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatokat egyesítették, ennek megfelelően szervezték újjá a munkaversenyt is.* A forgalomnál hat, a vonatkísérőkből pedig öt brigádot alakítottak. A szocialista brigádok száma így öttel csökkent, de a tagok száma 160-ról 219-re gyarapodott. Ezzel a zalaegerszegiek *kettős eredményt értek el. A szervezés területén könnyebb lett a munkájuk, a szocialista embertípus kialakítását pedig szélesebb körben sikerült megteremteniük.*

Közös törekvés

Az „érem" harmadik oldala, hogy a szocialista közösség a jó munka legfőbb bázisává vált. *A forgalomnál a brigádok együttesen igyeknek a szállítási és forgalmi feladatoknak eleget tenni.* A vonatkísérők pedig tapasztalatok átadásával bonyolítják le a személy- és tehervonatok egyre növekvő forgalmát. A különböző csapatok tevékenysége összekovácsolódott. Közös a törekvés is: minél jobban ellátni a szolgálatot.

A komplex szocialista szerződések megkötése is jó eredményt hozott. Zalaegerszegen az állomásnak két nagy „partnerrel" kell közösen dolgoznia. A legnagyobb szállítók: a Zala megyei Kőolajipari Vállalat, valamint a MINERALIMPEX.

Az állomásiak szavukat adták

A kőolajipari vállalat dolgozói elmondták, hogy *20 ezer tonnával emelkedett exporttervük.* A termelési tanácskozáson pedig olyan döntés született, hogy ötezer tonna kőolajjal többet akarnak adni a népgazdaságnak. Munkájuk nagyban függ a rakodási kapacitás fokozásától. Megkapják-e időben az igényelt kocsikat, le tudják-e bonyolítani zavartalanul a kiszállítást?

Az állomás vezetői megértették a kőolajipari vállalat aggodalmát. *Ezért nyomban szavukat adták, hogy a szocialista szerződés alapján kiállítják a kocsikat.* Nem kis feladatra vállalkoztak, mivel ez naponta több mint százhatvan kocsit jelent.

Talán a vagonok biztosításával nem lett volna baj. De zavart okozott, hogy nagy időközökben egyszerre 40—50 vagont „zúdítottak" a telephelyre. Emiatt a rakodás vontatottan ment. A sok kocsival nem tudtak a kőolajipari vállalat dolgozói mit kezdeni. Éppen ezért *összeültek a szakemberek és megtárgyalták a szállítás, rakodás minden apró részletét.* Hamarosan elkészült az az időütemterv, amelynek alapján folyamatosan, a szükségeknek megfelelően, szervezetten érkeznek a kocsik a rakodási helyre, továbbá a kész szállítmányok is megfelelő rendben távoznak a kőolajipari vállalat telephelyéről. Ezen a „kisrendezőn" bonyolítja le a rakodási, illetve szállítási munkát a MINERALIMPEX is. *Így aztán a parányi rendező egyik erőssége a nagy állomásnak. Innen futnak ki a legnagyobb terhelésű irányvonatok, itt végzik el a rakodási feladatok zömét.*

Központosított szállítást szerveztek a 16-os AKÖV-vel is. A fuvarozóvállalat is megértette, hogy szervezett áru le- és feladással meggyorsíthatják saját munkájukat. Szívesen ráálltak a szocialista szerződés megkötésére. Már az első hetekben eredmény született. Az AKÖV dolgozói mindenkor figyelembe vették, hogy egy irányvonat érkezése után melyek azok a kocsik, ahol sürgősen kell elvégezni a kirakodást. *Így időben kiürítik azok a vagonok, amelyekre égetően szükség volt a „kisrendezőn".* Az állomás dolgozóinak pedig, mindig a „kezében" voltak azok a kocsik, amelyekkel az időütemezést tartani tudták. *Nem is volt fennakadás a kocsiellátásban.* A kocsiálláspénz pedig 22 ezer forintról 17 ezer forintra csökkent.

A gondos szervezésnek köszönhető, hogy a zalaegerszegiek 42 ezer tonnával túlszárnyalták szállítási kötelezettségüket. Az sem lebecsülendő, hogy *17 ezer tonnával több exportárut sikerült elszállítaniuk. A kocsik tartózkodását 1.8 órával rövidítették le a bázisidőszakhoz viszonyítva.* Kocsikihasználási tervüknek 101.9 százalékban tettek eleget, ami kocsinként 23.5 tonna raksúlynak felel meg. Vonatterhelési eredményük is kimagasló, ennél a tényezőnél 106 százaléko eredményt született. Csupán a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetésében maradtak le. Az állomás dolgozói úgy határoztak, hogy november 7-ig törlesztik adósságukat.

Jobb műszaki feltételeket

Nagyban gátolja a zalaegerszegiek munkáját, hogy a feladatok elvégzéséhez *nincsenek meg a kellő műszaki feltételek.* Amióta nagy gépek járnak be az állomásra, szűkiben vannak a vágányokkal. *A raktári kapacitásuk is kevés, de a személyforgalom növekedése is indokolttá tenné az állomás átépítését.* S amióta Szombathely és Nagykanizsa között a vágányok átépítését végzik, gyakoriak a vágányzárak. Nagy a torlódás a teherforgalomban. A késő esti órákban érkező vonatok naponta „csúcsforgalmat" idéznek elő. Ezeken a gondokon csupán szervezéssel nem lehet segíteni.

A fennálló nehézségek ellenére is azon fáradoznak, hogy első félévben szerzett kimagasló termelési eredményüket a jövőben fokozzák. A zalaegerszegi állomás dolgozói hathatósan hozzá akarnak járulni ahhoz a nemes törekvéshez, hogy az év végén a szombathelyi igazgatóságnál maradjon a vörös vándorzászló. S ha az igazgatóság területén rájuk csak a munka egy része hárul, ennek a feladatnak eleget kívánnak tenni

Forrai János

Időben felismerték a veszélyt

Augusztus 11-én, amikor Orosházáról elindult a 8644-es sz. vonat, s Tótkomlós állomást elhagyva az egyik sorompó nélküli útátjáróhoz közeledtünk, előttünk hajtott át egy teherkocsi, kaviccsal megrakva. Az eset szinte hátborzongató volt, mert a motorvonatban mintegy 100 utas tartózkodott.

Csala Árpád motorvezető és *Tóth József* vonatvezető éberségének köszönhető, hogy kellő időben felismerték a veszélyt. A szabálytalankodó teherautóvezető hét méterrel robogott el a motor előtt. A teherautónak YB 57—50 rendszáma volt.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

14 év alatt 1500 létesítmény

Augusztus elsején múlt 14 éve, hogy megalakult a *MÁV Magasépítő ÜV.* Létrejöttét a háború okozta rombolások helyreállítási és az első ötéves terv vasúti vonatkozású magasépítési létesítményeinek megvalósítása tette szükségessé. Működési területe az egész országra kiterjedt. Öt évvel később, 1955. január 1-től a vállalat *MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség* néven főnökséggé alakult át, s munkaterülete a budapesti igazgatóság területére korlátozódott.

A Magasépítő ÜV., illetve a főnökség a fennállása óta eltelt *14 év alatt mintegy 1500 létesítményt adott át üzemeltetésre.* Az átadott létesítmények a vasút minden szolgálati ágára kiterjednek.

A főnökség 1964-ben mintegy 100 különböző munkán dolgozik. Közülük legjelentősebbek a *Közlekedési Múzeum* újjáépítése, *Gyömrő* állomás átépítése, a *Keleti pályaudvar* felújításának befejező munkálatai és a kelenföldi munkásszállás építése.

Kiss József
Budapest

munkásvédelmi újjárat

Idejében készüljünk fel a télre

Minden év második felévének első felében, augusztus végén, szeptember elején veszi kezdetét a felkészülés az őszi és téli forgalomra. A vasútnak az év második felében a rosszabbodó időjárási viszonyok mellett is nagy szállítási feladatokat kell megoldania. A mezőgazdaság betakarítási időszaka egybe esik egy sor ipari termék, nyersanyag, nagy volumenű év végi szállításának időszakával.

Az őszi és téli forgalomra történő felkészülést a vasútnál általában a műszaki feltételek biztosítására való törekvés jellemzi. A szállítás műszaki feltételei mellett azonban *a legmesszebbmenőkig biztosítani kell a szükséges személyi feltételeket is.* Az időjárás a gépeknél fokozottabban veszi igénybe az embert.

Ügyeljünk egymás biztonságára

A pályafenntartási szakszolgálatnál például *több súlyos és halálos baleset fordult elő, váltó- és kitérőtisztítás, jegelés közben azért, mert a zord időjárás elleni öltözködés mellett hiányzott a kellő felügyelet.* Még mindig igen gyakori a második-harmadik orvosi csoportba sorolt dolgozók együtt vezénylése, sőt, tapasztaltuk harmadik csoportos dolgozó egyedüli beállítását.

Télen, amikor a távolba látás korlátozott, lényegesen romlanak az észlelés és cselekvés körülményei, mind a pályamunkások, mind a járművek vezetői szempontjából. Ez arra inti a mozdonyszemélyzetet, hogy a veszélyeknek kitett pályamunkások biztonságára sokkal nagyobb gondot fordítsanak. Nem szabad megismétlődni az olyan eseményeknek, hogy fényes nappal embereket ütnek el. Tekintsék úgy az állomási váltók területét, hogy ott állandóan megtalálhatók a forgalom zavartalan menetét biztosító pályamunkások. *Nagyfokú felelőtlenséget bizonyít az a körülmény is, hogy a sínek mentén dolgozókat felügyelet nélkül foglalkoztatják.* Meg kell javítani a vágányok között dolgozók tájékoztatását, értesítését, mert ennek hiánya az elmúlt télen több halálos balesetet okozott.

A vonatkísérők számára legkellemetlenebb a hófúvás, a zord idő. Az amúgy sem veszélytelen tolatási műveleteket a melegebb ruhák által is akadályoztatva, síkos, jeges, sokszor 15—20 cm-es hóban kell elvégezniük. *Óvatosan dolgozzanak,* mert a hó alatt jég lehet, a hó kemény felülete beszakadhat, illetve nem látható botlási veszélyt takarhat. *A vízdaruk körzetében sokszor sínkoronán felül ér a jégpáncél.* A közlekedő gőzmozdonyok által elcsurgatott víz szinte korcsolyapályává változtatja a legsűrűbben használt vágányok közeit.

Hathatós intézkedéseket

Előfordult esetek köteleznek bennünket az ismétlődések megakadályozására. *Nem hiábavaló, ha a szolgálati vezetők már most megkezdik a jellemző téli balesetek elleni hathatós védelem oktatását.* A munkaterületek, tolatási területek talajának rendbehozását, a munkacsapatok, csoportok megfelelő beosztását a felügyelet, a tájékoztatás biztosítását. Nem szabad előfordulni olyan jelenségnek, hogy egy-egy pályamesteri szakaszon, ahol két-három előmunkás is van, éjszakai munkához sem pályamester, sem előmunkás, de még első csoportos dolgozó se álljon rendelkezésre.

A felsoroltakon kívül igen sok még azoknak a baleseti forrásoknak a száma, amelyek ismerete alapján már most intézkedéseket kell tenni.

A baleseti veszélyforrások felfedése és megszüntetése mellett gondoskodni kell a dolgozók egészségének védelmét szolgáló intézkedésekről is. Időben, már most, *a soron következő üzemszemléken, vagy esetenként azokon kívül is, meg kell állapítani a szolgálati helyek, öltözők, melegedők, műhelyek, nyílászáró szerkezeteinek, tetőszerkezeteinek hiányosságait,* különösképpen a csarnok jellegű munkahelyek kapuzatának, fűtésének, világításának problémáit, a vízelvezetés évek óta fennálló megoldatlan állapotának javítási lehetőségeit.

A dolgozók ellátása érdekében intézkedni kell a téli ruházat időben történő biztosítása és a melegítő ital kiszolgáltatásához szükséges nyersanyagok beszerzése ügyében. A szolgálati vezetők és a mozgalmi szervek jól ismerik a feladatokat. Ha idejében és gondosan felkészülnek a télre, minden bizonnyal kevesebb nehézséggel kell majd megbirkózniuk.

Hegedüs Károly

Foglalkozzanak többet a munkásvédelemmel

Szakszervezetünk Baranya megyei bizottsága legutóbbi ülésén foglalkozott a Dombóvári Építési Főnökség baleseti helyzetével. Az első félévben tizennyolc baleset volt a főnökségnél — ugyanannyi, mint a múlt év hasonló időszakában. A helyzet tehát lényegében nem javult, sőt ha azt is megnézzük, milyen mérvű kiesést okoztak a balesetek, megállapíthatjuk, hogy növekedett a baleset okozta hátrány. *Elismerést érdemel viszont a gépállomás, a hegesztő és a vertikális építésvezetőség,* ahol az elmúlt félévben nem volt üzemi baleset.

Fegyelmezettebb munkát!

A legtöbb baleset a két felépítményi építésvezetőségnél történt, ahol a munkasletszám többsége dolgozik. Az előfordult balesetek közül egy sem okozott csonkulást, nem volt halálos kovetkezményük, mégis beszélni kell róluk. Főként azért, mert *valamennyi könnyen elkerülhető lett volna, ha nagyobb figyelemmel és fegyelmezettebben végzik a munkat.* A fegyelmezetlenség megmutatkozott a balesetek kezelésében is. Négy balesetet például csak az eset után több nappal később jelentettek be, amikor már nem lehetett orvosi kezelést.

A tavalyihoz képest javult a helyzet a balesetek kivizsgálása tekintetében. *A nem kielégítő baleseti jegyzőkönyveket a főnökség visszaküldi a munkahelyeknek, hogy pótolják a hiányosságokat.* Ilyenkor az érdekelt építésvezetőket külön is figyelmeztetik a rendeletek betartására. Kiutazásaik alkalmával a főnökség vezetői rendszeresen ellenőrzik a munkavédelmi előírások betartását.

A formai követelményeknek nagyjában és egészében eleget tesznek a Dombóvári Építési Főnökségnél. *Itt is megtartják a szokásos oktatást, ellenőrzik a biztonsági berendezéseket.* Mindez azonban kevés ahhoz, hogy az építésvezetőségek dolgozói valóban szívügyüknek tartsák a balesetek megelőzését. *Nem elég a sablonos munkavédelem.*

Eredményesebb lenne a Dombóvári Építési Főnökség munkásvédelme, *ha többet és jobban foglalkoznának a munkavédelmi őrsegekkel mint a baleset-megelőzés egyik elsőrendű bázisával.* Jelenleg munkavédelmi őrsegekkel, *mint a* leginkább a „változó" jelzővel jellemezhető. *A gépállomason jól dolgoznak a munkavédelmi őrök.* Legkevésbé kielégítő viszont tevékenységük a felépítményi építésvezetőségeknél.

Hasznos módszer

Igazán nem jelenthet vigaszt a főnökség számára, hogy a bekövetkezett üzemi balesetek miatt legtöbbször a sérült volt hibáztatható. Az mindenesetre hasznos, *hogy a mulasztások miatt írásban is figyelmeztették két sérültet és egy pályamestert, valamint fegyelmileg vontak felelősségre négy sérültet, három balesetet előidéző dolgozót, egy előmunkást, egy pályamestert és egy Tvg-vezetőt.*

A balesetek csökkentésére a főnökségnél is megvan a lehetőség. *A szakszervezeti bizottságnak és a szakvonali vezetőknek többet kell foglalkozniuk ezentúl a munkavédelemmel.* A munka rendszeresebb ellenőrzése, a munkásvédelmi őrségek újjászervezése és alaposabb kioktatása minden bizonnyal meghozza majd a kívánt eredményt a második félévben kevesebb balesettel végzik a munkát.

(lj)

Berkovics Lukács műszerész és Balogh László kábelkiegyenlítő-berendezés szerelését végzik a Déli vasúti összekötő hídnál.

(Horváth Erika felvétele)

Nem a sértett panaszkodott

Mindannyiunk közös ügye a fegyelem megszilárdítása. Éppen ezért arról a szeptember 6-i vasárnapról szeretnék írni, amikor Ön és társa az 509 számú vonatot hozták a Nyugati pályaudvarra.

Nem a sértett panaszkodott, magam láttam, amit láttam!

Láttam és hallottam azt, amikor Ön lekiabált a gépről az ott intézkedő Bartha Sándor főintéző, ügyeletes tisztnek, hogy „nem tudsz köszönni...?" Az nem szólt, csak nyelt egyet.

Mi volt ez???

Vicc vagy komoly dolog. Ha vicc volt, úgy elmegy — csak éppen annyi a szépséghibája a dolognak, hogy szolgálatban történt. Ha komoly dolog volt, úgy nem értem! Mint mondom, magam láttam — amikor megálltak a csarnok 6. számú vágányán —, hogy az ügyeletes a sapkájához emelte a kezét, tisztelgett, ami üdvözlést jelent.

Na meg a tegezés...?

Szép dolog az — közelebb hozza az embereket egymáshoz —, de ez esetben durván, lekicsinylően hatott a feljebbvaló felé.

Igen, feljebbvaló! Ha tetszik, ha nem! A vasútüzemi szolgálat természeténél fogva megköveteli a függést. Megköveteli a fűtő és a mozdonyvezető, a mozdonyvezető és a felvigyázó, a mozdonyfelvigyázó és mérnök, a mérnök és főtőházfőnök, az osztályfőnök, az igazgató, és helyes intézkedéseivel az Ön életére is ügyelő, sokszor rangban és korban is idősebb forgalmi tisztviselő viszonyában is.

Igaz?

S ha most Ön, Ferenczi Jenő, egy kicsit tud köszönni, úgy — reméljük — megköszöni ezeket az intelmeket.

— lyf. —

Nemzetközi élet

Figyelmeztetni kell a közvéleményt

A fenti címmel nemrég cikk jelent meg a New York Timesban az amerikai vasutasok helyzetéről. A cikk éles fényt vet *a vasúttársaságok növekvő kizsákmányolási magatartására*, mivel azok egy új program keretében óhajtanák a vasúti személyzet, különösen a nem operatív személyzet jövedelmét csökkenteni, és számos dolgozót állásától megfosztani. A társaságok azt állítják, hogy *a vasutasokat nagyon „elkényeztetik"*. Ezért a béreket ők akarják diktálni, *és szeretnék a szakszervezeteket a bértárgyalások vezetésének jogától elütni.*

Az igazság az, hogy a technikai haladás és az automatizálás bevezetése során a vállalatok mindent megígértek a munkásoknak. Mi lett az ígéretekből: *5 millió munkanélküli, és a lakosság egyharmada szegénységben él.* Ezeknek a sorába sok olyan is tartozik, aki a vasutak alkalmazásában állott vagy áll. Az üzemben levő vasutak kiterjedése ma ugyanolyan nagy, mint 1922-ben volt, a tonnakilométerek száma pedig azóta 40 százalékkal emelkedett. *Ugyanakkor a vasutasok száma 25 százalékkal csökkent. Az utóbbi években 300 000 dolgozót racionalizáltak.*

A vasutasszakszervezet kimutatja, hogy a kizsákmányolás foka az Egyesült Államokban *jóval nagyobb, mint más kapitalista államokban.* Franciaországban 14,6 alkalmazott esik a vasúti pálya egy mérföldjére (1,6 km), Olaszországban 16,2, Nyugat-Németországban 16,2, míg az Egyesült Államokban mindössze 3,6 dolgozó jut. Az észszerűsítési rendszabályok és *a fokozott kizsákmányolási módszerek következtében a munkateljesítmény számos szolgálati ágban 410 százalékkal emelkedett.* Nem emelkedtek azonban a bérek. Nincs tehát alapja az amerikai reklámszakemberek „szabad világról" és „népi kapitalizmusról" szóló legendáinak. Mindez arra indítja a szakszervezetet, hogy azzal vádolja a vasúttársaságokat: *saját zsebükbe dugják a technikai haladás teljes hasznát,* és nem hajlandók azt a dolgozókkal megosztani. Lám a tőkések továbbra is tőkések maradnak.

Kidolgozták a jugoszláv vasutak korszerűsítési programját

A jugoszláv vasútak évről évre nagyobb forgalmat bonyolítanak le. *A múlt évben 210 millió utast és 60 millió tonna árut szállítottak.* Hogy a vasút ne maradjon a jugoszláv népgazdaság „szűk keresztmetszete". hosszú tanulmányozás után kidolgozták a korszerűsítés programját.

A program értelmében ebben az évben kezdődött meg a fővonalak rekonstrukciója. A vasútak technikai állapota meglehetősen elavult: *a mozdonyok 47 százalékát ki kell cserélni.* Az utolsó 10 évben a teherforgalom 32 százalékkal emelkedett, ezzel szemben a mozdonypark 15,3 százalékkal nőtt meg.

A legszűkebb keresztmetszetet a Jeszenica—Titov Velesz, Vroplje—Szarajevó és Zágráb—Rijeka vonalak mutatják: *ezek az egész hálózat teherforgalmának mintegy a felét bonyolítják le.* A rekonstrukció folytán ezekre a vonalakra 800 millió dinárt fordítanak a legközelebbi hét évben. Ezenkívül 1970-ig 900 km új vonalat építenek és 200 km-t felújítanak.

A program szerint új állomásokat építenek Ljubjanában, Zágrábban, Belgrádban, Doboban és Popovcában. A tervek szerint *1970-ig beszereznek 200 villamosmozdonyt és villamosítják a Jeszenica—Titov—Velesz, Zágráb—Karlovas és Vrpolje—Szarajevo—Plocse vonalakat.* 1964 végéig körülbelül 170, a jövő évben 300 km hosszú vonalat villamosítanak. A villamosítás révén felszámolják a teljesítőképesség hiányosságait és több fővonalon második vágányt építenek.

Jelentősen emelkedik a szerelvények gyorsasága is. A tehervonatoké 80, a gyorsvonatoké 120, az expressz vonatoké pedig 150 kilométer/órára.

Nagyra értékeljük a támogatást

— LEVÉL AZ ELNÖKSÉGHEZ —

Szakszervezetünk elnöksége levelet juttatott el a Dél-Vietnámi Felszabadítási Nemzeti Front csehszlovákiai képviseletéhez. A levélben szolidaritását fejezte ki és támogatásáról biztosította az elnökség az imperialisták és bérenceik ellen harcoló vietnámi népet. A levélre az alábbi válasz érkezett Prágából:

Kedves barátaim!

Engedjék meg, hogy a Dél-Vietnami Felszabadítási Nemzeti Front Képviselete nevében és a dél-vietnami nép nevében hálás köszönetünket fejezzük ki azért a szolidaritás-megnyilvánulásért, amelyet hozzánk intéztek.

Nagyra értékeljük a rokonszenv és a támogatás megnyilvánulását, amelyet hazánk függetlenségéért, a demokráciáért, a semlegességért és a békéért folytatott harcunkban nyilvánítottak.

Sok sikert kívánunk, boldog életük megteremtésére irányuló munkájukhoz.

Fogadják kedves Barátaink, szívélyes üdvözletünket.

A Dél-Vietnámi Felszabadítási Nemzeti Front Csehszlovákiai Képviseletének helyettes vezetője

Dinh—Ba—Thi

Legújabb szakszervezeti kiadványok

Predáts Gyula:
A szakszervezetek ifjúságnevelő tevékenysége.

A szakszervezeti aktivistáknak fontos feladatuk a dolgozó ifjúság erkölcsi, politikai nevelése, szakmai képzésének elősegítése. *A hézagpótló munka elsőként foglalja össze a szakszervezetek ifjúságnevelő tevékenységével kapcsolatos feladatokat, ismerteti a kialakult vagy a kívánatos jó munkamódszereket.*

(Ára: 6,30 Ft.)

Dr. Szendei Ádám:
Hogyan táplálkozzunk helyesen?

A Válaszolunk a dolgozók kérdéseire sorozatban megjelent füzet a modern táplálkozástudomány elvei alapján nyújt hasznos tanácsokat a *helyes étrend* összeállításához. *Kitér arra is, hogy mit, mennyit, mikor és hogyan fogyasszunk.* Bemutatja az összefüggést a táplálkozás, az egészség és a munkaképesség között. Táblázatban ismerteti a különféle munkaterületen dolgozó felnőtt napi kalóriaszükségletét, ismerteti a legfontosabb élelmiszerek fehérje-, zsír-, szénhidrát- és kalóriatartalmát is. (Ára: 1,— Ft.)

Dr. Szegő Tamás:
Hol és hogyan intézik a munkaügyi vitákat?

A Válaszolunk a dolgozók kérdéseire sorozat legújabb kiadványa hasznos segítséget jelent a szakszervezeti bizalmiaknak, aktivistáknak. A szerző először a munkaügyi vita fogalmát tisztázza, majd külön fejezetekben ismerteti az egyeztető bizottsági eljárást, a végrehajtási szabályokat és a munkaügyi viták szolgálati úton történő elintézését. (Ára: 1,— Ft.)

Érdekes statisztika

A szakszervezet Borsod megyei bizottsága statisztikát készített a szocialista munkaversenyben részt vevő brigádokról. A statisztika szerint a megyei bizottság területén 1122 munkabrigád dolgozik. Ebből 245 brigád elnyerte a szocialista brigád címet. 157 brigád az oklevelet, 88 pedig a zászlót és a jelvényt is megkapta.

A szocialista szolgálati hely vagy műhely címért küzdő szolgálati helyek száma a múlt évi háromról 14-re emelkedett. Természetesen akad még tennivaló is hiszen 45 alapszervhez tartozó szolgálati helyek közül egyharmad résznél ellaposodott a versenymozgalom.

Kisvárdai János
Miskolc

TANÉVNYITÁS

Szeptember 7-én csaknem 300 hallgatóval. 78. évfolyamát nyitotta meg a MÁV Tisztképző Intézet.Ez az első olyan évfolyam, amikor valamennyi szakszolgálati ág tisztjelöltjei egy időben kezdik meg a tanulást. A tanévnyitón Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet, majd Kun Dezső tanácsos, az intézet igazgatója ismertette az intézet rendtartását. A képen Kun Dezső tartja tájékoztatóját.

(Horváth Erika felv.)

Munkásakadémia hét tagozattal

Egy hónap múlva mindenütt megkezdődnek a munkásakadémiai előadások. Hetedik éve már, hogy a gyárak, üzemek dolgozói az ismeretterjesztés új, minőségileg magasabb formájában, *a munkásakadémiákon bővíthetik tudásukat, szélesíthetik ismereteiket.* Az elmúlt időszakban — nyugodt lelkiismerettel mondhatjuk — évről évre növekedett a hallgatók száma, s növekedett az előadások színvonala is.

Az elmúlt év munkásakadémiáinak látogatottságát értékelve megállapítható, hogy a *Landler Járműjavítóban* minden ötödik dolgozó rendszeresen járt a különböző előadássorozatokra.

Az új oktatási évadban *hét tagozattal indul a munkásakadémia.* Most, az évad kezdete előtt arról számolhatunk be, hogy a dolgozók megkedvelték az előadásokat, szívesen jelentkeznek a tagozatokra. *Eddig több mint ötszázan juttatták el a szakszervezeti bizottságra jelentkezési ívüket.* Ha figyelembe vesszük, hogy több százan párt-, KISZ-, szakszervezeti és egyéb állami oktatásra kérik, illetve kérték felvételüket, akkor elégedettek lehetünk a munkásakadémiai hallgatók számával.

Az új évadban *változatos, sokoldalú előadások* várják a hallgatókat. Ismerve a Landler Járműjavító dolgozóinak, szakmunkásainak képzettségét, akkor nagy fontosságot kell tulajdonítanunk a gőzmozdonyjavítási, az általános műszaki és teherkocsi-javítási tagozatoknak, hiszen *az előadások mintegy továbbképzésül szolgálnak a hallgatóknak.* Reméljük, az itt szerzett ismeretek a minőségi munka javítását segítik majd elő.

Természetesen, a többi sorozat is sok érdekességet tartogat. Ízelítőül íme a természettudományi-földrajzi tagozat előadásainak címe: *Kincses India, Kuba, Élet a tenger mélyén, Milyen állatok népesítik be a világrészeket?, Déleurópai államok. Végig a magyar Dunán, a Déli-sark meghódítása, Különös állatok, Világító állatok, Elektromos állatok, Vulkánok a tengerben, A világ legmagasabb csúcsán.*

S ami a legfontosabb: minőségben és szemléltetésben egyaránt színes, tanulságos előadások tanúi lesznek a munkásakadémia „diákjai".

Tamás Menyhért

Az ezerarcú Párizs

(Útijegyzet II.)

Látkép a Notre Dame tetejéről

Egy kicsit úgy mint Budapestet a Duna, a Szajna szeli ketté a várost. Ha csak a két parton sétál végig a turista, már tekintgethet jobbra-balra. Itt a Place de la Concorde, a Bourbonok — volt királyi család — palotájával, mely jelenleg a nemzetgyűlés székhelye. Ott a Montparnasse, a művésznegyed, hol megannyi sápadt, sovány, villogószemű fiatalember tengeti életét a bárokban, bisztrókban és kávéházakban.

A város északi részén, a Szajna jobbpartján terül el a romantikus Montmartre, a bohémek Párizsa. Külön világ... Hontalan lányok, utcai antikváriumok, csapszékek, bárok, a romantika, a dal, a muzsika, a szerelem és sok különös ember különös kerülete ez.

A Szajna kicsi szigetén — a Margitszigethez hasonlóan — áll Párizs egyik nevezetessége, a Notre Dame (Mi asszonyunk templom). A gótikus építészeti remekmű két csonka tornyával a sötét és sejtelmes középkor alkonyát idézi vissza. Victor Hugó nagy regényének címszereplője, mely körül az író bemutatja a korabeli Párizs életét, a lélna csőcselék, koldusok és csepűrágók világát, benne a szépséges cigányleány Esmeralda és Quasimodo, a félszemű, púpos szörnyeteg harangozó tragédiáját. A film és a regény járt az eszemben, amint felfelé igyekeztem a 372 lépcsőfokon.

Fentről csodálatos a kilátás.

A Szajna fénylő tükre, a sok-sok híd, a kanyargó sugárutak, a messzire zöldelő Louvre-kert, a barokk és rokokó stílben épült palota, a Madelein templom, a 750 éves Sorbonne, a nagy pályaudvarok a Gare de l'Est, a Gare de Nord, az Opera és a többi nagy épület mind-mind mutatja magát. Valóságos nemzetközi találkozóhely az ott fenn a torony tetején. Kattognak a fényképezőgépek... És ez a hatalmas metropolis — Párizs — mint szép lány tűri, hogy csodálják.

A tereken vigyázz, ha lesülsz! — figyelmeztettek már itthon. Igazuk volt! Mert ki Párizs terein székre ül, annak bizony le kell szurkolni a 30 szantimot (kb. 1,50 Ft).

Utaztam hajóval a Szajnán, láttam kívül-belül a Notre Dame-ot, láttam az Invalidusok templomát, hol Napóleon császár, a nagyhírű hadvezér alussza örök álmát. Láttam Arts et Metier múzeumban Cugnot francia tüzértiszt 1769-ben szerkesztett, egyben a világ legelső gőzmasináját, Blériot repülőgépét és sok más technikai érdekességet. A Louvre csodás képeit, Szent Johanna, a hőslelkű parasztlány aranyozott szobrát. A Luxembourg-kertet, ahol Ady annyit álmodozott, mellette az utcát, ahol a „Platánfa álma" című verset írta. Ugyancsak Ady emlékének áldozva végig mentem a Szent Mihály úton, mely a költőt egyik legszebb dalára inspirálta. Hallottam elragadóan beszélni Edith Piaffról és Gérard Philipe-ről, megnéztem Versaillest, láttam sok gazdag és sok-sok szegény franciát. A bulvárok tömegforgalmát. Azt is láttam, hogy Párizs nemcsak a fény, hanem a tükrök városa is. Tükrök az utcán, az üzletekben, a bisztrókban, a péknél, a fűszeresnél, a bormérésekben, otthon és mindenhol. Talán azért nem alakoskodók, hanem természetesek a franciák, mert sokat látják magukat szemtől szembe.

Igaz, nem masztam meg az Eiffel-tornyot, de jártam arra alkonyattját, ahol alig több mint három évtizeddel ezelőtt József Attila ezt írta, azaz így látta Párizst:

„Az Eiffel-torony éjjel
eldől,
Bebúvik paplanos
ködökbe
Ha lány vagy, megcsókol
a rendőr,
S az illemhelyen nincs
ülőke."

Ez mind-mind Párizs! S ha néhány nap alatt nem is sokat, de talán valamit én is láttam belőle.

Gergely József
Vége.

Október 3.-án nyitják meg a nemzetközi modellező kiállítást

A Közlekedési Múzeum zilált területét járva jutottunk el egy elbújtatott kicsi irodába, *dr. Vaszkó Ákoshoz*, a kiállítás főrendezőjéhez.

Készségesen ad felvilágosítást. Bár nem sok szó kell ahhoz, amit itt lát a szemlélő: *asztalok, polcok, szekrények tele és tele miniatűr mozdonyokkal, kocsikkal, sínekkel, váltókkal, ilyen-olyan jelzőkkel.* Még a felnőtteket is lázba hozza a sok érdekesség.

Látszik, hogy Vaszkó Ákos nagy barátja a modellezésnek, mert mint hímestojást úgy kezeli a pompás kis járműveket.

— Ez a Rivarossi olasz gyermekjátékokat gyártó cég küldeménye — mutat a műanyag vatta közé ágyazott kicsi vasúti szerelvényre. Egy másik dobozban Európa első *— 1835-ben a Nürnberg—Fürth közötti vonalon közlekedő* — gőzmozdonyát az „Adler"-t látjuk. A „Märklin" — nálunk is jólismert — német cég is kitett magáért. *Sok villany-, Diesel-mozdony, személy- és teherkocsik kerülnek elő a „Märklin" dobozokból.*

Itt egy magyar modellező munkája: kétszintes vasúti híd, amott egy nagyszerűen berendezett modern állomás, *Farkas Pál* mérnök rendkívül érdekes alkotása látható. *Somogyi Miklós* egy vasúti „G" és „I" kocsinak szerkesztette meg hű mását. *Kratochwill Mátyás* szegedi modellező olyan Déli pályaudvart épített, hogy a nagy, a valóságos csaknem elbújhat mellette.

Az egyik sötét sarokban áll s vár, hogy színre lépjen a múzeum egyik büszkesége — 1:10 arányban készült modell — *egy Boco mozdony.*

— Ez is ott lesz — mutat a gépecskére Vaszkó Ákos. — *Évenként rendeznek Európában hasonló kiállítást. A legutóbbi Görlitzben volt, s ott született olyan döntés, hogy az 1964. évit Magyarországon rendezik meg. Tíz legnagyobb cég képviselteti magát, köztük a „Morop" a nemzetközi vasútmodellező szövetség is.*

Van dolog...! Peregnek a napok... Hamar itt lesz október 3, a nyitás napja. Telefon csendül. Ismét egy szállítmányt hoznak, kiállítási anyagot.

— gergely —

Elvitték a gépgyalut

A lap május 16-i számában megjelent: a tapolcai állomáson lévő pályafenntartási asztalosműhelyből *elvitték a gépgyalut*, s azóta kézi erővel gyalulnak az ott dolgozó asztalosok és ácsok.

Ez érthetetlen! A Balaton északi partjára, a türjei és bobai vonalra itt készítik el az új vagy a javítási munkákat, verejtékes emberi erővel.

Bognár Károly
Tapolca

BÚCSÚ AZ ÜDÜLŐTŐL

Alig ismerni rá a vasutasszakszervezet hajdúszoboszlói gyógyüdülőjére, úgy megszépült. Nem csoda, hogy a vendégek két hét eltelte után fájó szívvel vesznek búcsút a csendes, kedves épülettől, ahol a pihenés, a felüdülés minden feltételét biztosítják.

Ezek a vendégek utolsó napjukat töltik az üdülőben. Gyarmati Erzsébet gondnoknak átadják azokat a könyveket, amelyeket a pihenés alatti részben vagy teljesen kiolvastak.

Németh István az Utasellátó dolgozója és felesége ellenőrzik, hogy mennyit gyarapodtak súlyban a két hét alatt. A férj 3, a feleség 2 kg-ot hizott.

(Hemző Károly felvételei)

A vasút ügyét szolgálják a VATUKI külföldi kapcsolatai

Jelentősek, a vasút fejlesztése szempontjából rendkívül fontosak a Vasúti Tudományos Kutatóintézet nemzetközi kapcsolatai. Erről beszélgettünk Szentgyörgyi Károly igazgatóval.

Szakértői értekezletek

— *Az OSZZSD keretében folytatott közös tudományos munkáról, számos feladat kidolgozásában elért eredményeinkről más alkalommal már beszámoltunk* — mondotta bevezetőjében. — Most elsősorban a tudományos tanácskozásokon, értekezleteken végzett munkákról kívánok szólni. Kutatásainkkal kapcsolatban több szakértői értekezleten vettünk részt. Az OSZZSD a Diesel-mozdonyok erőátviteli rendszereinek összehasonlító vizsgálata és alkalmazási területük kijelölése tárgykörében 1963 júniusban Budapesten tartotta szakértői értekezletét, amelynek előkészítését és rendezését intézetünk bonyolította le. Ezen az értekezleten a nemzetközi távbeszélő- és távíróforgalom automatizálásának kérdéseit tárgyalták. *Mindkét témakörben előkészítettük a tárgyalási anyagot és kidolgoztuk a magyar javaslatokat.* Ugyancsak Budapesten tartotta értekezletét az OSZZSD az előfeszített betonalj legjobb típusának kiválasztása témakörében is. Az értekezleten előterjesztett javaslatainkat a bizottság elfogadta. Az említetteken kívül részt vettünk az OSZZSD nyolcnyelvű vasúti szaknyelvtára munkabizottságának varsói ülésén, ahol a szótár szerkezetével kapcsolatos kérdéseket vitatták meg.

— *Közreműködtünk a KGST Műszaki Tudományos Együttműködés keretében a DR, az NDK vasúti szakértői által lebonyolított magyarországi tanulmányút rendezésében* — folytatta az igazgató. — *Ennek a tanulmányútnak a ragasztott talpfákkal szerzett hazai tapasztalatok megismerése volt a célja. A kutatók elismeréssel nyilatkoztak eredményeinkről, és a dokumentáció átadását kérték.* Múlt év novemberében részt vettünk Rostockban az „Umschlagtechnik" tárgykörében tartott konferencián, ahol a Közlekedéstudományi Egyesületet is képviseltük.

Bővültek a kapcsolatok a nyugati országokkal

— Milyenek a kapcsolataik a nyugati és távolabbi országok tudományos köreivel?

— *Egyik munkatársunk az OMFB, valamint a METESZ megbízásából részt vett a Nemzetközi Kutató Filmszekció (AICS) jénai kongresszusán és előadást is tartott.* Másik munkatársunk a Gépipari Tudományos Egyesület kiküldetésében részt vett Londonban a IV. nemzetközi roncsolásmentes anyagvizsgáló kongresszuson, és előadást tartott. Munkatársunknak a Brit Vasutak Kutatóintézetét és más kutatóintézeteket is alkalma volt felkeresni, ahol értékes tapasztalatokat szerzett. Ugyancsak meglátogathatta a francia vasutak laboratóriumát és tanulmányozhatta a sínhegesztések ultrahangos vizsgálatát.

Az NDK Építésügyi Minisztériumának meghívására egyik munkatársunk *tanulmányozta a vasbetonalj-gyártást és exporttárgyaláson is részt vett.* A Külkereskedelmi Minisztérium megbízásából egy munkatársunk részt vett az indiai vasutaknál folytatott exporttárgyaláson, mint vasúti szakértő. Kutatóinknak egy kisebb csoportja részt vett a Közlekedéstudományi Egyesület által szervezett ausztriai tanulmányúton. Az innsbrucki pályaépítő és fenntartó gépkiállításon működés közben tanulmányozták a különféle gépeket.

Intézetünk járműkísérleti osztálya *végezte a külföldről beszerzett új, nagy teljesítményű Diesel- és villamosmozdonyok teljesítményvizsgálatait.* Erre a célra a Csehszlovák Államvasutak korszerű mérőkocsiját is igénybe vettük. A próbák alkalmából a külföldi szakemberekkel jó együttműködést építettünk ki. A Francia Elektronikusok és Radioelektronikusok Egyesülete meghívására két munkatársunk részt vett az egyesület által Párizsban rendezett nukleáris elektronikai kongresszuson, ahol értékes ismeretanyagot gyűjtöttek.

A Közlekedéstudományi Egyesület keretében cseretanulmányutat szerveztünk Bulgáriába és a Német Demokratikus Köztársaságba: *mindkét esetben kölcsönösen sok hasznos tapasztalatot szereztünk.* A csoportos látogatásokon kívül ebben az esztendőben is számos külföldi tudományos kutató és közlekedési szakember látogatta meg intézetünket, akik részletesen érdeklődtek egy-egy szakterületen folytatott kutatásaink iránt. Megtekintették laboratóriumainkat, részt vettek kísérleteinken, a mérőkocsis próbákon stb. Ilyen esetekben hasznos eszmecserét folytattunk velük, ami a további munkánkat nagymértékben elősegíti — fejezte be nyilatkozatát Szentgyörgyi Károly igazgató.

Halácsi Dezső

KORSZERŰ ALIBI

— *És otthon mit mondtál?*
— *Azt, hogy éjszakai kocsikirakásra osztottak be.*

(Pusztai Pál rajza)

Átbocsátási nehézséget okoznak a javításos kocsik

Rákospalota—Vác—Szob térségében az egyes állomásokon található javításos kocsik átbocsátási nehézségeket okoznak. Rákospalotán és Dunakeszin kettőt, Gödön és Vácon egy vágányt foglalnak el ezek a kocsik. Még Vácrátót állomásra is jutott belőlük. A vonalak megnövekedett forgalma miatt ebben a térségben meglehetősen *gyakran kell vonatokat feltartóztatni.* Ha már a javítóműhelyek nem tudják a kocsikat fogadni, akkor az illetékesek keressenek olyan megoldást, amely nem akadályozza a forgalom lebonyolítását. Tárolhatnák ezeket a javításos kocsikat például a hatvani deltavágányon is.

T. F.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Budapest, XIV., Szegedi út 74 sz. alatt levő alacsonyberű MÁV kettőszobás, összkomfortos gazdasági udvarral, gyümölcsfákkal, kerttel, üvegverandával, telefonnal rendelkező nagy lakásomat, Budapest belterületén lévő kettő kisebb lakásra. Érdeklődni lehet: 8—10-ig, 20—22 óráig a 206—894 telefonon, vagy Bp. Nyugati-pályaudvaron 23—32 telefonon Gergely József MÁV felügyelőnél.

— **Pécsi** belvárosi, földszintes utcai szoba, konyhás, előteres lakásomat elcserélném Budapest Kerepesi úti, kelenföldi, rákospalotai vagy kőbányai ugyanolyan vagy kétszobás lakásért. Számításba jöhet Miskolc is. Érdeklődni lehet: a 424—184 telefonon.

— **Elcserélném** miskolci földszintes, déli fekvésű vasúti szolgálati 1 szoba összkomfortos lakásomat budapesti 2 szoba összkomfortosra. (Tudnék hármas cserét is). Cím: levélben, Miskolc, Bajcsy Zs. út 37. fsz. 17.

— **Dunaharaszti MÁV-állomás** épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy pestkörnyéki földszintes hasonlóért, vagy kétszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szentendrei Kálmánnénál Bp. Dunapart állomáson.

Főzés mikrohullámmal

A Canadian National Railways vasúttársaság étkezőkocsijaiban teljesen új rendszerű, mikrohullám és más újításokon alapuló berendezések állnak kipróbálás alatt ételkészítés céljára. Az étkezőkocsi legfontosabb berendezése a *mikrohullámmal működő főzőkonyha,* amely az ételek főzésére és melegítésére mikrohullám energiát használ. Az előre elkészített ételeket például hűtőszekrényekben tárolják. Ezeket az ételeket a *mikrohullám főző másodpercek alatt* felmelegíti a kívánt hőmérsékletre.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Totka Károly, Cserháti József, dr. Bánkfalvy Gyula, Szilágyi Sándor Szeged, Göbölös Ferenc Kaposvár, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Orosz István Szentes, Kisvárdai János, Bakó János Miskolc, Szűcs Ferenc Hatvan, Foki István Budapest, Pintér Lajos Vácrátót: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Pintér Lajos Vácrátót, dr Bánkfalvy Gyula Szeged, Foki István Budapest, Szűcs Ferenc Hatvan. **Leveleiket helyszűke miatt nem tudjuk közölni.**

Márton Klára Abony, Bognár Károly Tapolca, Markos József Zalaegerszeg, Filep Józsefné Miskolc, Foki István Budapest, Tóth Péter Pécs. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

KERESZTREJTVÉNY

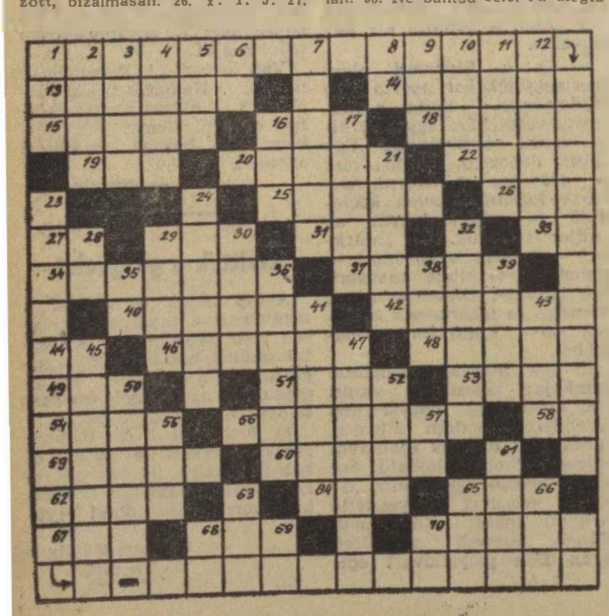
Vízszintes: 1. Az őszi forgalomban fontos teendő. 13. Oldal, konyvlap. 14. Sok ideje van. 15. Mondatrész. 16. Mutatószó. 18. OTP. 19. Becézett női név. 20. Gyülekezet, görög szoval. 22. Éppenhogy. 25. ... nous, magunk között, bizalmasan. 26. Y. T. J. 27. Európai nép. 29. A kukorica tudományos neve. 31. Évszak. 33. Ü. A. 34. Kideriteni, latinul. 37. Tejtermék. 40. Az idegen valtó olasz elnevezese. 42. Dunántúli vár. 44. Mutatószó. 46. Olasz város. 48. Himbál. 49. Házi szárnyas. 51. Talált. 53. Ne bantsd fele. 54. Megtaláltuk. 56. Az egész vagyona. 58. Szintén. 59. Nem mindennapi étel. 60. Törökországi város. 62. Mértani test. 64. Majdnem alig. 65. Becézett férfinév. 67. Edény. 68. Gondol. 70. Zenei drama.

Függőleges: 1. Az egyik szülő. 2. Afrikai állam. 3. Egyenlő. 4. Orosz női név. 5. Kimondott kettős betü. 6. Kettőzve bányaváros. 7. Beethoven nyitány. 8. Doktor. 9. S. A. O. 10. Folyó Jugoszláviában. 11. Szigor. 12. Az erő egy fajtája. 16. Szőfaj. 17. Munkafordítás. 21. Francia város. 23. A vasút nagyjelentőségű programja. 24. Cukorgyári melléktermék. 28. Azonos betük. 29. Jugoszláv város. 30. Fillen. idegen szóösszetételekben. 32. Olasz festő (1238—1344). 35. Járunk rajta. 36. Olaszország. 38. A hallás szerve. 39. Mese. 40. Előjegyzési napló. olaszul. 43. Becézett férfinév. 45. Roncsolt seb. 47. Testrészem, közhasználatú szóval. 50. Énekel. 52. Leng ikerszava. 55. Vissza: ingszerű ruhadarab. 57. Négató szó. 61. Lét. 63. Nem egész. 65. A függőleges 1 becézve. 66. Irta vala. 68. Hat, római számmal. 69. Azonos mássalhangzók. 70. Csont, latinul. 71. Az arzén kémiai jele.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 23. **Beküldési határidő:** október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Háromezer lóerős. Terménybetakarítás.

Könyvet nyertek: Szabó József ellenőr. Eger. Jankovics D. u. 3.. Vértes Miklósné. Urkút, Ligetsor 10. Reczetár János mozdonyvezető. Papa, Kilián György lakótelep 11/3. Mester Elek. Cegléd. Puskin u. 25. Felvégi József, Szombathely, MÁV Igazgatóság.



HÍREK

— **A tervezett 2968 kocsival szemben 3544 kocsit raktak** meg augusztus 25-én a miskolci igazgatóság területén. Ez rekord eredménynek számít. A jó eredmény elérésében nagy részük van az áruirányítóknak és kocsiintézőknek.

— TÖBB MINT EZREN tekintették meg Békéscsabán a vasutasok Vécsei út 26. sz. alatti kultúrotthonában megrendezett munkásvédelmi kiállítást. A kiállítás tanulságos volt.

— **A KGST-országok közös vagonparkjának kocsijai máris napra készen biztosítják az import nyersanyagokat az ipari üzemeknek. Az új nemzetközi vasúti szállítási rendszerrel az export szállítmányok továbbítása is jelentősen meggyorsul.**

— **Az automatikus jegyváltógépek.** A Német Szövetségi Vasutak a menetjegyek több mint 60 százalékát automatikus menetjegy-nyomtató gépek útján bocsátják az utazóközönség rendelkezésére.

— *FELSZABADULÁSUNK 20. évfordulójának tiszteletére szocialista munkaversenyt kezdeményezett Szentes állomás szakszervezeti bizottsága. A versenyben az állomás dolgozóinak mintegy 80 százaléka vesz részt. A legeredményesebben dolgozó brigádokat a szakszervezeti bizottság vándorzászlóval jutalmazza.*

— **Egyhetes továbbképző tanfolyamon vettek részt** Zamárdiban a pécsi, a debreceni és a miskolci igazgatóság polgári védelmi törzsparancsnokai. A tanfolyamon már a jövő évi feladatokat ismertették a részvevőkkel.

— **Alagút épül Vasvár és Oszkó között.** A vasi dombvidék két községe Vasvár és Oszkó között jókora dombra kapaszkodnak fel a vonatok. A nagyobb szerelvények csak tolatómozdony segítségével tudnak átjutni az emelkedőn. A terv szerint a dombvonulat alatt alagutat fúrnak a vasútnak. Az előmunkálatok már megkezdődtek.

— **A Tajgában megkezdték a világ egyik legnehezebb vasútvonalának építését. A 187 kilométer hosszú vasútvonal évszázados erdőkön, s mocsarakon halad keresztül.**

— *ÚJ VASÚTSZERELVÉNY-konstrukciót próbáltak ki Lengyelországban a Gdynia és Leborg között megépített kísérleti pályán. A szerelvény a próbajáratok alatt 160 km/óra sebességet ért el.*

— **Az első szovjet 3500 lóerős gázturbinás mozdonyt Kolomnában építették. A mozdony 2200 tonnás tehervonatokat továbbít 100—120 km óra sebességgel.**

— **Jó ütemben halad Szombathely és Nagykanizsa között** a mintegy 100 km hosszú vasútvonal felújítása. Az első szakasz munkálatai már befejezéshez közelednek. A felújítás során több vasúti hidat is újjáépítettek.

— **A vasút tehermentesítésére vízi úton is sok árut szállítanak** az őszi hónapokban. A Duna alacsony vízállása miatt azonban csak 60—80 százalékát tudják kihasználni az uszályok rakterületének.

A Hivatalos Lapból

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

34. számból: 121391/1964. I/8. D. Nagyobb vidéki gócpontok utasáramlatainak felmérése.

35. számból: Vasutigazgatóságok munkaversenye.

36. számból: 121353/1964. I/2 B. Az anyagszerkezeti szakszolgálatnál újonnan létesített szerelőtárak dolgozói munkaügyi vitáinak tárgyalására létesítendő egyeztető bizottságok ügyében.

37 számból: Felhívás az őszi forgalom sikeres lebonyolítására.

122553/1964. I/2 B. A hadikötelezettséget teljesítők érdekvédelme.

123591/1964. I/8 D. Tényleges és nyugállományú vasúti alkalmazottak és családtagjaik arckép igazolványának kicserélése 1965. évre.

MAGYAR VASUTAS
Felelős kiadó Gulyás János
Felelős szerkesztő Szabó Antal
Szerkesztőség
Budapest VI. Benczúr u. 41
Telefon városi 424—184
üzemi 89—77
Terjeszti a Hírlapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM Ára 40 fillér 1964. OKTÓBER 5.

Őszi hajrá

Hajrában, az őszi forgalom kellős közepén vagyunk. Most kell a munka dandárját elvégezni. Ez az időszak, amikor a mezőgazdaságban egy dolgos év gyümölcseit szedik és földbe teszik a jövő évi kenyeret. A gyárak, bányák is az utolsó negyedévben — ahol erre szükség van — igyekeznek adósságaikat pótolni, teljesíteni a népgazdasági terveket. A munka lázában ég az ország, mezőgazdasági és ipari termékek tömegét kínálják fel szállításra.

Mint korábban, most is a vasútra, a vasutasokra vár e nagy mennyiségű áru többségének elszállítása. Erről tárgyalt néhány hete szakszervezetünk központi vezetősége és *alaposan elemezte azokat a feladatokat, amelyeket az őszi forgalom sikeréért el kell végeznünk.* A beszámoló és a hozzászólások a nehézségek, a tennivalók nagyságát nyíltan, őszintén tárták fel, de egyben hangot adtak annak a bizakodásnak, hogy a vasutasok mint eddig mindenkor, most is elvégzik azt, amit tőlük az ország vár.

Nem kis dolgokról van szó. *Többet és gazdaságosabban kell dolgoznunk, mint korábban bármikor.* Az éves tervek teljesítésétől függ, hogy menynyire tudjuk emelni az életszínvonalat, tovább szilárditani a szocializmus hadállásait. E munkában a szakszervezeti bizottságok, aktivák most sokat tehetnek. *Mozgósítsák a dolgozókat a balesetmentes, gazdaságos, megbízható munkára.* A szakszervezeti bizottságok, aktivák legnagyobb politikai feladata napjainkban, hogy mindenkivel megértessék: a jól végzett gazdasági munka a legfontosabb, mindennél előbbrevaló.

A vasút műszaki, technikai nehézségei ismertek. Még több évnek kell eltelnie, mire az elmaradást felszámoljuk. A nehézségek leküzdésének ma még a jól szervezett munka mellett csaknem egyetlen eszköze a vasutasok lelkesedése. Ez a lelkesedés az elmúlt években sem hiányzott. Ennek voltak köszönhetők azok a nagyszerű eredmények, melyekre joggal tekinthet vissza büszkén minden kötelességét teljesítő vasutas. Most is erre a lelkesedésre kell apellálni. *Meggyőző, felvilágosító munkával el kell mélyíteni azt a tudatot, hogy a vasút, a vasutasok munkája fontos, arra számít az ország népe.* A lelkesedés tudatos tevékenységgel párosulva, meghozza a maga gyümölcsét.

Az év hátralevő idejében különösen nagy jelentősége van a szocialista munkaverseny-mozgalomnak. A szakszervezeti szervek a szokásosnál többet foglalkozzanak a tervek teljesítését elősegítő versenymozgalmakkal. A feladatok teljesítésének módszereit — anélkül, hogy a termelési tanácskozásokat megvárnák — gyakran tárgyalják meg a szocialista brigádok vezetőivel, tagjaival.

A szocialista munkaverseny-mozgalom fontos formája az MT—SZOT zászlajáért és az „Élüzem" címért folyó vetélkedés. E mozgalmak vizsgálata azt mutatta, hogy *nem mindenütt fordítottak kellő gondot a célkitűzések teljesítésére.* Az I. félévi tapasztalatok, különösen a vasúti csomópontokon és a pályafenntartási főnökségeken kedvezőtlenek. Nem reménytelen azonban a helyzet. *Ha az év hátralevő részében jól végezzük feladatainkat, bizonyára újból sok-sok vasutas üzem, szolgálati hely homlokzatára kerül a dicsőséget jelentő „Élüzem" cím.* Ehhez azonban szükséges, hogy a szakmai vezetők és a szakszervezeti bizottságok az aktivistákkal és dolgozókkal közösen vizsgálják meg, hogyan állnak a célkitűzések teljesítésével, mit kell tenniük az esetleges lemaradások pótlására. Helyes, ha a tennivalókat felelősök és határidők megjelölésével is konkréttá, ellenőrizhetővé teszik.

A munkaverseny fontos lendítője az agitáció és propaganda. A verseny jelentőségét, célját, módszereit és eredményeit ismertető agitáció és propaganda nélkülözhetetlen egy jó munkamorál kialakításához. *A szakszervezeti szervek a gazdasági vezetőkkel közösen szerezzenek érvényt a munkaverseny nyilvánosságára vonatkozó határozatoknak és rendeleteknek, de mindenekelőtt állítsák vissza jogaiba a verseny nyilvánosságát.* Sokan teljesen elvetették a nyilvánosságot, mikor a hivalkodó, kirakatszerű nyilvánosság elvetéséről volt szó. A szolid, de élő, az eseményeket követő, azokra reagáló nyilvánosságra szükség van, az a verseny éltető eleme. Az eredmények értékelése nélkül nincs versenymozgalom!

A versenymozgalom ösztönzésére a jutalmazást a korábbiaknál körültekintőbben végezzék. *Azok részesüljenek jutalomban, akik valóban a legtöbbet tették, akik az eredmények eléréséhez a legtöbbet adták.* Az egyenlősdi — mely sajnos, még burjánzik — nem engedhető meg. A szakszervezeti szervek ne adják hozzájárulásukat, ha ezt valahol tapasztalják.

Az év végének nagy és jelentős feladatait megoldani segít a különböző szolgálati ágak jó együttműködése. *Minden bizonnyal előre viszi az ügyet, ha a vasúti csomópont szb-titkárai, aktívái mind gyakrabban találkoznak és elvtelen sovinizta viták helyett a közös tennivalókat, a nehézségek leküzdésének jobb módszereit tanácskozzák meg.* Hasonlóan segítheti a feladatok megoldását, ha a szállíttató vállalatok szakszervezeti szerveivel jó kontaktust alakítanak ki. Talán nem árt — ha ez szükségesnek látszik — felhívni figyelmüket a vasúti szállítás jó szervezésének, az irányvonatok képzésének, a kocsik jó terhelésének, a pontos kocsirendelésnek, az éjjeli és ünnepnapokon végzett rakodásnak a nagy népgazdasági jelentőségére, az egyes üzemek és dolgozóik érdekeltségére.

Hajrában vagyunk, egy nehéz de eredményesnek látszó év hajrájában. Hogy az év eredményei a várakozásból valósággá váljanak sokat kell tennünk. És hogy megtegyünk mindent az érdeke az egész népgazdaságnak, a vasútnak és az egyes vasutasnak is. Ezért végezze minden vasutas dolgozó munkáját gazdaságosan, balesetmentesen, legjobb tudása szerint abban a meggyőződésben, hogy e munkája országépítő terveink teljesítésének nélkülözhetetlen része.

Jövőre ünnepeljük hazánk felszabadulásának 20. évfordulóját. Ne vigyünk át adósságot.

S. J.

Information

Újabb színfolttal gazdagodott a budapesti pályaudvarok utastájékoztató szolgálata. A nemzetközi vonatok indulása-érkezése után érdeklődő utasoknak az információs szolgálatok *színes nyomású, izléses kivitelű információs lapot nyújtanak át,* az érdekelt vonatok menetrendjével kitöltve.

A közel százezer példányban kibocsátott tájékoztató lapokat öt nyelven balesetvédelmi felhívással, utasszolgáltatási reklámszöveggel látták el. Az utastájékoztatás új formájának különös jelentősége abban rejlik, hogy írott dokumentuma lesz az utazóközönség előtt a MÁV információs tevékenységének. Ugyanakkor növeli a magyar vasút tekintélyét, kényelmesebbé teszi a felkészülést az utazásra.

Éber helytállás

A jó vasutas a viharban is éberen figyeli a pályát. September 23-án, amikor reggel óriási vihar tört ki az Észak-Balaton mentén, a 6. sz. térközőrhely közelében egy kőrisfa, a 39. sz. őrháznál egy nyárfa dőlt a sínekre. *A vihar okozta károl id. Németh Béla* pályaőr és *Németh Antal* térközőr időben értesítették Balatonakali állomást, ahonnan *Bolla Lajos* állomásfőnök vezetésével motorhajtánnyal, fűrésszel és fejszékkel felszerelve *Merse Ferenc, Csaba Kálmán* pályamunkások és *ifj. Németh Béla* málházó siettek a helyszínre. Gyors, verejtékező munka után sikerült a palyát szabadda tenniük, s az elszakadt telefonhálózatot is rendbehozniuk.

Éber helytállásukért dicséretet érdemelnek!

Bognár Károly

ŐSZI FORGALOM RÁKOSRENDEZŐN

Rákosrendező pályaudvaron ezekben a hetekben egymást érik a szerelvények. A sinpárokon, a gurító környékén hosszú vagonsorok kígyóznak. A pályaudvar dolgozói a nehézségek közepette is megállják helyüket.

(MTI Foto. Lajos György felv.)

2 millió 315 000 tonna áru terven felül

Augusztusban a miskolci igazgatóság érte el a legjobb teljesítményt

Az igazgatóságok munkaversenyében az augusztus havi teljesítmények a következők szerint alakultak:

Igazgatóságok:	Teljesítmények:	Jutalomösszegek:
Budapest	101,61%	306 900 Ft
Debrecen	100,94%	68 000 Ft
Miskolc	102,15%	119 300 Ft
Pécs	100,78%	85 800 Ft
Szeged	100,39%	79 500 Ft
Szombathely	101,91%	102 500 Ft

A forgalmi és üzemi balesetek miatt a *budapesti* igazgatóságtól 23 100, a *debreceni* igazgatóságtól 22 000, a *miskolci* igazgatóságtól 700, a *pécsi* igazgatóságtól 4200, a *szegedi* igazgatóságtól 500, a *szombathelyi* igazgatóságtól pedig 7500 Ft került — a teljesítmények alapján járó jutalomösszegekből — levonásra.

Augusztusban egyedül a szombathelyi igazgatóságnál nem fordult elő közlekedő vonattal baleset. A 7500 Ft levonás kizárólag annak következménye, hogy *az üzemi balesetek miatt kiesett munkanapok száma a bázishoz mérten közel 14 százalékkal emelkedett.* Egyébként a budapesti, a pécsi, de különösen a debreceni igazgatóság céljutalmából levont összegek túlnyomó része szintén az üzemi, személyi balesetek kedvezőtlen alakulásából adódott.

Augusztusban

9 millió 407 000 tonna árut szállítottunk a MÁV vonalain.

Ezzel — az első nyolc hónapban — *az állami szállítási tervet 2 millió 315 000 tonnával túlteljesítettük.*

Kedvezően alakultak a vonó és vontatott járművek gazdaságos felhasználására jellemző mutatók is. Az egy dolgozó, valamint az *egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény augusztus havi operatív tervét 5,50, illetve 6,08 százalékkal túlteljesítették.* A teherkocsik statikus terhelésénél és raksúlynormájánál, valamint a tehervonatok átlagos terhelésénél, augusztus 31-ig bezárólag

elért eredményeink, részarányosan számítva meghaladják éves vállalásaink hálózati irányszámait.

Az augusztusi eredmények elemzése alapján a debreceni, a pécsi és a szegedi igazgatóság *figyelmét kell felhívni arra, hogy a tehervonatok átlagos terhelésénél elért teljesítményeik nemcsak a tervhez, hanem a bázishoz mérten is kedvezőtlen képet mutatnak.* Elsősorban ennek tulajdonítható hogy összesített eredményeik nem érték el a nagyobb céljutalommal járó 101 százalékot.

Mozgó kiállítás forgalmi balesetekről

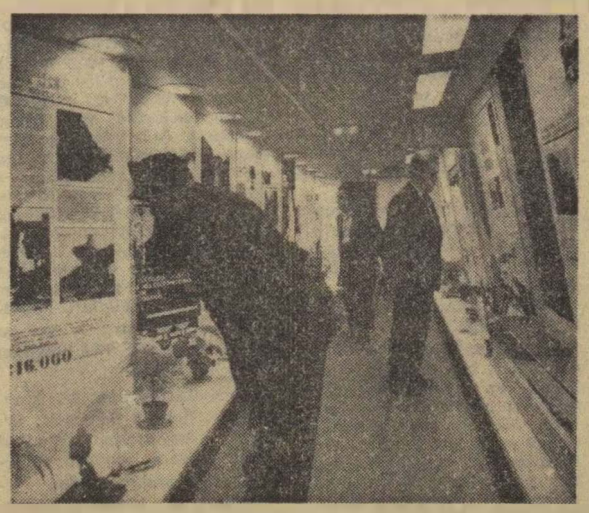
A vasúti közlekedési és a belügyi szervek egyre nagyobb erőfeszítéseket tesznek a forgalmi balesetek és árukárok megelőzésére. A forgalmi és kereskedelmi szolgálatot teljesítő vasutasok oktatásában ma már *jelentős helyet kap a balesetelhárítás, a népgazdasági és személyi vagyon védelme.* Az utazóközönség testi épségének védelmében is számos intézkedés született az utóbbi időben.

A baleseti statisztika megis kedvezőtlen képet mutat. Ezt dokumentálja a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Belügyminisztérium mozgókiállítása.

A kiállítást *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg.

A két minisztérium közös kiállításának azért is különös érdeme ez az új szemléltetési forma, mert nemcsak a vasutasokhoz, hanem az utazóközönséghez is szól.

(várkuti)



A két vasúti kocsiban rendezett kiállítás egy részlete látható. (MTI Fotó: Lajos György felv)

NAPIRENDEN:

a KPM munkaügyi helyzete

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium személyzeti és munkaügyi főosztályának rendezésében szeptember 29-én egész napos országos munkaügyi értekezletre került sor az ÉDOSZ Székház nagytermében.

A tanácskozást *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. A referátumot *Horn Dezső*, a miniszter első helyettese tartotta. Bevezetőjében ismertette a tárca 1964. évi általános munkaügyi és a munkaerőhelyzetét, a létszámgazdálkodás főbb arányait, az átlagbér-gazdálkodást és a normarendbentartás főbb kérdéseit. A jövő időszakra történő felkészüléssel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy gyakorlatilag azonos létszámviszonyok mellett a jövő évben nemcsak a mostani létszámnak megfelelő feladatok elvégzésével kell számolni. A munkaügyi mutatók első félévi vártnál rosszabb alakulása az *erőfeszítések összpontosítását követeli meg.* Fokozottabb körültekintéssel kell eljárni a meglevő tartalékok feltárásában.

Ezután a munkafegyelem megszilárditásáról, a normarendbentartásról, a technológiai fegyelemről, az üzemszervezésben és ügyvitel-gépesítésben rejlő lehetőségekről, az anyagi ösztönzésről, a munkaversenyről és a termelést elősegítő egyéb kérdésekről beszélt a miniszterhelyettes.

Budapesten ülésezett az UIC VI. bizottsága

Az UIC, a Nemzetközi Vasút Egylet VI., általános tanulmányi kérdésekkel foglalkozó bizottsága 1964. szeptember 30-tól október 3-ig Budapesten tartotta ülését. Az ülést a Gellért Szálló termeiben *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg. Üdvözölte a több mint 100 részt vevő külföldi vendéget és családtagjait, akik néhány napos magyarországi tartózkodásuk alatt az UIC napirendjén szereplő kérdések megtárgyalásán kívül megismerik hazánk társadalmi és kulturális életét.

A budapesti ülésszak napirendi pontjai között olyan kérdések szerepelnek, mint *a beruházások gazdasági szempontból való hatékony megválasztásának módszertana, a járművek optimális élettartamának meghatározása, a rövid- és hosszú távú szállítási tervek elkészítésének elvi kérdései, a foglalkozási balesetek megelőzésének vizsgálati módszerei stb.*

Az értekezleten valamennyi európai vasút képviselője részt vesz. A bizottság elnökségét a DB. a Német Szövetségi Vasutak képviselője tölti be. Képviseltetni magát a budapesti ülésszakon az OSZZSD szervezet is.

A budapesti UIC-konferencia témái a szocialista államok közlekedési szerveit is közelről érdekli. Tárgyal a bizottság olyan kérdéseket is, amelyek csak kapitalista viszonyokra jellemzők például a közúti és vasúti verseny problémáját.

ÚJÍTÁSI tanácsadó

Az újítási javaslat elbírálása és szakvéleményezése

Az újítási javaslat ügyintézésének legfontosabb része, a javaslat érdemi elbírálása. Az elbírálás a vezető — vezető rendelkezése folytán átruházott hatáskörben a főmérnök — kötelessége. A helyes elbírálás érdekében szükséges, *hogy ne csak az újítási előadó, hanem a szakvéleményező és a vezető, egyszemélyi elbíráló is jól ismerje az újításokra vonatkozó rendelkezéseket és gyakorlatot.* De kívánatos az is, hogy a vezető, egyszemélyi elbíráló beszélje meg a javaslattevővel javaslatának lényegét, tisztázza a vitás pontokat, hogy a javaslat teljes ismeretében hozza meg döntését.

Ha a vezető a javaslat elbírálása céljából szakvélemény beszerzését tartja szükségesnek, köteles kijelölni a szakvéleményezőt és megszabni a szakvélemény elkészítésének határidejét. *A rendelet nem foglalkozik részletesebben azzal, hogy az újításra adott szakvéleményt milyen szempontok figyelembevételével kell összeállítani.*

Mire ügyeljen a szakvéleményező

A helyes és jó szakvélemény két irányban ad kimerítő útbaigazítást. A javaslattevő részére a javaslatot érintő minden műszaki probléma teljes megismeréséhez adatokat szolgáltat és tanáccsal segíti a javaslat megvalósítását, az elbíráló részére pedig megadja a szükséges útbaigazítást ahhoz, hogy a javaslatot helyesen lehessen elbírálni. *Az újító javaslata sok esetben nem teljesen kidolgozott.* Az írásban benyújtott és sok hiányosságot tartalmazó javaslat esetében a szakvéleményezők nem egyszer kihasználták a javaslat gyenge oldalát és elutasító álláspontjukat kizárólag a javaslat hiányosságaira alapították. A javaslat elfogadható részeinek véleményezésére így sokszor egyáltalán nem került sor. *A szakvéleményezésnek ez a bürokratikus módja számos hiba forrása, melyeket elsősorban oly módon lehet kiküszöbölni, hogy a szakvéleményező szóbelileg megtárgyalja a javaslatot az újítóval.*

Az újító meghallgatása után az üzemi viszonyok ismeretében megítélhető, hogy a javaslat bevezetéséhez meg vannak-e a műszaki feltételek és várható-e népgazdasági eredmény.

Igen fontos, hogy a szakvéleményező a javaslat minden egyes gondolatát vegye figyelembe. A helyes műszaki szakvélemény sok esetben módosítja, javítja, továbbfejleszti a javaslatot. A szakvéleményező személyileg felelős a szakvélemények helyes elkészítéséért.

Háromféle szakvélemény

A javaslattal kapcsolatban háromféle szakvélemény készíthető:

a) A javaslat alkalmassága esetén a szakvéleményező domborítsa ki a javaslat előnyeit az eddig alkalmazott eljárással szemben. Mutasson rá arra, hogy miben különbözik a régi eljárástól a javasolt eljárás és milyen szempontból *(anyag, munkabér, szociális körülmények, minőségjavítás, balesetvédelem, importmegtakarítás stb.)* előnyösebb az eddig alkalmazott eljárásnál. Ha a javasolt eljárás a régi eljáráshoz viszonyítva bizonyos hátrányokat is jelent, ezt is köteles kifejezni és kellőképpen alátámasztani. *Végső fokon határozottan rögzíteni kell, hogy mérlegelve a javaslat előnyeit és esetleges hátrányait is, a szakvéleményező bevezetésre javasolja-e az újítást, vagy sem.*

b) A javaslat alkalmatlansága esetén a szakvéleményező kellő műszaki érvekkel mutasson rá a hátrányokra, melyek miatt a gyakorlati bevezetés népgazdasági szempontok alapján indokolatlan *(anyagtöbblet, munkabértöbblet, szociális munkakörülmények romlása, minőségromlás, baleseti veszély fennállása stb.).* Ilyen esetben a szakvéleményezőnek pontról pontra be kell bizonyítani a javaslat helytelen voltát.

c) Ha a szakvéleményező a benyújtott javaslat alapján nem tudja eldönteni a javaslat használhatóságát, szakvéleményében javasolhatja a gyakorlati kipróbálását is. *A gyakorlati kipróbálás szükségszerűségét kellő érvekkel alá kell támasztani.* Ilyen esetben a szakvéleményező gondosan mérlegelje a folyamatos kísérletek határidejét és a próbák időtartamára tegyen javaslatot. Ezeknél a javaslatoknál határozott szakvéleményt a próbák letelte után kell készíteni.

A fentiektől eltérő, vagy éppen semmitmondó szakvélemények készítői *a helytelen szakvélemény készítés miatt felelősségre vonhatók. Ha a helytelen szakvélemény miatt a népgazdaságot kár érte, annak készítőjét részkártérítésre is lehet kötelezni.* Az újítás helyes elbírálhatósága céljából a szakvéleménynek tehát a következőkre kell felelnie:

1. A javaslat szakmailag megvalósítható-e, nem áll-e ellentétben a szakértő által ismert törvényszerűséggel;
2. a javaslat az üzemben bevezethető-e és a bevezetés milyen kockázattal jár;
3. a bevezetés költsége arányban áll-e a várható gazdasági eredménnyel;
4. az esetleges megvalósítható javaslat (más területre) tapasztalatcserére alkalmas-e.

Ezeken kívül a szakvélemény *adja meg mindazokat a szükséges felvilágosításokat,* amelyeknek birtokában a vezető, egyszemélyi elbíráló helyes álláspontot alakíthat ki. A szakértőnek nyilatkoznia kell a munkaköri kötelesség fennállása, a százalékos díjkulcs nagyságára, továbbá a javaslat szakmai értéke tekintetében is. Az utóbbi különösen fontos a pénzben közvetlenül ki nem fejezhető népgazdasági eredménnyel járó újítás esetében.

A helyes szakvélemény elkészítése nagymértékben megkönnyíti és elősegíti a vezető helyes döntésének meghozatalát.

Kaposvári Béla

A nők helyzete, szerepe a vasút munkájában

Beszámoló a központi vezetőség augusztus 31-i ülésének második napirendjéről

A népgazdaság más iparágazataihoz hasonlóan a vasút területén is évről évre növekszik a dolgozó nők száma. Míg 1958-ban 17 806 volt, 1963-ban már 24 221-re emelkedett a dolgozó nők száma. *A vasút majdnem valamennyi szakterületén megtalálhatók a nők.* Tevékenyen vesznek részt a szállítási feladatok teljesítésében is.

A vasút területén is, mint a népgazdaság más területén, jelentős a munkaerőhiány, amelyet az elmúlt évek során a nők fokozottabb munkábaállításával igyekezett a szakvezetés megoldani. Azonban több tényező akadályozza a nők munkába állítását. *Még mindig sokan idegenkednek a nők foglalkoztatásától. Pedig a vasúton is számos olyan munkaterület van, ahol nagy számmal lehetne nőket foglalkoztatni.* Ehhez természetesen az szükséges, hogy a szakvezetés határozza meg, melyek azok a munkaterületek, ahol a nőket fokozottabb mértékben lehet munkába állítani.

Megállják a helyüket

Az elmúlt évek tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a nők a vasút számos munkaterületén — vezető beosztásban is — jól megállják a helyüket. *Míg 1959-ben 110 nő volt vezető beosztásban a főosztályon, az igazgatóságokon, a központi hivatalokban és az Utasellátónál, azóta 228-ra emelkedett a számuk.* A vizsgált helyeken művezetői, csoportvezetői és hasonló vezető beosztásban 222 nő dolgozik. A nők ilyen arányú növekedése a vezetésben jónak értékelhető, ha figyelembe vesszük azt, hogy a vasút területén viszonylag kevés munkakörben és kis számban foglalkoztattak nőket, még az 1950-es évek elején is.

A nők szélesebb körű foglalkoztatását gátolja egyrészt szakmai képzettségük hiánya, másrészt a szociális körülmények és a családi kötöttségek. *A nők szakmai képzését illetően tapasztalataink kedvezőtlenek.* 1959-ben a MÁV Tisztképzőt 70, 1964-ben 23, a vasúti technikum nappali, esti és levelező tagozatán 1958-ban 81, 1964-ben 65 nő végzett. Ez az arány még kedvezőtlenebb, ha figyelembe vesszük, hogy a dolgozó nők száma a vasúton több ezerrel emelkedett az utóbbi években. *Az előzőek okát abban látjuk, hogy nem elég tervszerű a nők munkába állítása, képzése, nincsenek kellően felmérve, meghatározva azok a munkaterületek, ahol nagy számban lehet foglalkoztatni nőket.* Másrészt a nők egy részénél nincs törekvés a magasabb képzettséggel járó, nagyobb felelősséget igénylő beosztásokhoz szükséges képesítés megszerzésére. Szívesebben vállalnak nappali vagy adminisztratív beosztású munkaköröket. Különösen a fiatal vasutas nők körében gyakori az olyan eset, hogy *szakvizsgát tesznek, megfelelő képzettséget szereznek, de nem ennek megfelelő munkakört vállalnak.* Nem jellemző, de előfordul, hogy a vezetésre alkalmas nők egy része családi kötöttségre való hivatkozással nem vállal magasabb beosztást.

Az utóbbi időben egyre több nőt alkalmaznak jegyvizsgálónak. E munka ellátására alkalmasak a nők, *de gondoskodni kell* — a jelenleginél jobb — *laktanyai elhelyezésükről, pihenésük biztosításáról. Hasonlóak a problémák a női munkásszállások esetében is.* Budapesten a BVKH-ban, a MÁV Adatfeldolgozóban, a MÁV Kórházban, de máshol is, ahol nagy számban foglalkoztatnak nőket, nagy gondot okoz —, még átmenetileg is — a vidéki nődolgozók elhelyezése. Ennek a problémának a megoldása sürgetően jelentkezik a nők nagyobb számú foglalkoztatása esetén, mivel a munkaerőszükséglet és munkaerőkínálat helyileg elkülönül egymástól.

A vizsgálat során is tapasztaltuk, hogy a mosdó, fürdő, öltöző, WC-helyiségekkel való ellátottság nem kielégítő. Ez fokozottabban jelentkezik ott, ahol nődolgozók is vannak. Egyes területeken, mint például *a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál, a székesfehérvári fűtőháznál már megoldották ezt a kérdést.* A szolnoki járműjavítóban 40 fős női fürdőt létesítettek, a miskolci fűtőházban bővítették az öltöző- és mosdóhelyiséget. Tatabányán és az ómiskolci pályafenntartási főnökségnél előzőleg más célra használt helyiségeket alakítottak át öntevékenyen szociális rendeltetésre. Ezzel szemben számos helyen nincs a nők részére öltöző, mosdó és fürdő. *Az Utasellátó 18-as és 9-es üzemeinél egyáltalán nincs, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálatnál kicsi és korszerűtlen a fürdő, 250 nődolgozó részére mindössze 10 zuhany van és a vízellátás sem kielégítő.* A Nyugati pályaudvar személypénztárosainak nincs biztosítva meleg folyóvíz. Szolnok állomáson férfiak és nők részére egy fürdőszoba áll rendelkezésre.

Több gyermekintézményt

Gondot és nehézséget jelent a nődolgozóknak *gyermekeik bölcsődei, óvodai és iskolás napközibe való elhelyezése.* Az üzemi és tanácsi gyermekintézményekben kevés a férőhely. A vasútnak 7 üzemi bölcsődéje van 450 és 15 óvodája 1150 férőhellyel. Hasonlóan más iparágakhoz, *a vasútnál sem bővült 1958 óta az üzemi gyermekintézmények száma.* Sőt Budapesten egy 40 férőhelyes óvoda megszűnt és most van folyamatban egy 60-as létszámú, korszerűtlen és egészségtelen óvoda felszámolása. Probléma továbbá az óvodák, bölcsődék nyitvatartásának ideje. Ez nagymértékben akadályozza a kisgyermekes szülőket az esti iskolákon való továbbtanulásban, a különböző rendezvényeken való megjelenésben.

A nők nagyobb arányú foglalkoztatásának szükségességét és az előbbiekben vázolt körülményeket figyelembe véve *a szakszervezet javaslatot tett a Vasúti Főosztálynak a gyermekintézmények bővítésére, korszerűsítésére, illetve néhány csomóponton újak létrehozására. E tekintetben azonban eddig nem történt előrehaladás.*

36 szocialista brigád

Az eddig felsorolt nehézségek ellenére a vasúton dolgozó nők munkakészségével, termelési eredményeivel, munkafegyelmével a vezetők többsége elégedett. A nők munkához való jó viszonyát bizonyítja, hogy *az utóbbi 5 évben 58 szocialista címért küzdő brigád alakult, amelyből 36 elnyerte a kitüntető címet.* Ezen túlmenően vegyes brigádokban mintegy 2300 nő versenyez. A szocialista brigádmozgalom kiszélesítésére a budapesti nőbizottság tapasztalatcserét szervezett a Keleti, Nyugati, Déli Műszaki Kocsiszolgálat nőbizottságai bevonásával.

A nők munkában való helytállását bizonyítják a kiváló és érdemes vasutas kitüntetések adományozása is. 1958-ban kiváló dolgozó oklevéllel 554, 1963-ban 877 nőt tüntettek ki, jelvényt 1958-ban 144, 1963-ban 249 dolgozó nő kapott. 1958—1964-ig kormánykitüntetést 24, kiváló vasutas 51, érdemes vasutas kitüntetést 224 nő kapott.

A nők foglalkoztatására vonatkozó törvényeket, rendeleteket a szolgálati helyeken betartják. Tapasztaltuk, hogy különösen *ügyelnek az anyákat és a terhes nőket védő törvények betartására.* Szakszervezeti szerveink sokszor közbelépnek olyan esetekben, amikor a leendő anya nem gondol saját és gyermeke egészségére, ragaszkodik a 12—24-es szolgálati beosztáshoz, illetve a megszokott munkaköréhez. Szülési szabadságot, szoptatási időt a rendelkezéseknek megfelelően biztosítják.

A vizsgált helyeken számos értekezleten, valamint panaszlevelekben felteszik a kérdést: — *ez szakszervezetünk VI. kongresszusán is napirenden szerepelt* —, miért nem kapják meg a vasutas dolgozó nők más területen dolgozó férjeik részére a kedvezményes utazást, hasonlóan a közlekedés más ágaihoz. Sajnos, erre mindeddig nem kaptak érdemleges választ.

Összegezve az elmondottakat, a szakszervezeti munka egészének szerves részévé vált a nők körében kifejtett tevékenység. *Évről évre mind nagyobb számban és szélesebb területen vonjuk be a nőket a szakszerveseti ügyek intézésébe, a vasút szállítási feladatainak teljesítésébe, a szociális feladatok ellátásába.* A helyesen kialakított szervezeti keretek nagymértékben hozzájárultak a munka tartalmának és színvonalának további emeléséhez. Ami pedig a nők munkakörülményeinek, szociális ellátottságának további javítását illeti, ezt a feladatot a szakszervezet, a vasút vezetői, a gazdasági vezetők támogatása nélkül nem tudja megoldani.

V. F.

Kiváló újítókat jutalmaztak meg

Csapó János

Szakszervezetünk és a vasúti főosztály 1963-ban külön célkitűzéseket tűzött ki az újítók versenyében. A meghirdetett célkitűzéseknek megfelelően három újítót értékes jutalomban részesítettek. A legjobb eredményt 10 darab újításával *Csapó János,* a szolnoki fűtőház dolgozója érte el. A második helyen *Debreczeni József,* ugyancsak a szolnoki fűtőház dolgozója, a harmadik helyen pedig *Hanisch Károly,* a Távközlő Fenntartási Főnökség művezetője érte el.

Debreczeni József

Hanisch Károly

A verseny értékelésére és a megérdemelt pénzjutalom átadására szeptember 22-én került sor a főosztály Szív utcai klubhelyiségében. Csapó János 5200, Debreczeni József 1460, Hanisch Károly pedig 4250 forint pénzjutalomban részesült.

Kik igényelhetnek kártérítést?

Azok a dolgozók, akiket 1961. április 1-e után az üzemben, vagy a munkahelyen baleset ért és emiatt vagyoni káruk keletkezett — ha az ügyben még jogerős bírói ítélet nincs — kártérítést igényelhetnek. A munkába menet és onnan jövet történt baleset esetén csak akkor lehet kártérítést igényelni, ha a sérülés úgy következett be, hogy a dolgozó a vállalat szállítóeszközén utazott.

Ha a dolgozó a baleset következtében meghal, a hátramaradt hozzátartozói jelenthetnek be igényt a keletkezett károk megtérítésére. Hozzátartozónak tekintendő: *a szülő, nagyszülő, az örökbe fogadó és nevelőszülő, a gyermek, az örökbe fogadott és nevelt gyermek, az unoka, a testvér, a házastárs, az élettárs, a házastárs szülője, nagyszülője, gyermeke, unokája és testvére, valamint a testvér házastársa.*

A kárigény bejelentésére keresőképtelenné vagy munkaképtelenné válás esetén a felgyógyulást követő 30 napon belül — halál esetén a baleset bekövetkezését követően azonnal — kell a szolgálati főnökségnek, vállalatvezetőségnek a dolgozó, vagy hozzátartozója figyelmét felhívni. *A kárigényt annál a szolgálati főnökségnél kell benyújtani, ahonnan a felhívást kapták.*

A bejelentésben részletesen fel kell tüntetni a balesetből keletkező károkat. A dolgozó halála esetén a bejelentést a hozzátartozók tesszik meg.

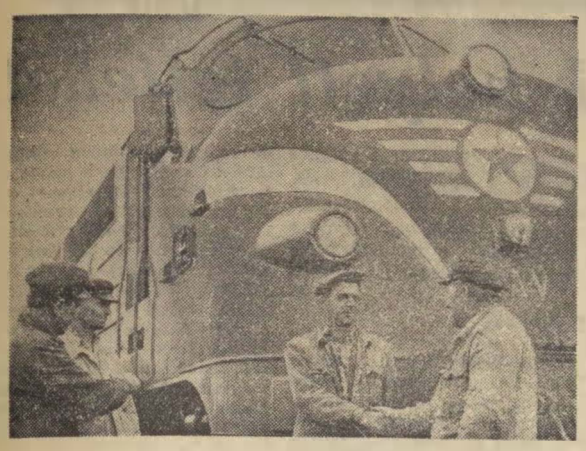
Milyen károk megtérítését lehet igényelni?

Legfontosabbak: a táppénz és a bér közötti különbözet, az egyenruha és a természetbeni juttatások pénzbeni értéke, mellékfoglalkozásból származó kereset, a ruházatban, használati tárgyakban keletkezett károk, a gyógyuláshoz szükséges, feljavított élelmezési költség.

A dolgozó halála esetén a *hozzátartozók az elveszett tartási költségek, a temetkezéssel járó költségek és kiadások megtérítését is kérhetik.* Ha a jövedelemkiesés, vagy a költségek hosszabb időn át tartanak, kérhető a kártérítés havi járadékként való megállapítása. A bejelentett kárigény jóváhagyása után az elbíráló szerv intézkedik a kárösszeg kifizetéséről. A kifizetést a szolgálati főnökség eszközli. Amennyiben a dolgozó úgy érzi, hogy *kártérítési igényével kapcsolatban sérelem érte, panaszt terjeszthet elő a vállalati egyeztető bizottsághoz.* A panasz előterjesztésének két hónapon túl is helye van.

A szakszervezetnek kötelessége, hogy a dolgozók érdekeit képviselje, jogaikat védje, ezért a kárigény bejelentését a szakszervezeti bizottságok is kezdeményezhetik.

A NOHAB-OK ÚTJA SEM MINDIG SÍMA...



„Őrségváltás" Debrecenben.

Kicsit irigykedve mondta az egyik gőzmozdonyvezető:

— *Hja kérem, könnyű a NOHAB-osoknak. Fotelből nézve még a pálya is egyenesebb!*

Egyenesebb? Ki tudja... Minden elképzelésnél többet mutat a gyakorlat. Lássuk hát a NOHAB-ok útját. Onnan a fotelből, fentről, a vezérállásból.

Ami a kényelmet illeti, a fotel nem túlzás. A NOHAB vezetőjének valóban fotel az ülése. *Még villanyrezsó is van a vezetőfülkében. A „vezér" munkahelye tiszta.* A nagy műszaki biztonságra jellemző, hogy egy NOHAB-ot Dániában egymillió kilométer út után teljesen szétszedtek, s csak minimális kopást tapasztaltak az alkatrészeknél.

Egyszóval kitűnő gép a NOHAB. De kérdés, *hogyan bánnak vele? Kihasználják-e jó tulajdonságait?* Útunk választ adott a kérdésre.

Indulás 10 perc késéssel

Fényeslitkéről indultunk az 1771. sz. tehervonattal. A vezető, *Kárándi János* 25 éve van a MÁV-nál, és másfél évtizedes tapasztalattal rendelkezik a motorvezetésben. A segédkezelő, *Luczi Mihály* is tapasztalt vasutas. Rajtuk kívül csak a vonatvezető van a szerelvényen, ami 146 tengellyel közlekedik, és 1664 tonnát továbbít. Ez nem sokat mond az utazó ember számára, ám könnyű elképzelni a terhet és a szerelvény nagyságát, ha arra gondolunk, a tehervonat hossza több mint 700 méter volt! Ezt a távot még lefutni sem könnyű...

Szép volt az indulás, de egy perc múlva már meg kellett állni, mert az egyik vagonról leesett a vészfékváltó. Tíz perc késéssel indulhatunk tovább. A vezető rákapcsolna, hogy a késést behozza, de Kisvárdán későn állítják a bejárati jelzőt, az állomáson meg is kell állni visszajelentés hiánya miatt. *Ajak térségében ismét meg kell állni. Húsz kilométeres sebességgel cammog a NOHAB, noha hatvannal is szaladhatna!* Előttünk egy lassú szerelvény halad. Így aztán alig 10,2 kilométeres út után a tehervonat késése már 43 perc.

— *Ha a forgalmista öt percet vár az előttünk járó lassú, gőzvontatású szerelvény indításával, akkor nincs késésünk* — jegyezte meg a kezelő.

Érthetetlen is, *miért engednek egy lassú járatú szerelvényt a gyorsabb elé.* A gazdaságosság közismert a NOHAB-oknál, de így bizony, ami bejönne a réven, az elmegy a vámon.

Nem áll a jelző

Nyírbogdányig már könnyebb a mozdony útja, még a hatvanas sebességet is eléri, de a bejárati jelzőnél megint megfogták a szerelvényt. *Utána kitérőbe állt a jelző.* Centizni kellett, a nagy szerelvény nem lelte a helyét ezen a kis állomáson. A késés már ötven perc.

Kemecsénél a bejárati főjelző ismét megállásra késztetett bennünket. Hadd jegyezzük meg: *nem egy alkalommal előfordult az út alatt, hogy a forgalmi szolgálattevők késve adták az áthaladási jelzést.* Emiatt aztán többször is kellett fékezni, majd várni a kioldásig. *Rengeteg az időveszteség! Nem szólva arról, hogy több nagy raksúlyú kocsit a szerelvény végére soroztak.* Emiatt a fékezésnél mindig belerándult az egész szerelvény. A különböző fékberendezésű kocsik miatt az utolsó vagonok hamarabb befékeztek. *A mozdonyvezető, miközben várta a vonatszakadást, „áldotta" a szerelvény összeállítóit.* Kismicskénél alig volt jelző, ahol nem kellett várni, lassítani, vagy teljesen megállni. A késés már másfél órára növekedett.

A 25-ös térköznél pedig betört a „krach". Az egyik vagonnál kiesett egy csavarlánc csapszege, s szétszakadt a szerelvény.

— *Micsoda kocsivizsgálás* — bérgelődött Kárándi János.

A váltópár Debrecenből ótt. Hajnali háromra rendelék ki őket. A vonat pedig csak 6 óra 46 perckor indulhatott ki az állomásról. A kés nagy, s Püspökladányban újabb műszaki hiba állította meg az 1771-est. Hőnfutott egy kocsi. Ki kellett sorozni.

A NOHAB vontatta szerelvény végül is négyórás késéssel érkezett Szolnokra.

Lelkiismeretesebb munkát

Ennyi volt hát az út története. Tanulságként pedig a következőket kell elmondani: *a NOHAB-ok hasznosítása elsőrendű feladat, ezt követeli meg a gazdaságosság fokozása.* A gyakorlat azonban mást mutat. A különféle műszaki hibák mellett például rengeteg a késés. A késés zavart okoz a vezető és a kezelő értesítésében. *Olykor 6—8 órát is kényszerű várakozásban töltenek távol a családtól.* Már eleve fáradtan lépnek szolgálatba.

Ismeretes, hogy a záhonyi vonalon most sűrű a vonatforgalom. Az azonban tény és egyáltalán nem „objektív" körülmény, hogy — mint példáink mutatták — a kocsivizsgálók, forgalmi szolgálattevők és mások lelkiismeretesebb munkája hozzájárulhatna a menetrend betartásához.

Végeredményben a NOHAB bebizonyította, hogy a korszerű vonóerő még nem minden. Párosulnia kell a lelkiismeretes szolgálatellátással.

Sütő Gyula

Egyetlen dugattyú sincs a raktárban

Az Északi Járműjavítóban anyaghiány gátolja a darabszámos terv teljesítését

Mint már erről részletesebben beszámoltunk: szakszervezetünk központi vezetősége legutóbbi ülésén foglalkozott az őszi szállítási feladatokkal. *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes többek között nyomatékkal beszélt arról, hogy igen sok tennivaló vár a járműjavítókra. Emlékeztetőül idézünk szavaiból:

„Nagy feladat vár a járműjavítókra. Annál is inkább, mivel kevesebb gőzmozdonyt javítottak, mint tavaly, ugyanakkor megnőtt a villamos- és Diesel-mozdonyok javítási átfutási ideje is."

A járműjavítóknak az őszi hónapokban valóban többet kell produkálniuk; időben gyorsabban és minőségben kifogástalanul kell visszaadniuk a forgalomnak a futó- és főjavításos mozdonyokat, kocsikat.

S mivel a villamos- és Diesel-mozdonyok gyors, minőségileg kifogástalan javítása elsőrendű feladat, ellátogattunk az Északi Járműjavítóba, ahol az elért eredmények, gondok után érdeklődtünk. Jókor kopogtattunk be a szakszervezeti bizottságra, alig fél órával azelőtt kaptak meg a tervosztály augusztus havi jelentését. A száraz adatok szavakkal „illusztrálva", hamarosan megelevenítették az üzem munkáját.

Biztató eredmények

— *Vállalatunk 109 százalékra teljesítette augusztus havi tervét, a korrigált terv pedig 107,5 százalékra alakult. Elégedettek lehetünk a 107,4 százalékos termelékenységi eredménnyel is. Darabszámos tervünk azonban már kevésbé alakult ilyen kedvezően. Igaz, amit nem javítottunk meg az egyik típusú mozdonyból, azt pótoltuk a másikból. Végeredményben nyolc javítással maradtunk adósak* — mondta *Baranyai Zoltán*, a szakszervezeti bizottság titkára.

— Hogy állnak éves viszonylatban?

— *Előljáróban meg kell említenem, hogy eredményeink a várakozásnak megfelelően alakultak: jóváhagyott és korrigált tervünket túlteljesítettük, az előbbit 2,8, az utóbbit pedig 1,8 százalékkal. A termelékenységi tervünket is 100 százalékon felül, 101,68 százalékra teljesítettük.*

Ezután a villamos- és Diesel-mozdonyok átfutási idejéről érdeklődtünk. A következő választ kaptuk:

— *Sajnos, csak egyes tételekben tudtuk betartani az átfutási időt, a legfontosabbnál, a villamos- és Diesel-mozdonyoknál túlléptük. Például a Diesel-mozdonyoknál éves szinten 16 nap a túllépés.*

— Minek tulajdonítható ez?

— *Kizárólag az anyag-, illetve alkatrészhiánynak.* Hosszú lenne felsorolni, hogy a villamoskészülékektől kezdve mi minden nem érkezett be határidőre a vállalathoz, vagy egyáltalán meg sem küldték, itt kellett helyileg megoldani az ezekből eredő problémákat.

Temesi Bélától, a Diesel-műhely vezetőjétől a következő felvilágosítást kaptuk:

— *Darabszámos tervünket, futó- és főjavításban egyaránt, teljesítettük.* Azt hiszem, nem túlzok, ha azt mondom, hogy az idei terviteljesítés és az átfutási idő betartása egyetlen tényezőtől, az anyagellátástól függ. Kirívó példaként megemlítem a 135-ös típusú mozdonyok javításának nehézségeit: *egyetlen dugattyú sincs a raktárban, holott 500 darabra lenne szükség.* Tudomásom szerint több mint kétszáz 135-ös típusú mozdony szalad az országban.

Figyelemre méltó javaslat

— Van-e arra remény, hogy az utolsó negyedévben csökken az átfutási idő?

— *Véleményem szerint van rá remény. A magunk részéről mindent elkövetünk, hogy a mozdonyokat pontosan, legrosszabb esetben minimális késéssel adjuk vissza a forgalomnak.* Még az anyaghiány ellenére is. Más megoldás is van az átfutási idő csökkentésére. Pontosabban arról van szó, hogy *helyes lenne, ha az M 44-es jótállásos felülvizsgálást a fűtőház végezhetné B javítás keretében.* Ebben az esetben nem kellene a gépeknek hosszabb ideig nálunk vesztegelniük. Jelenleg is hat ilyen jótállásos mozdony vár felülvizsgálatra — mondta befejezésül Temesi Béla.

Tamás Menyhért

Határozottabb műszaki szervezési intézkedéseket

Alig több, mint két hét telt el a kiemelt csomópontok külön célkitűzéseinek meghirdetése óta. A tizenhat csomópont többségén gazdasági vezetők, mozgalmi szervek, szocialista brigádvezetők, szakszervezeti aktivisták közösen tanácskoztak az elvégzendő munkáról.

A célt szolgáló szervezési intézkedések egész sora követi egymást. *Javul a fegyelem, nő a személyes felelősség és csökken a felesleges részműveleti munka.*

Ismerik a feladatokat

A *komáromi fűtőház* dolgozói és vezetői is készek a célkitűzéseket teljesíteni. Ezt a törekvést bizonyítják a vezetés részéről eddig megtett intézkedések és a dolgozók lelkesedése, munkalendülete. *A többletmunkából eredő feladatokat a vezetés meghatározta.* A kollektíva egyes csoportjaival, tagjaival külön is megbeszélték a teendőket. Az így meghatározott részfeladatokat, célkitűzéseket csoportosították és a felelős dolgozóknak írásban is kiadták.

A fűtőházban tudják, értik mit miért kell tenni. *A célkitűzés megvonsítja a hiányzó anyagok gyorsabb beszerzését, csökkenti a mozdonyok javítási idejét, s ez itt most két mozdonyt is jelent a forgalom számára.* Jelenleg is célkitűzésben meghatározott mozdonyállag felett van az üzemképes gépek száma és a verseny ideje alatt is tudják azt tartani. Saját tapasztalatukból tudják, mi a jelentősége a rendszeres karbantartásnak és mit jelent, ha a személyzet hibájából történik meghibásodás. A fűtőházak azonban egyedül nem teljesíthetik a csomópont célkitűzéseit.

Az állomás dolgozói is készek a többletfeladatok teljesítésére. Bár a vezetés késlekedik a részfeladatok meghatározásával. *Sok még a feladat,* de sokat kell tenni a Budapest—Győr közötti vonalon a villanygépfordák megjavításáért is.

A villanygépek nem tartják a fordát

A fűtőház mozdonyai a fordát túlnyomórészt tartják. Erre joggal büszkék. *De nem tartják a fordát a villanygépek.* A csomópont vonatainak többségét villamosmozdonyok továbbítják. Ezektől a gépektől várja mindenki az eredmények javulását.

Az új menetrendben célszerűnek látszó villanygépforda készült. *A fordában júliusban 75 esetben 218 órát, augusztusban 92 esetben 285 órát, szeptemberben, a különcélkitűzés 6 napján 17 esetben 67 órát vártak gépre a vonatközlekedési terven rendes közlekedésre kijelölt vonatok.* Ezt a kedvezőtlen helyzetet tovább rontották a gőzvontatású fordavonatok ácsorgásai géphiány miatt. Júliusban 79 esetben 159, augusztusban 10 esetben 130, szeptember 6 napján 16 esetben 34 órát vártak a vonatok.

Az igazi ok: *a fordák műszaki hiányosságai, a fordaszervezés és fegyelem lazasága.* Ennek megszüntetése érdekében legtöbbet Komárom állomás, a vonal, meg az igazgatóság illetékesei tehetnek és kell is hogy tegyenek a jövőben.

A fűtőház okmányain juliusban 2725, augusztusban 2986, szeptember első tíz napján 1051 perc mozdonyvárakoztatást tartanak nyilván forgalmi okokból. Ezt több mint 112 óra! Az ok, melyet az okmányokon olvashatunk: *várakozás vonatra, vonatösszeállításra, vonatfelvételre, kész vonatból kisorozásra, kalauzkocsira, számadásra, szakaszra, vonatvezetőre, alváltás miatti kisiklás elhárítására.*

Sok a gépre várás

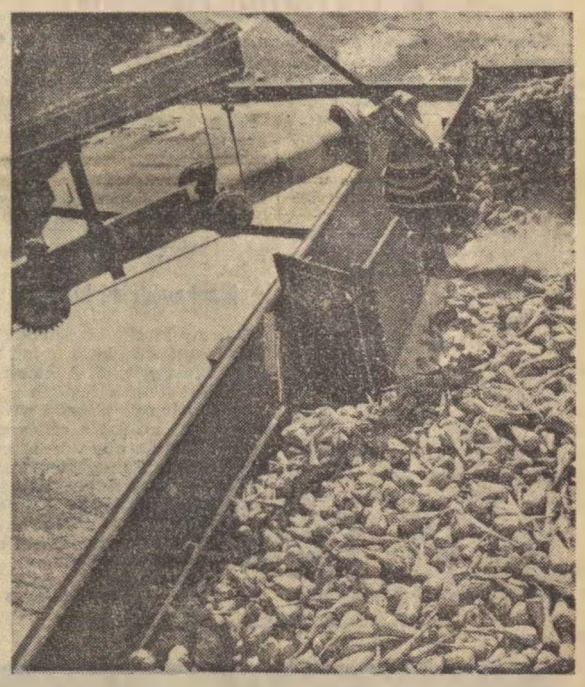
Két hónap és 10 nap alatt Komáromban a vonatközlekedési tervben rendes közlekedésre kijelölt vonatok közül *349 vonat várt gépre 893 órát.* Az állomás hibájából 84 alkalommal 6762 percet vártak feleslegesen a fűtőház gépei, s természetes a vonatok elegyei is. *349 vonat gépre várása vonatonként 40 kocsit számolva 13 960 kocsi kiesését jelenti.* S hogy ez mit jelent a kocsiínségben, azt mindenki könnyen megérti.

Ezeket eddig nem elemezték az állomás vezetői, sem az igazgatóság illetékesei. Találhatnának tennivalót az irányító és forda készítő szervek is. Hogy ez így van, azt a következő példa is jól szemlélteti. *Szeptember 22-én a 92. sz. vonat nem közlekedett géphiány miatt. Elegyét a 98/a sz. vonat továbbította, ami — szintén géphiány miatt —, 22-én 19 óra 52 perc helyett, 23-án 5 óra 5 perckor indult!* S hogy nem minden hibaforrása adódik a géphiányból, arra még egy személyes tapasztalat. Szeptember 25-én a 2287/b sz. vonat 13 órai indulás helyett 13 óra 45 perckor nyert összeállítást és utána kiderült, hogy „vörös bárcás" kocsit is besoroltak, de csak azért, mert a bárca a „túlsó" oldalon volt!

A csomópont kocsitartózkodási helyzete is jelzi a tennivalókat. *A terv alatt maradtak márciusban 2,7, júliusban 2,6, augusztusban 3,2 nappal.* A helyzet reális elemzése, a feladatok nyílt, őszinte meghatározásán, megfelelő műszaki üzemszervezési intézkedések megtétele, *a vezetés legfőbb feladata most Komáromban.* Ne felejtsék, most nemcsak a külön célkitűzés teljesítéséért, a velejáró jutalomért kell küzdeni. A korábbi becsület megtartásával, évi munkájuk erkölcsi, anyagi megbecsülésük, esetleg felemelt üzemi jutalékuk biztosításáról van szó.

Kovács János

CUKORRÉPA KAMPÁNY



A Sarkadi Cukorgyár augusztus 29-én a tervezettnél három nappal előbb megkezdte az új cukorrépa feldolgozását. A gyárba érkező szállítmányok nagyobb részét magasnyomású vízsugárral ürítik ki a vagonokból.

Kalauzkocsik a holtvágányon

Az őszi szállítások végrehajtása mellett már megkezdődött a felkészülés a téli forgalomra. *A téli felkészülés középpontjában az ember áll.* Róla gondoskodunk, amikor rendbehozatjuk az épületeket, megjavítjuk a fűtőberendezéseket, s ellátjuk őket meleg ruhával, meleg itallal.

A felkészülés közben az utazókról sem szabad megfeledkeznünk. Ők leginkább ki vannak téve a hideg időjárás viszontagságainak. Az ő érdekükben szólok, amikor felhívom az illetékesek figyelmét a kalauzkocsikra. *Jelenleg ugyanis a javításokra váró kalauzkocsik tucatszámra állnak az állomások holtvágányain. Acsádon mintegy 40, Ercsiben 15 darab javításra váró kocsit számoltam meg.*

Nem jól van ez így, hiszen telepállomásaink kalauzkocsihiánnyal küzdenek. Előfordul, hogy még olyan vonatokhoz sem tudnak kalauzkocsit biztosítani, amelyeket a menetrendben áru- és poggyászszállításra jelöltek ki. Most, a téli felkészülés idején, ezeknek a kocsiknak a gyors megjavítására is nagyobb gondot kellene fordítani.

Foki István, Budapest

NEMES CSELEKEDET

Férjem 1963. december 20-a óta tüdőszanatóriumi ápolásban részesül. Két kiskorú gyermekkel nehéz helyzetben élünk. Férjem szolgálati helyén, Fegyvernek-Örményes állomáson azonban nem feledkeztek meg rólunk. A közelmúltban *Barcsa Gyula* párttitkár, *Biró Gyula* forgalmi szolgálattevő és *G. Nagy Endre* szakszervezeti bizalmi kézi erővel az összes tüzelőnket hazafuvarozta.

Ezúton is köszönetet mondok az önzetlen támogatásért!

Farkas Dezsőné

Ahol járni, élni tanítják az embereket

Horváth Marika és *Bernáth Ila* a tizenhétévesek vidámságával tértek vissza az ebédről. Összefogódzva, önfeledten lépdeltek a sínek között. Marika az „öreg" vasutasok otthonos biztonságával (két éve dolgozott a MÁV-nál), Ila az első naposok ámuló izgalmával. *Március eleje volt. A tavasz még csak ígéret, a nyár öröme még távoli.* Van miről beszélni a két újdonsült barátnőnek.

Ahogy kiléptek az egyik kocsisor mögül, szívük görcsbe rándult a rémülettől. *Két sikoly olvadt eggyé a fékcsikorgással.* A tartalékmozdony elgázolta őket. Vijjogva száguldott velük a mentőautó a dorogi kórházba. A sebészek még aznap három, alig nőiessé formásodó lábra mondtak ki halálos ítéletet.

Sorsdöntő napok

Hét hónap múlt el azóta. Porszemnyi idő, de a két fiatal lány életében sorsdöntő napok. Hat hétig feküdtek Dorogon. *Ifjú szívükbe belopta magát a jövőtől való rettegés, a kétségbeesett félelem.* Rokkant páriák, semmi haszna koloncok lettünk — zokogták. — És iszonyodva nézték megcsonkult lábukat. Budapestről a vasutasszakszervezet és a MÁV-kórház képviselői utaztak le a bányavárosba, hogy felhozzák a két kislányt a MÁV-kórház Jávor utcai részlegébe.

— *Intézményünk október 8-án ünnepli egyéves születésnapját* — tájékoztat az utókezelő orvosa. — *Nem kórház ez, valami egészen más, új dolog. Mi nem a betegséget kezeljük, magát az embert adjuk vissza az életnek. Ide ugyanis olyan emberek kerülnek, akik elvesztették karjukat, lábukat, mozgásképességüket. A mi feladatunk: megtanítani járni, élni őket.*

Nem kórház. Az orvoson nincs fehér köpeny és a fő gyógyszer a bordásfal, meg a televízió. Az egyik a test, a másik a lélek orvossága.

Marikát és Ilát egy csinos kis szobában találjuk. Kártyáznak. Beszélgetésre bírom őket. Keveset a múltról, sokat a jövőről.

— *Nekem már hamarosan kész a lábam* — újságolja Marika. — *Olyat kapok, amire harisnyát is húzhatok* — és mintegy hiúságát jelezve, igazít a hatalmasra tornyozott kontyon. — *Októberben már talán ki is mehetek. Az itt kapott gyakorló lábbal már egész jól megy a járás. Még táncolni is megtanultam. No nem twisztelni, az már nem divat. Hogy mit csinálok, ha kimegyek? Elsősorban tanulok, illetve tanulunk. Aztán nyitva előttünk az élet, hiszen még nagyon fiatalok vagyunk.*

Vissza az életbe

Igen, fiatalok! S valóban nyitva előttük az élet útja, melyen újból megtanultak járni.

— *A két dorogi kislány a szerencsésebbek közé tartozik* — veszi át újból a szót a doktor. — *Idejében kerültek hozzánk, sikerült szervezetüket járásra alkalmas állapotban tartani. De képzelje el, mi van, ha eddig otthon, vagy kórházban feküdtek volna.* A különböző mozgásszervek hamar hozzászoknak a fekvő életmódhoz és mire megkapják a művégtagot, nem tudnak talpraállni. Gyermekként kell kezdeniük járni tanulni. Ezért feltétlenül szükséges, hogy minden csonkult, funkciócsökkenéssel gyógyuló beteg mielőbb jelentkezzék nálunk. A két kislány türelme is segítette a gyógyuláshoz. Végigcsinálták a sokszor fárasztó, fájdalmas gyakorlatokat, és látva a többiek gyógyulását — egyre inkább érezték és érzik, hogy van remény, van számukra is lehetőség visszatérni az életbe.

Hét hónapja tart a küzdelem. Több mint 200 napja orvosok, ápolók, gyógytornászok és műszerészek fáradoznak azon, *hogy egy március eleji figyelmetlen perc áldozatait visszavezessék az életbe.* Bernáth Ila a baleset napjának reggelén volt balesetelhárítási oktatáson. Ha az elmondottakra ügyel, ma nem falábakon tanul táncolni.

És mennyi figyelmetlen ember van. Csak kis hányaduk jut el az utókezelő osztály életbe tornaztató falai közé, ahol egy orvos és segítői törekszenek a rokkant életek rekonstrukciójára.

Helyet az emberek között

— *Sok még a probléma, szűk a helyünk, kevés az eszközünk, néha bosszantó apróságokra kell fecsérelni időnket, energiánkat. Itt-ott meg kell küzdeni a bürokrácia értetlenségével. De az eszme, melyért küzdünk, lelkesítő* — mondja az orvos.

Visszavezetik az életbe, megtanítják járni ezeket az embereket, de ez még nem minden. Be kell fogadni őket az egészségesek közé. *Nem rokkantként, emberként kell helyet adni nekik a társadalomban, hogy képességeiknek, lehetőségeiknek megfelelő munkát végezhessenek.* Nem alamizsnát, egy szomorú élet végéig tartó járadékot kell biztosítani, hanem helyet az emberek között. Ez az utókezelés azonban már nem az orvos, nem a gyógytornász feladata.

Sándor György

Drága mulatság a szabálytalan rakodás

Szeptember 11-én a 2486. számú vonattal 9 kocsi idomacél érkezett Rákosszentmihály állomásról Murakeresztúrra trieszti rendeltetéssel. Később még további hat kocsi érkezett ugyanilyen rendeltetéssel és rakománnyal. A 15 közül két kocsi számát is feljegyeztük: 427 007, 427 242. A rakományt szabálytalanul helyezték el a kocsikon, ezért a jugoszláv vasút — teljes joggal — nem vette át azokat.

A rakodásnál be kellett volna tartani a RIV II. melléklet 75. oldalán a 45. ábra f. pontjában előírtakat. *A nehéz acélanyag szabálytalan rakodása sok veszélyt rejt magában.* Murakeresztúron emiatt átrakást kellett végezni. Daru nélkül ez nem ment. Pécsről kellett odairányítani egy autódarut. Szeptember 15-én még nem tudták átadni a kocsikat.

Rákosszentmihály állomás mulasztását fokozza, hogy a múlt hónapban már ugyanez megtörtent a hibájukból. Az akkori átrakás 36 000 forintba került. Most még nagyobb lesz a költség. Az ilyen mulasztások nem segítik a vasút gazdaságos munkáját. Mikor tanulják meg Rákosszentmihályon, hogy a szabálytalanul rakott vagont nem szabad útbaindítani?

(lj)

Munkavédelmi kiállítás

Záhony átrakó körzetében a balesetelhárítás kezd mindinkább *közügy lenni.* A balesetelhárítási munka legfőbb eszköze a dolgozók állandó nevelése, oktatása. Ezt a célt segítette elő a szeptember második felében Záhonyban megnyílt munkavédelmi kiállítás. *Hasznos kezdeményezés volt* az igazgatóság részéről, hogy a kiállítást munkavédelmi tárgyú filmvetítéssel bővítette.

Eszenyi János

Kisállomáson nem könnyű a forgalmi szolgálattevők helyzete. Vécsei László főtiszt Moha—Rakodó állomás forgalmi szolgálattevője például a betegsége miatt távolmaradt váltókezelőt helyettesíti az I-es toronyban.

(Hemző Károly felvétele)

Munkásvédelmi újjárat

A szavak helyett tetteket

Mint már annyiszor az elmúlt évek folyamán, most is nagy erőpróba előtt állnak a vasutasok. Ilyenkor ősszel az időjárás viszontagsága mellett sok esetben a műszaki feltételek hiánya, a nem megfelelő munkakörülmények is megnehezítik a szolgálat ellátását. Elsősorban *a vasút vezetőire vár az a feladat, hogy mindent elkövessenek* a dolgozók munkakörülményeinek javításáért.

AZ IGÉNY JOGOS

A szaktanács elnöksége *másodszor tűzte napirendre* az üzemi szociális létesítmények problémáinak megvitatását. Nem véletlen, hogy szakszervezetünk elnöksége is hasonló súllyal tárgyalja egy-egy szakszolgálatnál a dolgozók munkakörülményeinek alakulását. A munkafeltételek, a szociális ellátottság *(öltöző, fürdő, melegedő, WC stb.)* hiányosságai indokolják ezt. Ahhoz, hogy helyes értékelést tudjunk adni, ismerni kell azokat az intézkedéseket, amelyek hatására javultak a foglalkoztatás feltételei, a munkakörülmények.

Jelentős az a fejlődés, amit a pályaépítési és pályafenntartási szakszolgálatnál a nehéz fizikai munkát igénylő munkafolyamatok gépesítésénél tapasztalunk. *A gépesítés foka a pályaépítésnél 65, a pályafenntartásnál 35 százalék.* A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál számos új felvételi épület és korszerű biztosítóberendezés létesült. Bővült —, ha nem is a szükségleteknek megfelelően — a kocsipark. A vonóerő tekintetében mind nagyobb mértékben váltják fel a gőzmozdonyokat a villany- és Dieselmozdonyok. Új öltözők, fürdők, melegedők, laktanyák, munkásszállások, üzemi konyhák épültek.

MÉG SOK A TENNIVALÓ

Mindezek ellenére még nagyon sok a tennivaló. *Sok a korszerűtlen, túlzsúfolt, egészségtelen szolgálati hely, szociális létesítmény.* Ezek nemcsak a dolgozók egészségére károsak, hanem a munkaerő áramlásra is kihatással vannak. Csupán az a tény, hogy *mindössze 46 000 dolgozó van ellátva nagyjából kielégítő öltöző-mosdóval,* arra utal, hogy a tett intézkedések csak enyhítették, de felszámolni nem tudták azt a súlyos örökséget, melyet a Horthy-rendszer ránkhagyott, és amelyet az elmúlt években sokszor a következetesség hiánya, a megnyilvánuló helytelen szemlélet még fokozott. Szakszervezetünk elnöksége ezekre az állapotokra már több ízben felhívta a figyelmet.

A 34/1963. évi törvényerejű rendelet és annak vasúti végrehajtási utasítása is meghatározza a beruházók, tervezők és kivitelezők feladatait, kötelességeit a beruházások, felújítások és rekonstrukciók esetében. Az említett szervek feladatává és kötelességévé teszi *a tervezési irányelvek maradéktalan betartását.* A rendelet értelmében, függetlenül attól, hogy az illetékes szakszervezeti szervek tesznek-e vagy nem észrevételt a tervekkel kapcsolatban, *a törvényes előírásokat be kell tartani.* Ezzel szemben tapasztalhatjuk, hogy egyes esetekben — különösen nagyobb volumenű építkezéseknél — a szociális ellátottság rovására „takarékoskodnak".

A Miskolc tiszai pályaudvar felvételi épületének tervezésénél például a beruházási cél *nem tartalmazta a kocsirendezők, málházók, kocsivizsgálók, megfelelő öltöző, fürdőhelyiséggel való ellátását.* A debreceni igazgatóság 1965. évi felújítással kapcsolatos magasépítményi munkáinak tárgyalásán arról győződtünk meg, hogy egyes létesítményeknél *a szociális jellegű épületek tervezését elhagyják,* holott tudott dolog, hogy Püspökladány állomás dolgozóinak, a jelenlegi szociális ellátatlansága tarthatatlan. Ferencvárosban az új mozdonyszínt már felépítették. Az öltöző, fürdő építését későbbi időpontra ütemezték be, mondván, többlépcsős építkezésről van szó.

NE ESSÜNK TÚLZÁSOKBA

A tervbíráló tárgyalásokon a szakszervezet munkavédelmi felügyelői minden esetben kifogást emelnek a helytelen tervezésekkel szemben. Az esetek többségében az illetékes előadók a hitelkeret elégtelenségét hozzák fel mentségül. Több esetben tapasztaltuk: az előadók úgy foglaltak állást, hogy a szakszervezet akadályozza a létesítmények kivitelezését. Már eleve úgy teszik fel a kérdést, *„vagy megfelel a létesítmény, úgy ahogy tervezték, vagy nem építünk semmit".* Helyes lenne, ha az illetékes szakosztályvezetők erre felfigyelnének. Ami pedig a hitelkeret nagyságát illeti, önkéntelenül felmerül az a kérdés, hogy a jelenlegi anyagi adottságok mellett *nem túlzás-e egyes helyeken a legmodernebb létesítményre törekedni, ugyanakkor számos esetben egy vízcsap felszerelése is problémát okoz.*

A 34/1963. törvényerejű rendelet kötelezővé teszi a tervezésre feljogosított szervek számára, hogy munkavédelmi szaktanácsadót jelöljenek ki, akinek feladata a terveket munkavédelmi szempontból felülbírálni. *A rendelet előírásait nem mindenütt hajtották végre.* A tervek ellenőrzésének elmulasztása, valamint az így jóváhagyott terveknek tudható be, hogy a felépített létesítmény nem felel meg a tervezési irányelveknek. Ez utólag mindig bonyodalmakat okoz.

A helytelen tervezés és kivitelezés miatt a békéscsabai fűtőház fémöntőhelyisége lassan egy éve nem üzemel, mert azt a szakszervezet munkavédelmi felügyelője leállította. Időszerű volna, ha a Vasúti Főosztályon ellenőriznék az említett rendelet előírásainak betartását és csak olyan terveket tárgyalnának, amelyeket a tervezőknél a munkavédelmi szaktanácsadó előzőleg felülvizsgált és jóváhagyott.

SZÓT KELL EMELNI

Megálljt kell parancsolni az olyan tendenciának is, amikor a szakszervezet tudta és hozzájárulása nélkül — a dolgozó kárára — különböző tervmódosításokat hajtanak végre. Ez nemcsak az éves tervjavaslatokra, hanem egyes létesítmények kiviteli terveire is érvényes.

Végezetül, de nem utolsó sorban szót kell emelni a vontatási dolgozók munkakörülményei és szociális ellátottsága érdekében, hiszen szociális szempontból ez a legelmaradottabb terület. A Hámán Kató fűtőház például még magán viseli a második világháború nyomait. E szakszolgálat területén alig történik más, mint a meglevő korszerűtlen fűtőházak és kocsijavítók toldozgatása, foldozgatása.

Mindenki örömmel veszi tudomásul, hogy a vasútnál a vonóerő tekintetében nagyarányú fejlődés megy végbe. Ez népgazdasági szempontból szükséges is. Azt azonban sehogysem tudjuk megérteni, hogy miért kerül háttérbe a dolgozók munkakörülményeivel való foglalkozás. A fűtőházak műszaki fejlesztésének egybe kell esni a dolgozók szociális problémáinak megoldásával.

A helyes szemlélet kialakítását illetően még sok a tennivaló. Egyszer már el kellene érni, hogy a vasút egyes vezetőinél a műszaki fejlesztésre irányuló helyes törekvés párosuljon a dolgozók munkakörülményeinek javításával. A kezdeti lépések a szociális igények felmérésével megtörténtek. A felmérések azt is bizonyítják, hogy igen jelentős anyagi eszközök és még hosszú idő szükséges ahhoz, hogy a vasutas dolgozók szociális problémái teljesen megoldódjanak.

Berta István
a munkavédelmi felügyelőség vezetője

Mozdonyok ócskavasból

Földszintes családi ház Pécsett, a Kertváros utca 24. szám alatt. Falait körülfonta, befutotta a vadszőlő. A ház körül gondosan ápolt kert, melynek az utca felőli oldalán rózsafák virulnak. A kiskapun zománcos névtábla: *Békei Vilmos.*

Otthonában kerestük fel a nyugdíjas vasutast, aki mozdonyvezető, majd mozdonyfelvigyázó volt a pécsi fűtőháznál. 1952-ben ment nyugdíjba. *Most 73 éves, de mozgása fiatalos.* Szürke vászonruhát viselt, s ellenzős vasutas sapkát. Úgy lépett elénk, mintha most jött volna szolgálatból.

Békei bácsi azon ritka nyugdíjas mozdonyvezetők sorába tartozik, akik saját mozdonnyal rendelkeznek. Neki is van, nem is egy. Arra kértük, mutassa meg a mozdonyait.

Akár az eredeti

— *Nagyon szívesen* — mondta —, *tessék velem jönni!*

Az alagsorba mentünk, ahol házi műhelyét rendezte be. Ott láttuk a két mozdonyt. Valódiak, illetve hússzor kisebbek, mint az igaziak. *Minden pontosan olyan rajtuk, mint az eredeti, nagy gépeken.* Befűteni persze nem lehet kazánjukat, de ez nem is cél a guruló modelleknél. Békei bácsi, amikor észrevette csodálkozásunkat, büszkén jegyezte meg:

— *Ezeken a mozdonyokon a legkisebb csavarig mindent magam csináltam. Ócskavasból, rézhulladékból mindent kifaragok, a rajzok meg az emlékezetem szerint. Fiatal koromban évekig jártam ilyen mozdonyokkal.*

Az egyik a 327-es sorozatú, a „hegyesorrú", a másik a 238-as „nagylábú". Mindkét modell valóságos remekmű. Vezetőállásuk aprólékosan kidolgozott. Fékberendezésük ugyanúgy működik, mint az igazié. A türelmes mester sok száz órai munkával dolgozta ki ezeket.

— *Amikor nyugdíjba kerültem, elhatároztam, hogy megépítem azoknak a régi mozdonyoknak a kicsinyített mását, amelyekkel egykor dolgoztam* — magyarázta. — *Ha egészségem engedi, tovább folytatom ezt a munkát. Szeretném még elkészíteni a 335-ös mozdonyt, a „kislábú"-t és „Katát" a 326-ost.*

Diákok is felkeresik

Kiderült, hogy ez már nem is távlati terve, hanem közvetlen programja Békei bácsinak. Dobozokat szedett elő és megmutatta a két újabb mozdony gondosan kidolgozott alkatrészeit. Ütközők, csavarkapcsok, hajtók, csatlók, csapágyak, kerékpárok sorakoztak a dobozokban. Bár az igazi nagy műhelyek cserejavítói lenének ilyen jól felszerelve alkatrészekkel ...

— *Most már csak szerelnem kell ezt a két gépet. Nem unatkozom majd a téli estéken. Nagyon megszerettem a modellezést és örülök, hogy másoknak is tetszik, amit csinálok.*

A kis mozdonyok valóban szépek. Sok látogatójuk akad és Békei bácsi mindenkinek szívesen megmutatja alkotásait. Diákok is gyakorta felkeresik tanáraik kíséretében műhelyét, és ő ilyenkor elmagyarázza nekik a gőzgépek működését és megmutatja, melyik alkatrész mire szolgál a mozdonyon.

Azóta már útrakelt a két kis mozdony. Nemzetközi vasútmodellező kiállítás nyílt Budapesten. Onnan nem maradhatnak el Békei bácsi gépei sem.

L. J.

Nemzetközi élet

Az NDK-ban meggyorsítják a vasút villamosítását

(Berlini tudósítónktól.)

A Német Demokratikus Köztársaságban jelenleg a fuvarozási teljesítményeknek *csak 9,2 százalékát adja a villamos vontatás.* A Deutsche Reichsbahnnál a következő vonalakon van villamos vontatás: Halle — Köthen — Magdeburg, Rosslau — Dessau — Bitterfeld — Leipzig, Halle — Bitterfeld — Muldenstein, Leipzig — Grosskorbetha — Weissenfels, Leipzig — Halle, Halle — Grosskorbetha, Leipzig — Altenburg — Werdau — Zwickau, Werdau — Reichenbach, Neukieritzsch — Borna, Böhlen — Espenhain, Merseburg — Mücheln, Nördlicher Leipziger Güteraussenring vonalon. (Északi lipcsei körvasút).

A legközelebbi években a jelenlegi 490 km villamosított vonal több száz kilométerrel növekszik. *A tervek szerint a vontatási módok átalakítását 1977-ig kívánják befejezni. Akkorra mintegy 4500 km-t, a vonalhálózat 30 százalékát villamosítják és a vontatás 70 százalékát 1200 villamosmozdonnyal bonyolítják le.* A nem villamosított vonalakon Diesel-mozdonyok továbbítják a szerelvényeket.

Hogy ez milyen gazdasági megtakarításokkal jár, kiderül abból, hogy a Deutsche Reichsbahnnak 1963-ban 5,5 millió tonna egységes üzemanyagra, abból mintegy 3 millió tonna importszénre volt szüksége. Ez 278 millió deviza márkába került. Amennyiben 1970-ig sikerül a vontatást 25 százalékkal villamosvontatással, 13 százalékban pedig Diesel-vontatással és valamennyi tolatást szintén Diesel-vontatással lebonyolítani, *akkor 5,3 millió tonna kőszenet takarítunk meg 427 millió márka értékben.*

A villamos vontatás jelenleg az NDK déli térségére összpontosul. A jövő év május 30-án kell befejezni a villamosítást a Zwickau—Karl Marx Stadt—Hilbershof közötti vonalszakaszon. 1965 október 1-re villamosítják a Karl Marx Stadt—Freiberg közötti vonalat, egy évvel később pedig a Freiberg—Dresda közötti vonalat. Ugyancsak 1965-ben villamosítják a Harz-Rübenhaldbahnt. Ezen a vasúton nagy emelkedőket kell legyőzni. A vonal villamosításának fontosságát az indokolja, hogy *ezen a vonalon nagy mennyiségű piritet szállítanak a kémiai ipar számára.* 1967-ben a villamosítást a lipcsei csomóponttól folytatják Erfurtig.

1968-ban az új vontatási mód Drezdából és Bad Schandauból Rijesán keresztül Lipcsétig jut el. Ezzel a Leipzig—Zwickau—Dresden— Leipzig ázsz gyűrű bezárul. *Ezáltal gazdaságosabb hosszú és körmenetek válnak lehetségessé az új vontató eszközzel,* mivel a villamos mozdonyok jelenlegi napi teljesítménye kb. 310—330 km között mozog. Ez világviszonylatban igen alacsony.

Drezdában 1969-ben a berlini S-vasút (magasvasút) mintájára gyorsvasutat építenek. Ez Pirnából Drezdán keresztül Meissenbe vezet majd, és elsősorban a munkások utazását gyorsítja meg. *Végül 1970-ben villamosítják a drezda—berlini vonalat.*

A közlekedésügyi miniszter nemrég jelentette be: *villamos vontatásra állítják át a Berlin—Rostock kikötői vonalat is.*

A Deutsche Reichsbahnnál jelenleg a 16/2/3 Hz 15 kW egyfázisú váltóáramú vontatási rendszert alkalmazzák. Az átépítéseknél és felújításoknál azonban megteremtik az előfeltételeit a 25 voltos munkavezeték-feszültség alkalmazásának is.

A villamos vontatás számára a régi E—04, E—44, E—94, E—18 és E—95 típusú villamosmozdonyok állnak rendelkezésre. Saját iparunk szállított a legutóbbi években 40 db E—11 és 20 db E—42 típusú villamosmozdonyt. *Az E—11 típusú villamosmozdony gyorsvonati és személyvonati mozdony, 4 motorral, 650 kW tartós teljesítmény mellett 140 km/óra sebességet ér el.* Az E—42 villamosmozdony villamos részét illetően megfelel az E—11 típusú mozdonynak. Ami a mechanikus részét illeti, más hajtóműáttétele van, alkalmas tehervonatok vontatására.

Karl Heinz Gummich

A felsővezetékesek munka közben.
(Foto Illner)

SÁNDOR BÁCSI 90. SZÜLETÉSNAPJA

A debreceni járműjavító és a debreceni városi tanács II. sz. szociális otthonának lakói között már régóta jó a kapcsolat. A járműjavító dolgozói vállalták, hogy negyedévenként egyszer kultúrműsort adnak és az intézet kisebb javítási munkáit társadalmi munkában elvégzik.

A baráti összefogásnak nagyon szép példája volt, amikor szeptember 3-án az otthonban *Nemes Sándor* bácsit, a régi vagongyári dolgozót ünnepelték 90. születésnapja alkalmából.

Sándor bácsi 1904—1924-ig dolgozott az üzemben, s csak azért maradhatott ott, mert tagja volt az *Egyetértés Férfikórusnak.* Igazán csak 1945 után tudta meg, hogy mit jelent a munkásság megbecsülése.

Köszöntésére megjelentek a dalárda mai tagjai és csaknem fél óráig tartó dalcsokorral köszöntötték legidősebb társukat, majd egy piros szekfűcsokrot és születésnapi tortát nyújtottak át neki. Végül *Orbán István* kocsilakatos 7 tagú ifjúsági szocialista brigádja ajándékozta meg Nemes bácsit.

Az ünneplés a régi barátok kézszorításával és jókívánságaival ért véget.

Volosinovszki János
Debrecen

„Diplomaták" a főváros kapuiban

Alig több mint egy éve, hogy a főváros kapujában, a *Keleti* és a *Nyugati* pályaudvaron nemzetközi információs szolgálat kezdte meg működését. Több idegen nyelvet beszélő vasutas szolgál azóta is felvilágosítással az utazóközönségnek.

— Én csak jót mondhatok erről a szolgálatról — kezdte a beszélgetést Vass Lajos, a Keleti pályaudvar főnöke. — *Megnövekedett idegenforgalmunk követelően sürgette egy olyan információs szervezet létrehozását, ahol idegen nyelvet beszélő menetrendi és díjszabási ismeretekkel rendelkező vasutasok dolgoznak. Talán annyit tennék hozzá, hogy időszerű lenne a telefoninformáció átszervezése is, mert a jelenlegi rendszerben már-már emberfeletti munkára kényszerülnek a telefon mellett dolgozók.* Véleményem szerint egy központi helyen — akár nálunk is — létre lehetne hozni egy olyan diszpécser rendszerű központot, ahol valamennyi pályaudvarra vonatkozó pontos menetrendi felvilágosítást tudnak nyújtani.

A javaslatot ezúton is tolmácsoljuk az illetékeseknek.

Felvilágosítás nyolc nyelven

Az információs szolgálat helyisége a zsibongó előcsarnokból nyílik. Itt találkoztunk dr. Németvölgyi Loránd csoportvezetővel.

— Tizenhárman dolgozunk itt — mondotta. — *Négy fiatal közvetlenül a gimnáziumból került hozzánk: — természetesen a szükséges tanfolyamok elvégzése után. Nyolc nyelven tudunk felvilágosítást adni.*

— Elegendő ennyi nyelv ismerete?

— Általában igen. A hozzánk érkező utasok döntő többsége beszéli, vagy érti az általunk beszélt világnyelveket. Eddig egy olyan török utas volt, aki anyanyelvén kívül nem beszélt más nyelven. De egy kis rajzolgatás és mutogatás után sikerült „szót értenünk".

— Biztosan sok érdekes beszélgetés zajlik le ezek előtt az ablakok előtt.

— Néha nevetséges félreértésekre ad lehetőséget a sok idegen név. Így például sokat derültünk azon az utason, aki a Helikon expresszel akart Pozsonyba utazni. Egy másik utas a csehszlovákiai Leopoldov (Lipótvár) vasúti csomópontot összekeverte a kongói Leopoldvillel.

— Az információ alatt nemcsak menetrendi tájékoztatás értendő. Milyen feladatokat kell itt még megoldani?

Egységes szolgálati rendet

— Elsősorban a külföldi utasok igényeinek széleskörű tájékoztatást. Tőlünk kérnek programjavaslatot, felvilágosítást a szálláshelyzetről, közlekedésről. Valutáris kérdésekben is tudunk információval szolgálni. És mivel megfelelő idegennyelv-ismerettel rendelkezünk, mi látjuk el a pályaudvar szolgálati tolmácsolását is. Számtalan külföldről érkező szolgálati közlemény, távirat fordítása, telefonbeszélgetések lebonyolítása vár ránk naponta. Egy európai nagyváros főpályaudvarának — egyik napról a másikra — fontos részévé váltunk.

— Az eltelt időszak tapasztalatai után milyen véleménye alakult ki erről a munkáról?

— Időszerű lenne egy egységes szolgálati rendet kialakítani, mely szabályozná a munkánkat. A gyakorlat ugyanis azt bizonyítja, hogy éjféltől reggel öt óráig felesleges a nyitott szolgálati helyiség, csupán jelenléti szolgálattal lehetne biztosítani az esetleg betérő külföldi eligazítását. A helyi információt — ebben az időben — a kapusok is megadhatják.

A másik nagy kapu a Nyugati pályaudvar. Itt *György Ödön* csoportvezető tájékoztat az információs szolgálatról:

— Nálunk másképpen szerveztük a munkát, mint a Keletiben. Éjjel lezárjuk az ablakokat. Nemrégen áttértünk a 210 órás munkaidőre, ami sokat javít munkánk minőségén, hiszen kipihenten sokkal jobban tud az ember eligazodni, a sokszor igen bonyolult kérdéseken. Öt nyelven adunk felvilágosítást. A munkabeosztásnál arra törekszünk, hogy egy-egy fiatal dolgozó mellé mindig kerüljön egy idősebb vasutas, akinek tapasztalatai segítik a fiatalok munkáját. Mint említettem, sokféle kéréssel fordulnak hozzánk az utasok. Egy lengyel jogász egy pesti kollégájának csak a nevét tudta. Félórás telefonálgatás után felderítettük a pesti ügyvéd címét.

Több idegenforgalmi tájékoztatót

— Hogyan lehetne tovább javítani az információs szolgálat munkáját?

— Több idegenforgalmi tájékoztató anyagra lenne szükség. Hasznos lenne az is, ha nemcsak a pénztári zárlatról kapnánk oktatást, hanem a mi munkaterületünk napi kérdéseiről, így a szálloda és elhelyezési, valutáris, valamint idegenforgalmi kérdésekről is.

Végül egy rövid információt kérünk a Nyugati pályaudvar egyik csinos ifjú informatorától:

— Hogy hívják és mióta dolgozik a MÁV-nál?

— Pálmai Mária vagyok. Egy éve vagyok itt. Érettségi után elvégeztem a tanfolyamokat és most már orosz és német nyelven adok információt. Közben a TIT József Attila szabadegyetemén készülök a német nyelvvizsgára.

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a nemzetközi információs szolgálat bevezetése időszerű volt. Munkájuk hozzájárult a magyar vasút nemzetközi hírnevének öregbítéséhez.

S. Gy.

MŰSZAKI KÖNYVNAPOK, 1964

Az idén harmadszor kerülnek megrendezésre hazánkban a *műszaki könyvnapok.* Október 17-én lesz az ünnepélyes megnyitás a *Technika Házában,* majd ezt követően közel *négyszáz fővárosi* és vidéki üzemben rendeznek alkalmi műszaki könyvkiállításokat, vásárokat, aukciókat, író—olvasó-találkozókat, október 19-e és november 5-e között.

Mi a Műszaki Könyvnapok célja? Elsősorban a szó tiszta, minden hátsó gondolat nélküli értelemben vett *műszaki propaganda,* tehát nincsen mögötte üzleti, könyvkereskedői érdek. De kormányzatunk kultúrpolitikájának megfelelően az alacsonyan megszabott könyvárak nem is tennék lehetővé, hogy a kiadók vagy a terjesztő vállalatok valami busás haszonhoz jussanak. Érdemes itt megemlíteni, hogy a közelmúltban Londonban megrendezett Világ Könyvvásár alkalmából — melyen mi reprezentatív könyvekkel vettünk részt — a *Daily Worker* cikkírója a magyar könyvkiadás eredményeiről szóló beszámolójának ezt a jellemző címet adta: *„Egy könyv egy kiló kenyér áráért".*

Ha az idei könyvnapokra megjelenő munkákat nézzük, ezekből kiderül, hogy *a kiadók igyekeznek kielégíteni a szakmunkások megnövekedett szakkönyv igényét. A Műszaki Kiadó megjelenési tervében 34 mű szerepel.* Ezek közül talán mint legsúlyosabbat *dr. Marx György* Kvantummechanikájának 2. átdolgozott és bővített kiadását emelhetjük ki, továbbá a régen várt Telefunken Tranzisztor könyvet. Az Új Technika sorozatban jelenik meg *Konrád Kálmán* újabb vasbeton keresztmetszetek méretezésével foglalkozó munkája, s a Műszaki Könyvnapokra új Bólyai-könyvek is jelennek meg. A műszaki ismeretterjesztő irodalmat *Pap János:* „Ezer kérdés — ezer felelet" című munkája képviseli. A Műszaki Könyvnapokra a Műszaki Kiadónál megjelenő könyvek fele azonban alsófokú szakkönyv, s ezeknek is kb. fele 8 kiadvány az Ipari Szakkönyvtár sorozatban jelenik meg. Közöttük van a sorozat jubiláló 100. kötete, *Keller Bence—Radnóti György:* „Köszörülés" című munkája.

A Táncsics Könyvkiadó profiljába a műszaki könyvkiadás területén az *alsófokú szakkönyvek* tartoznak. A kiadó ezeket elsősorban *kezdő szakmunkásoknak, betanított segédmunkásoknak szánja,* de vannak olyan kiadványai is, melyekben számol a szakmunkások megnövekedett igényeivel. Így figyelembe veszi, hogy a műszeriparban, a villamos iparágakban, a gépiparban egyre több lesz az érettségizett fiatal szakmunkások száma. Ugyanakkor nem hanyagolja el a kisebb olvasottságú iparokat sem és idei műszaki könyvnapi kiadványai között is két munkát jelentet meg e területen. Ilyenek *Szemmáry László—Hajós István:* „Pamutipari alapismeretek" és *Farkas Károly:* „Len-, kender- és jutaipari ismeretek" című könyve. A hazai viszonyokra való alapos átdolgozás után jelenik meg V. Cácha—A. Mader csehből fordított *„Kazánszerkezetek"* c. munkája. Szintén a Műszaki Könyvnapokon kaphatják kézhez az olvasók *Lupták Ernő:* „Lakatosok könyvé"-t, valamint *Fehér Ferenc:* „Személygépkocsik elektromos berendezései" című munkáját. Ez utóbbi mind a magán, mind a hivatásos gépjárművezetők körében valószínűleg hamarosan kedvelt olvasmány és hasznos tanácsadó lesz.

Szokás mondani, hogy a jó szakkönyv szerszám a hozzáértő kezében. Nos, illetékes kiadóink igyekeznek minél jobb, minél használhatóbb munkaeszközöket adni szakmunkásaink, technikusaink, mérnökeink kezébe.

Húsz éve szabadult fel Szeged

1944. október 11-e Szeged történetének egyik legjelentősebb fordulópontja. A diadalmasan előretörő szovjet Vörös Hadsereg hős katonái ezen a napon szabadították fel a város dolgozó népét a magyar és német fasizmus kettős igája alól.

Hogyan is történt? 20 esztendővel ezelőtt 1944-ben népünk, történelmünk egyik legtragikusabb idejét élte. Városainkat repülőgépek bombázóporral tették tönkre, *üzemek, gyárak, vasútjaink, hídjaink döltek romba,* pusztult a békés lakosság. Ami pedig ebből a mindent pusztító rombolásból megmaradt, azt a német fasiszták és magyar bérenceik nyugatra hurcolták. Elhurcolták vasúti kocsiparkunk és vontatójárműveink állományának 85—90 százalékát.

Szegeden, 1944. október 11-én új élet kezdődött. *Legsúlyosabb volt tehát, a vasút, a posta helyreállítása,* hogy az ország vérkeringése megindulhasson. A megbénult vasútforgalom miatt a város éléstárát képező falvakat és tanyákat vesztette el. *Ezért volt elsődleges feladat megindítani a közlekedést.* A felrobbantott hidakat fahidakkal pótolták a város és a környező falvak népelnek és a szovjet csapatok áldozatos segítségével.

A szegedi vasutasok a helyi katonai és városi vezetők segítségével kemény munkával annyira rendbehozták az ittmaradt néhány vasúti kocsit és mozdonyt, hogy 1944. decemberben megindulhatott a közlekedés egy mozdonnyal és 6 személykocsiból álló szerelvénnyel egyelőre naponta egy oda- és egy visszautat téve meg Szeged—Kiskunfélegyháza és ugyanezzel a szerelvénnyel Szeged és Szőreg között.

1944. december 19-től már rendszeresebb vasútjárat indult meg az akkori *Szeged—Csanád* közötti vonalon a Maros-hídig, ahol átszállással történt a további közlekedés. December 28-án új irányban, *Hódmezővásárhely* felé is lehetett közlekedni, mert a felrobbantott hidakat fahídakkal pótolták.

Később Szeged és Kiskunfélegyháza között indult meg egy-egy újabb vasúti járat. *A szegedi pályaudvarok helyreállítási munkálatait brigádokba tömörült, különböző vasúti szolgálati ágak dolgozói végezték.* Új, meg új brigádok jelentkeztek a munkálatokhoz. A IV. pályamesteri szakasz dolgozói 602 munkaóra alatt 110 köbméter földmunkát végeztek el. *1945 május 15-én már megkezdődött a szegedi vasutasok munkaversenye a vasút és a vasúti épületek újjáépítéséért.*

A szegedi vasutasok, Szeged város dolgozóinak támogatásával helyreállították a személypályaudvart, a rendezőpályaudvart, a főházat és a Tisza pályaudvart.

Szitási Sándor
Szeged

Műszaki munkásakadémia a szakmai színvonal emeléséért

Az Északi Járműjavítóban a munkásakadémiai előadások keretében — a TIT-előadások mellett — az eddiginél is *nagyobb súlyt fektetnek a műszaki munkásakadémiára,* szem előtt tartva a rohamosan fejlődő technika „követelményeit". *Tulajdonképpen a szakmai továbbképzést, a szakmai színvonal emelését szolgálják az előadások.*

A műszaki munkásakadémiát hét tagozattal szervezték: Villamos I., Villamos II., Elektromos ívhegesztés. Diesel I., Diesel II., Szerszámgépek javítása és Villamosüzemű targoncák javítása tárgykörből.

A felsorolt tagozatok közül különösen az utolsónak van nagy jelentősége, mivel a villamosüzemű targoncák javításával kapcsolatban még nincs szakirodalom, s tudvalevő, hogy január elsejétől országos szinten az Északiban javítják majd a targoncákat.

(t.)

Sport

IRÁNY TOKIÓ

Tizennégy vasutassportoló utazott az olimpiára

A magyar sportnak érdekes tradíciói vannak az újkori olimpiák történetében. A magyar sport az antwerpenit kivéve ott volt valamennyi nyári olimpiai játékon.

Az ázsiai metropolisban október 10-én kezdődő XVIII. olimpián 16 sportágban küzdenek a magyar versenyzők. Örvendetes, hogy az olimpiára utazó magyar sportolók között 14 vasutas sportoló is ott található. A legtöbb versenyző, számszerint 10, a BVSC-ből került ki. Ezenkívül a Ceglédi VSE, a Pécsi VSK, a Szombathelyi Haladás és a Testvériség adott egy-egy válogatott sportolót az olimpiai csapatba.

Tóth Géza súlyemelő

Nagy Róbert súlyemelő

Lenkei Ferenc úszó

Szál Antal úszó

Juszkó János kerékpáros

Konrád II. János vízilabdázó

Kamuti László vívó

Dr. Kamuti Jenő vívó

Dr. Mendelényi Tamás vívó

Reznák János birkózó

Erdősiné Tolnai Márta tornász

Dr. Mendelényiné Ágoston Judit vívó

Turóczy Judit úszó

Such Ida atléta

Vasutas csapatok sikere a füzesabonyi üzemi labdarúgó bajnokságban

Füzesabonyban, a hagyományossá vált üzemi labdarúgó bajnokságot ez évben tíz csapat részvételével bonyolította le a járási TS. A mezőnyben *négy vasutas csapat vett részt.* A bajnokságot mindvégig nagy küzdelem és élénk érdeklődés kísérte. A mérkőzéseket a *Füzesabonyi Vasutas SC* sporttelepén rendezték meg és sokszor a bajnoki mérkőzések látogatottsági számát is elérte az üzemi mérkőzések iránti érdeklődés.

A vasutas csapatok kitűnően szerepeltek. *A fűtőház csapata — a múlt évi bajnok — lett ezúttal is az első, jobb gólaránnyal* a füzesabonyi Petőfi Tsz csapata előtt. A harmadik helyen a TBBF csapata áll. A vilamos vonalfelügyelőség csapata az ötödik helyen végzett. Ez a helyezés is dicséretére válik a kislétszámú üzemnek. A forgalom csapata a táblázat második felében végzett. Ennek az is oka, hogy a járási labdarúgó szövetség túl szigorúan, értékes két bajnoki pontot vett el a csapattól a zöldasztalnál.

Nagy ünnepélyes keretek közepette *Kovács József* a füzesabonyi járási TS elnöke adta át a díszes kupát a fűtőház csapatának.

(szigetváry)

Nem mindig könnyű vasutasnak lenni

Csak úgy, mint máskor — délutáni időben — a téren tartózkodtunk. Ilyenkor akad dolog. Az utas kérdez, kérdez, kérdez... Sokszor még akkor is, ha jól tudja, hogy mikor, melyik vágányról indul az a vonat, amelyikkel utazni szándékozik. A kedves utas szereti megnyugtatni az utazás gondolatától felzaklatott idegeit. Hogy ez mennyire igaz, azt jól tükrözi a következő kis történet.

Középkorú asszony, kezében csomaggal igyekszik a peronon. F. Z. főfelügyelőt, a menetrendet is jól ismerő veterànt szólítja meg.

— Melyik vonat visz az Alföldre? — A tapasztalt vasutas kicsit meglepődik, aztán így áll a kérdéshez:

— A Kis- vagy a Nagy-Alföldre?

— Hát arra lefelé — hangzott a nem egészen világos válasz.

Az öreg róka csak tartotta a „sajtot".

— Na jól van — feleli —, de hová, a Tiszántúlra vagy a Duna—Tisza közé?

— Ejnye már! — szól az asszony — Ceglédtől egy megálló, ahová igyekszem.

— Egy megálló? — kérdezi vissza.

Amaz bólint.

— Ceglédtől Szolnok felé egy megálló Abony. Szeged felé Katonatelep... de van még egy vicinális vonal, a Kupai-Kovácsmajor — mondja a főfelügyelő. Hogy is nevezik ott az első megállót? — közbe gondolkozik.

— Na lelkem. Maga sem tud sokat — fizette ki az asszony — és elviharzott egy „megértőbb" lelket keresni.

— lyf. —

A KISZ-kongresszus tiszteletére

Kéthetes ünnepi műszak

A KISZ Központi Bizottsága 1964 decemberre összehívta VI. kongresszusát. A két kongresszus között eltelt négy évben a magyar ifjúság fejlődésének és nevelésének feltételei kedvezően alakultak. A szocializmus teljes felépítése egyre jobb körülményeket biztosít, lehetőséget ad a szellemi és fizikai képességek kibontakozására. Erről és még sok másról beszéltek Debrecen fűtőház KISZ-istái a vezetőségválasztó taggyűlésükön.

A beszámoló helyesen vetette fel a problémákat, rámutatott a hiányosságokra, *kritikusan és önkritikusan bírálta a társadalmi szerveket és az egyes fiatalok magatartását.* A társadalmi szervekhez címzett bírálat főképp abban nyilvánult meg, hogy nem adtak elég segítséget az ifjúság jobb munkájához.

Jó eredményként említette a beszámoló, hogy a fűtőház fiataljai évek óta *növekvő létszámmal vesznek részt a Szakma ifjú mestere mozgalomban.* Fiataljaink a kongresszus tiszteletére kéthetes ünnepi műszakot s a KISZ-brigádok egymás között versenyt indítanak.

Marosán Pál
Debrecen

SZÉLES KÖRŰ ÖSSZEFOGÁSSAL

A KISZ-fiatalok országszerte vállalásokat tesznek a KISZ-kongresszus tiszteletére, hogy ezzel is növeljék a kongresszus jelentőségét. Ezekhez a vállalásokhoz csatlakoztak a záhonyi fiatalok is.

A fiatalok az állomás és környező lakóépületek között *elhanyagolt terület parkosítását vállalták társadalmi munkában.* A parkosításra váró terület 6300 négyzetméter. Szakemberek becslése szerint ilyen nagy terület rendbehozásához és parkosításához mintegy 200 000 forintra van szükség.

1964. július 21-én kezdődött a munka. 346 fiatal eddig több mint 1173 társadalmi munkaórat teljesített. *Ilyen nagyméretű társadalmi munkaakció eddig Záhony térségében nem volt.* A munkálatokból a határőrizeti szervek, a község és az ÉM. I/6. sz. Építőipari Vállalat fiataljai is kivették a részüket. *Kovács Zoltán* főmérnök, *Bekési Rezső* igazgatóhelyettes, *Lakatos Dezső* géptelepvezető, *Lőrincz Lajos* körzeti főmérnök, *Németh József* százados, *Hódor Endre* művezető és dr. *Kiss Margit* építésvezető segítségével társadalmi munkában készítette el a tervet.

Lám, széles körű összefogással, megfelelő szervezéssel szép eredményeket lehet elérni.

Gál Gyula
Záhony

TÁJÉKOZTATÓ

Hol szerezhetők be a „Szocialista munka műhelye, üzeme vállalata és gazdasága" címmel járó oklevelek és jelvények

A SZOT Elnöksége 1963. május 25-én elfogadott — a *„Szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata és gazdasága" címért indult mozgalom* — irányelvei többek között az alábbiakat tartalmazzák:

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 az oklevéllel és a termelési egység bejáratához kifüggeszthető, nagyméretű dísztáblával (jelvénnyel) kell jutalmazni. A dísztáblát (jelvényt) első alkalommal bronz, ismételt elnyerés esetén ezüst, majd arany fokozatú kivitelben kell adományozni. (Az egységes kivitelű oklevelek és jelvények kiadásáról a SZOT gondoskodik.)

A fenti rendelkezések értelmében az oklevelek és a jelvények elkészültek. *Beszerzésükkel és felhasználásukkal kapcsolatban a SZOT Termelési Osztálya az alábbiakra hívja fel a figyelmet.*

1. Az oklevelet és jelvényt — a cím korábbi elnyerése esetén is — a SZOT Elnökségé által kiadott irányelvekben foglaltak szerint lehet adományozni.

2. A jelvények — dísztáblák — az irányelvekben foglaltaktól eltérően nem bronz, ezüst és arany, hanem I., II., III. fokozatban készültek el. A fokozatok tehát azt jelölik, hogy az I. fokozattal kitüntetett termelési egység egymás után kétszer, a II. fokozattal háromszor és a III. fokozattal négyszer — vagy ennél többször — nyerte el a szocialista munka műhelye, osztálya, üzeme stb. címét.

3. A versenyző termelési — gazdasági egységek elnevezése különböző. Ezért az oklevelek és dísztáblák (jelvények) kétféle kivitelezésben kerülnek forgalomba, kapható a Szocialista Munka Műhelye felirattal és beszerezhető a termelési egység megnevezése nélkül. Az utóbbinál a cím adományozására jogosult szervek gondoskodjanak a megfelelő elnevezés (műhelyrész, üzem, akna, osztály stb.) bejegyzéséről. Hasonlóan kell eljárni (dísztáblánál és oklevélnél) a fokozatok megjelölésével is.

4. A jelvény és az oklevél nyomdailag készült. A rongálódások elkerülése végett ezeket kettős üveglappal ellátott vörös plexikeretben hozza forgalomba a FIÉRT.

5. A díszes tábla és az oklevél egyenként kb. 90—95 forintért szerezhetők be 1964. október 1-től a Dekorációs Áruházban (Bp., V., Fehérhajó u. 12. sz.). A beszerzéshez a szakszervezeti bizottság és a vállalatvezetés részéről aláírás és bélyegzővel ellátott megrendelés szükséges.

Szakszervezetek
Országos Tanácsa
Termelési Osztály

Figyelmes kiszolgálás

Az ország különböző üdülőiben sok vasutasdolgozó üdül. Számukra nemcsak az üdülés felejthetetlen, hanem a velük való bánásmód, az igazán kedves és pontos kiszolgálás is. Sokan keresték fel azzal, hogy a nyaralóhelyek vezetői, dolgozói megérdemlik az írásbeli köszönetet. Akik július 29—augusztus 11 közötti időben Siófokon nyaraltak, *köszönetüket fejezik ki a Központi SZOT Étterem dolgozóinak.* A figyelmes kiszolgálásért *Sikentánc Jánost* és kollégáit kell első helyen említeni. Talán kissé túlzásba is vitték az a nagy szeretetet, amellyel a nyaralóknak adóztak. Ők nem tettek különbséget fiatal vagy öreg, férfi vagy nő, gyermek vagy felnőtt között. Így az üdülés mindenki számára igazán kellemes volt.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Jól képzett vasutas volt

Az ajkai vasutasok 1964. szeptember 13-án kísérték utolsó útjára *Varga Gyula* intézőt, aki tragikus hirtelenséggel elhunyt. *Jól képzett, szorgalmas, kiváló dolgozó volt,* aki az 1963—64-es tanévben jelesen végezte el a Vasútforgalmi Technikumot. Beiratkozott a műszaki egyetem közlekedési karára, ahová fel is vették. A halál azonban keresztülhúzta terveit.

Az ajkai vasutasok ezúton is kifejezik őszinte részvétüket a gyászoló családnak.

Szabó Ilona
Ajka

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Marosán Pál, Czeglédi Sándor Debrecen; Fehér Szilárd Nagykőrös; Kiss Lajos Alsóőrs; Bognár Károly, Dancs József Tapolca; Foki István Budapest; Pintér Lajos Vácrátót, Szabó Ilona Ajka; Bódogh Mihály Dombóvár; Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged; Eszenyi János, Gál Gyula Záhony; Kisvárdai János Miskolc; Várfalvi Gyula Gyékényes; Boldizsár Gyula Békéscsaba. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Foki István Budapest, Tótka Károly Szeged, Fehér Szilárd Nagykőrös, Kiss Lajos Alsóőrs, Boldizsár Gyula Békéscsaba. **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Schuk Géza Bp Nyugati pu., Behán Rózsa Kazincbarcika. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Kiss László szakszervezeti bizalmi, Kiskomárom: Tálos Ferenc elvtársat levélben értesítettük.

Marosán Pál Debrecen: A NOHAB-ok teljesítményéről riportban **számolunk be.**

HÍREK

— **Kongresszusi híradót készítettek** Nagykanizsa állomás KISZ-istái. A híradó az ifjúsági szocialista munkaverseny eredményeiről, a vállalások teljesítéséről ad tájékoztatást.

— *JÓL SIKERÜLT CSALÁDI ESTET rendeztek a gyékényesi pályamesteri szakasz dolgozói Molnár István fópályamester vezetésével. A rendezvény jó alkalom, volt a kollektív szellem elmélyítésére, a családok megismerésére.*

— **Jugoszláviában befejeződött a Rieka—Karlovác közötti vasútvonal villamosítása. A 185 kilométer hosszú vonalszakaszon már villamosmozdonyok továbbítják a szerelvényeket.**

— **Naponta öt irányvonat.** A zalaegerszegi vasutasok az irányvonatok számának növelésével igyekeznek zavartalanná tenni az őszi szállításokat. A feladásra kerülő áruk rendezésével, csoportosításával naponta öt irányvonatot tudnak indítani az állomásról.

— **A megnövekedett forgalom ellenére is** balesetmentesen dolgoznak Hidasnémeti határállomás vasutasai. A nemzetközi személyforgalom például a korábbi évekhez viszonyítva négy-ötszörösére emelkedett.

— *TÁVVEZÉRLÉSŰ TOLATÓMOZDONY. Egy Stockholm melletti rendezőpályaudvaron próbaüzemben van az első távvezérlésű tolatómozdony. A szokásos nyomógombos vezérlőtáblát egy rádióadóval kapcsolt különleges berendezéssel cserélték fel a mozdonyon.*

— **A társadalmi tulajdon védelme** címmel tartott előadást Dombóvár állomáson a Tolna megyei Rendőrkapitányság egyik dolgozója. Az előadást érdekes filmvetítés követte.

— **Új vágányt adtak át a forgalomnak szeptember 30-án Debrecen és Apafa között. Ezáltal tovább javult a közlekedés a debrecen—mátészalkai vonalon.**

— **Kívülről hőszigetelt vagonok.** Egy amerikai vegyipari cég új megoldást dolgozott ki szén- és ércszállítmányok összefagyásának megakadályozására. Lényege: a vasúti kocsik külső felületét szórással könnyű, magától tapadó poliuretán-habréteggel vonják be.

Köszönetnyilvánítás. Mindazoknak, akik kitüntetésem alkalmából jókívánságaikat levélben nyilvánították, ezúton mondok köszönetet. Végh Lajos, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke.

Lakáscsere

— Elcserélném nagyméretű 2 szoba összkomfortos, napos, kertes MÁV-lakásomat 2 darab tanácsi rendelkezésű, 1 szoba konyhásra. Egyik lehetőleg belterületen legyen. Cím: Éberné, Bp. X., Hungária krt. 5. I. 5.

★

— Elcserélném miskolci földszintes, déli fekvésű vasuti szolgálati 1 szoba összkomfortos vasuti lakásom budapestire. Cím: (levélben) Miskolc, Bajcsy-Zs. u. 37. fszt 17.

A Hivatalos Lapból

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

38. számból: 117 411/1964 I/2 A dolgozók rangfokozati kinevezésének feltételei.

39. számból: 123 321 1964. I/2 C. Műszaki [illegible] akadémiák szervez[illegible] 1964/65 oktatási évbe[illegible]

118 103/[illegible] Egyes [illegible] és értékesítése tárgyában kiadott MÁV Hivatalos Lapbeli rendelet módosítása

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

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM Ára 40 fillér 1964. OKTÓBER 17.

Köszöntjük az SZVSZ főtanácsának XIII. ülését

1945 *februárjában a fasizmus ellen küzdő országok szakszervezeteinek küldöttei Londonban tanácskozásra jöttek össze azzal a céllal, hogy egységes nemzetközi szakszervezeti szövetség megteremtésével is segítsék a fasizmus leverését; tisztázzák a szakszervezetek szerepét a megszületendő béke védelmében és az újjáépítésben. Az itt megalakult bizottság által elkészített alapszabályterv ezetet 1945. október 3-án, Párizsban 56 ország 272 küldötte egyhangúlag elfogadta. Ezzel, ezen a napon megszületett a Szakszervezeti Világszövetség.*

Az új nemzetközi szervezet a világ dolgozóinak összefogásával harcot hirdetett a fasizmus, a háború és a háborút előidéző okok ellen; az imperializmus és a monopolista kizsákmányolás megszüntetéséért; a dolgozók élet- és munkakörülményeinek megjavításáért; a demokratikus szabadságjogok biztosításáért; a gyarmatrendszer felszámolásáért és a gyengén fejlett országok gazdasági megsegítéséért.

19 esztendő telt el azóta. A világ szervezett munkásainak összefogását hirdető szövetségnek már az első években egységbontó törekvésekkel kellett megküzdenie. Egyes nyugati opportunista szakszervezeti vezetők 1946-tól kezdve egyre nyíltabban hangoztatták szakadár elméleteiket. Miután reménytelenné vált számukra az, hogy megkaparintsák az SZVSZ vezetését, 1949-ben kiléptek a világszövetségből. A szakadás azonban nem gyengítette, sőt jobban összekovácsolta a Szakszervezeti Világszövetséget, mely az alapokmány szellemében folytatta küzdelmét. Ennek a harcnak a célját mind több szakszervezet vallotta magáénak.

Az SZVSZ alakulásakor 64 millió, napjainkban pedig már 120 millió dolgozó érdekeit képviseli közvetlenül, harcával azonban a világ valamennyi munkását támogatja.

Az SZVSZ 1961-ben Moszkvában megtartott V. kongresszusán akcióegységre hívta fel a világ dolgozóit. Az egységre irányuló törekvések azóta is sikert arattak. Mind gyakoribbak az olyan sztrájkok, tüntetések, ahol a Szakszervezeti Világszövetség, a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége és más nemzetközi szakszervezeti szövetségek tömegszervezeteihez tartozó dolgozók együttesen lépnek fel követeléseikkel.

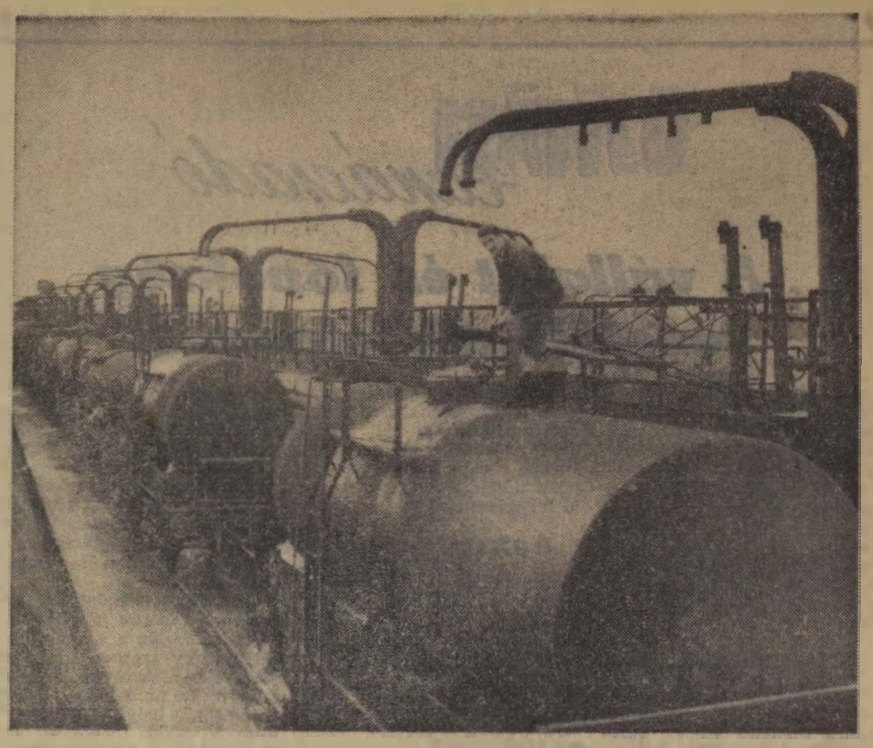
A különféle nemzetközi szövetségekben működő szakszervezetek képviselői közösen alakították meg a Dél-Vietnam dolgozóival és népével való szolidaritási bizottságot, melynek eredményeként a világ haladó dolgozói együtt emelték fel szavukat a délvietnami nép jogainak biztosításáért, a pusztító háború megszüntetéséért. Több nemzetközi szövetséggel együtt az SZVSZ is követelte az adeni nép függetlenségének biztosítását, a Szakszervezeti Világszövetség által szervezett spanyol szolidaritási akcióba pedig mind több SZVSZ-en kívüli szakszervezet is bekapcsolódott. Ugyancsak az egység erősödését és a követelések valóraváltását segítette elő a dolgozó nők II. nemzetközi konferenciája, melyet ez év májusában Bukarestben rendezett meg az SZVSZ.

A monopóliumok egymással szövetkezve indítanak támadást a munkások szervezetei ellen. Ennek hatásara hirdette meg jelszavát a Szakszervezeti Világszövetség. „A monopóliumok offenzívájával a dolgozók és a szakszervezetek szövetségét állítjuk szembe!" Az SZVSZ végrehajtó bizottságának 26 ülésszakán hozott döntése alapján múlt év novemberében megalakult a nemzetközi szakszervezeti monopolellenes tanácskozó és akcióegység bizottság. A jelszóban megfogalmazott álláspontot más nemzetközi szövetségekhez tartozó szakszervezetek képviselői is elfogadták. Ezzel ismét előbbrelépett az egység felé a nemzetközi szakszervezeti mozgalom.

A magyar szakszervezetek — mint a Szakszervezeti Világszövetség tagja — mindenkor az akcióknak részesei. Szakszervezeti mozgalmunk minden erejével támogatta és támogatja az SZVSZ tevékenységét. Céljaink közösek, valamennyien a békéért, a társadalmi haladásért, a dolgozók jobb életéért küzdünk.

Szakszervezeteink aktívan részt vesznek az SZVSZ 11 szakmai nemzetközi szövetségének tevékenységében. Az SZVSZ szakmai tagozatai konkrétabban foglalkoznak a dolgozók egy-egy kategóriájának problémáival, követeléseivel, harcaival.

Most újabb állomáshoz érkezett a világszövetség, s mi, magyar szervezett dolgozók büszkék lehetünk arra, hogy ennek az eseménynek szervezői és tanúi lehetünk. Az SZVSZ főtanácsa 13. ülésszakát Budapesten tartja október 19-től 24-ig. Ezen, a két kongresszus közötti legmagasabb fórumon megvitatják a nemzetközi szakszervezeti mozgalom időszerű problémáit, s kijelölik azokat a célokat, amelyeket a békéért, a dolgozók jogainak és jobb életének biztosításáért a világ haladó szakszervezetei maguk elé tűznek.



Az almásfüzítői olajpályaudvaron naponta sok ezer tonna olajtermék kerül a tartálykocsikba. A töltőállomáson egyszerre 28 vagon töltését végezhetik.
(MTI Foto, Vajna György felv.)

A miskolci igazgatóság teljesítménye a számok tükrében

Az igazgatóságok munkaversenyében augusztusban 102.15 százalékos teljesítményével a miskolci igazgatóság érte el a legjobb eredményt. Ez annál is figyelemre méltóbb, mivel a miskolciak az első félévben csupán a kocsi- és raksúlykihasználásban, valamint a vonatforgalmi terv teljesítésében értek el elfogadható eredményt, a többi tényezőnél a tervszám alatt maradtak.

Az igazgatóság számára augusztus sem hozta meg minden tekintetben a kívánt eredményt. A kocsiigényes szállítási tonnatervet üres kocsik hiányában mindössze 93 szazalékra teljesítették. Naponta átlag 314 kocsit nem tudtak kiállítani. A kocsihiány a korábbi hónapokban is sok gondot okozott a miskolciaknak.

Akik a legtöbbet tették

Amikor az igazgatóság szállítási eredményeiről beszélünk, külön kell szólni a vontatási szakszolgálat teljesítményéről és a miskolci csomópont munkájáról. A vontatásiak a megnövekedett szállítási feladatok közepette is jól megálljak a helyüket. Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm tervet augusztusban 3.6 százalékkal túlteljesítették. A gőzmozdonyok üzemeltetésénél több mint 20 ezer tonna szenet takarítottak meg. A tehercsiavító-műhelyek a részlegvizsgás tervüket 103, a középjavítási tervet 118 százalékra teljesítették. Az igazgatósághoz tartozó tíz fűtőház közül öt élüzem-szinten dolgozik.

Az első félévhez viszonyítva a miskolci csomópont eredménye is sokat javult. Az állomásiak például a kocsikihasználásban, a kocsitartózkodásban és az átlagos terhelésben több mint 2 százalékkal túlteljesítették a tervet. A fűtőház dolgozói a mozdony- és a szénfelhasználásban értek el jó eredményt. Az előbbinél 104.9, az utóbbinál 110,9 százalékra teljesítették a tervet. Termelékenységi tervük teljesítésével pedig 4,6 százalékkal jobb eredményt értek el a bázis időszaknál.

Még egy figyelemre méltó adat: a Tiszai pályaudvar és a fűtőház jó együttműködésének eredményeként a tehervonatok menetrendszerűsége, a korábbi hónapokhoz viszonítva közel 20 százalékkal javult.

Nem a véletlen műve

Jóllehet ezek a számok önmagukban is sokat mondanak, mégsem érdemtelen megnézni mi van mögöttük. Minek tulajdonítható, hogy a miskolci igazgatóság teljesítménye éppen a legnehezebb időszakban mutat javuló tendenciát.

Az igazgatóság vezetőivel folytatott beszélgetésből csakhamar kitunt, hogy a kedvező változás nem a véletlen műve. Gondos felkészülés, körültekintő szervező munka előzte meg az őszi szállításokat. Hosszúra nyúlna mindazt felsorolni, amit az igazgatóság vezetői a mozgalmi szervekkel karöltve a közös ügy, a szállítási tervek teljesítése, a munka megjavítása érdekében tettek. Néhány dologról azonban beszélni kell.

A kocsihiány nemi enyhítése érdekében az igazgatóság vezetője a Borsod megyei pártbizottság ipari osztályához fordult segítségért. A kért segítség nem maradt el. A pártbizottság illetékesei, amellett, hogy a Borsod megyei szállító vállalatoknál állandóan szorgalmazták a vasúti kocsik gyors ki- és berakását, a Heves és a Nógrád megyei pártbizottságság ipari osztályát is felkeresték az igazgatóval. Ez a segítség sokat javított az igazgatóság helyzetén. Napirendre tűzte az őszi szállítás problémáit az SZMT is.

A hogyant keresik

Történt néhány belső intézkedés is. A nagyobb szolgálati helyek főnökeit osztályértekezleteken számoltatják be a végzett munkáról. A beszámoltatás után mindig hasznos tanácsokkal látják el a meghívott főnököket.

A helyes intézkedések hatására az emberek szemlélete is sokat változott. Ma már nem a nehézségeket, a kibúvókat, hanem a hogyant keresik. Az igazgatóság egyes osztályainak vezetői és dolgozói többet látogatják a szolgálati helyeket, mint korábban. Ez jó dolog, hiszen a menetközben nyújtott segítség értéke szinte felbecsülhetetlen.

A miskolci igazgatóság vezetői joggal remélik, hogy az év hátralevő részében újabb sikereket érnek majd el az áruszállítási terv teljesítésében.

Visi Ferenc

Átadták rendeltetésének a központi kormányszelepjavító üzemet

Október 9-én a *Landler Járműjavítóban Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes átadta rendeltetésének az új központosított kormányszelep javító üzemrészt. Eddig az országban szétszórtan javították a járművek legfontosabb műszaki alkatrészét, a fék kormányszelepeket. Ez a munkáltatás lassú és gazdaságtalan volt.

A központosított javítás gazdaságosabbá és minőségileg is megbízhatóbbá teszi ezt a munkát. A MÁV járműjavító ipar korszerű technológiával felszerelt, megfelelően gépesített, a termelékenységi színvonalat mintegy 40 százalékkal emelő műhellyel gazdagodott.

Az ünnepélyes megnyitón a vezérigazgatóhelyettes elvtárs hangsúlyozta:

— *Ma még csak a kormányszelepek szalagrendszerű javításáról beszélhetünk; de ez előremutató is számunkra, mert a holnap járműjavítása a szalagrendszeré lesz. Ahogyan sikerült megoldanunk a kormányszelepek javításának műszaki problémáit, ugyanúgy meg fogjuk oldani a harmadik ötéves tervben a teherkocsik szalagrendszerű javítását, előreláthatólag három járműjavítóban.*

720 fős öltöző-mosdó Ferencvárosban

Budapest—Ferencváros állomáson a vonatkísérő személyzet részére 720 fős öltöző-mosdó épült. A berendezéssel együtt 3 millió forint költséggel létesült épületben négy 180 fős öltöző-mosdó egység van, kettő a földszinten, kettő az emeleten. A pincében a központi fűtés és melegvíz-ellátást biztosító kazánházi helyiségek nyertek elhelyezést.

Az 1170 légköbméter nagyságú épületet a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség dolgozói építették. Az öltözőmosdó átadásával a ferencvárosi állomás dolgozóinak régi problémája nyert megoldást.

Új bisztró a Nyugati pályaudvaron

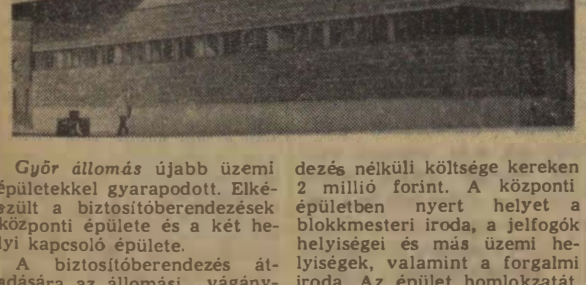
Évről évre újabb beruházásokkal, korszerű üzemszervezési eljárásokkal gazdagítja utaskiszolgálási rendszerét az Utasellátó.

A fejlesztési program keretében a közelmúltban több állomási étterem, pavilon, büfé átalakítását fejezték be. A fővárosi pályaudvarokhoz hasonlóan a korszerűsített állomási büfékben megszüntették a tőmeny szesz árusítását. *Pápán* a rosszhírű talponálló helyett bisztrót nyitottak. *Hajduszoboszlón* az elhanyagolt söntést büfévé alakították. *Mosonmagyaróvárott. Mosonylébényben* új pavilonokat nyitottak. *Dunaújváros* állomás felvételi épületében az étterem és a konyha átépítését hamarosan megkezdik.

A *Nyugati pályaudvar* másodosztályú váróterében a sokat bírált söntést a közelmúltban bezárták. Helyébe a többi fővárosi pályaudvarhoz hasonlóan modern, szakosított bisztrót építenek. Bővítik a büféáruk választékát. Az utazóközönség ülve fogyaszthatja el az ételeket.

V. M.

Új üzemi épületek Győrött



Győr állomás újabb üzemi épületekkel gyarapodott. Elkészült a biztosítóberendezések központi épülete és a két helyi kapcsoló épülete.

A biztosítóberendezés átadására az állomási vágányzathoz kapcsolódó *Rába-híd* üzembe helyezésekor kerül son. A három épület berendezés nélküli költsége kereken 2 millió forint. A központi épületben nyert helyet a blokkmesteri iroda, a jelfogók helyiségei és más üzemi helyiségek, valamint a forgalmi iroda. Az épület homlokzatát nagyfelületű üvegbetonnal, klinkertéglával és mükővel képezték ki.

A kollektív összefogás eredménye

Szomorú látvány volt hosszú ideig *Eger állomás* elhanyagolt területe. Virágosítás alig volt. Kollektív összefogással, az új állomásfőnök irányításával június 1-én 52 szocialista brigád 216 taggal hozzákezdett az állomás csinosításához. Összefogott a pályafenntartás és a fűtőház is. Az összefogás eredménye 1640 társadalmi munkaóra lett.

Hogy mit tettek?

A lyra vágány mellől körülbelül 10 vagonnyi törmeléket hordtak el, majd a talajt egyengették, hogy a kocsirendezők balesetmentesen tudjanak dolgozni. A pályafenntartási dolgozók ezen a területen mintegy 8—10 kocsirakomány anyagot raktak ki, majd a vágányok között a talajegyengetés után a zúzalékolást is elvégezték.

Hogy június óta milyen nagy változás történt Eger állomáson, arról a helyszínen érdemes meggyőződni. A társadalmi munkáért elismerés illetí meg *Parti László, Papp Károly, Molnár József, Szilágyi László, Szöllősi László, Baráz Sándor* brigádját, több vonatkísérő brigádot, valamint az állomás szolgálati és mozgalmi vezetőit.

N. J.

7,3 kilométer két hónap alatt

Befejezték a *Lepsény—Kiscséripuszta* közötti vonalrész felépítményének felújítását. A felépítménycserét a régi pályarész vizsákos és erősen elhasználódott voltá tette szükségessé. Az uj felépítmény 48,3 kg/fm. súlyú sínekkel, hézagmentes kialakítással, 100 km/óra sebességre készült. A 7,3 km hosszú szakasz átépítése a sínépítés és a jó szervezés következményeként csak két hónapig tartott.

ÚJÍTÁSI tanácsadó

A vállalat és főnökség vezetőjének feladatai

Az újítási rendelet pontosan meghatározza a vállalat (főnökség) vezetőjének a mozgalommal kapcsolatos feladatait, kötelességeit.

Jó hozzáállás csak ott várható, ahol a vezető maga is ismeri az újítási rendeletet, tisztában van a mozgalom jelentőségével, minden támogatást megad az újítóknak és az újítási ügyekkel foglalkozóknak.

A javaslat elbírálása

A rendelet az újítási javaslatok elbírálását a megvalósításra illetékes szerv vezetőjének hatáskörébe utalja. Megadja a lehetőséget arra, hogy a vezető az újítási ügyintézéssel kapcsolatos hatáskörét a főmérnökre (műszaki vezetőre) ruházza át. De a mozgalom fejlődéséért, az újítási ügyek helyes intézéséért ebben az esetben is a vezető felelős. Ha az üzemen belül hiányoznak azok az anyagi és személyi feltételek, amelyek a mozgalom előbbreviteléhez szükségesek, köteles ezek megteremtéséről gondoskodni. Fel kell figyelnie azokra a hibákra, amelyek az újítási ügyek intézése körül tapasztalhatók.

A sokrétű feladat helyes ellátása csak akkor történhet meg, ha a vezető rendszeresen ellenőrzi az újítási ügyeket intézők, az újítási előadók, a szakvéleményezők, kalkulátorok stb. munkáját.

A vezető felelős a javaslatok gyors elbírálásáért és megvalósításáért, az újítási díjak késedelem nélküli kifizetéséért. A felelősségnek nemcsak papíron, hanem a valóságban is érvényesülnie kell.

A vezető felelőssége az újítási javaslat elbírálása tekintetében igen nagy és nem közömbös, hogy kit bíz meg az újítási ügyek vitelével. Ugyanis a vezető részére a javaslat helyes elbírálásához az újítási előadónak kell az anyagot előkészíteni.

A vezető az újítási előadó által kellően előkészített anyag alapján dönt affelől, hogy a javaslatot

a) kísérletre (próbára) alkalmasnak,

b) megvalósításra alkalmasnak minősíti, vagy

c) elutasítja.

Ha a vezető javaslatot kísérletre (próbára) vagy megvalósításra alkalmasnak minősíti, az erre vonatkozó határozatban nyilatkozni kell a javaslattevő munkaköri kötelességére nézve. Abban az esetben, ha a vezető a javaslatot több szolgálati helyen is bevezetésre alkalmasnak tartja, a határozatnak erre utalni kell, s egyben ki kell mondani a javaslatnak szélesebb körben való bevezetése céljából a felettes szervhez való felterjesztését is.

A gazdasági értékelés

Igen fontos része a határozatnak az újítás gazdasági értékelése. Arra kell törekedni, hogy az újítások által várható népgazdasági eredményt számszerűen lehessen megállapítani. Ezért a vezetőnek már az elbírálás előtt kell tájékozódnia a várható hasznos eredményről.

Amennyiben a várható népgazdasági haszon számokban nem fejezhető ki, az újítási díjat az összes körülmények mérlegelésével kell megállapítani. A megállapításhoz részletes indokolást kell készíteni, rá kell mutatni az újítás minden irányú kihatására és azokra az okokra is, amelyek az eredmény számokban való kimutatását lehetetlenné teszik.

A javaslat elutasítása esetén a határozatban részletesen közölni kell az elutasítás indokait. Nem elég az indoklásban csupán azt kijelenteni, hogy a javaslat nem újítás, vagy az nem valósítható meg, azt is meg kell mondani, hogy a javaslat miért nem újítás, illetve az miért nem valósítható meg. Az elutasító határozatban fel kell hívni a javaslattevő figyelmét a határozattal kapcsolatos jogorvoslati, illetve felülvizsgálati lehetőségekre. A vezető határozatáról a javaslattevőt mindenkor írásban értesíteni kell.

Ha a javaslat kipróbálásra, vagy megvalósításra kerül, úgy az értesítés helyett a szerződést kell az újítónak átadni. A határozat eredeti példányát a javaslattevőnek kell kézbesíteni, a második példányt az újítási ügyiratba kell helyezni. Amennyiben a javaslatot a közép-, vagy felső szerv bírálta el és annak naplózása nem e szerveknél történt, abban az esetben a határozatról készült kiadmány másolati példányát minden esetben a javaslatot naplózó szolgálati helynek kell megküldeni.

A határozat

A határozattal kapcsolatos kiadmánynak tartalmaznia kell mindazokat az adatokat (elfogadás, elutasítás, bevezetés időpontja, népgazdasági haszon, megállapított újítási díj, eszmei vagy gazdasági számítás alapján, országos viszonylatbani bevezetésre való utalás stb.), melyek alapján az illetékes szolgálati hely újítási előadója a naplózási utasításnak eleget tud tenni. Ha az elbírálás előtt közbenső intézkedések megtétele válik szükségessé, erről a javaslattevőt értesíteni kell.

Országos viszonylatban bevezethető újítási javaslat elfogadása esetén a vezető köteles a tárgy szerint illetékes felügyeleti szervének felterjeszteni és az köteles záros határidőn belül a szükséges intézkedéseket megtenni. Ha az újítónak a javaslat kipróbálásával vagy megvalósításával kapcsolatos szerződés megkötése miatt utazási, vagy napidíj költségei merülnek fel, számára azt meg kell téríteni, szükség esetén utazási jegyet is biztosítani kell. Munkaviszonyban álló újítót közvetlen felettese útján kell meghívni.

Kaposvári Béla

Az utánpótlás neveléséről sem feledkeznek meg

Beszélgetés a pécsi fűtőház időszerű problémáiról

Élüzem szinten dolgozott a pécsi fűtőház az első félévben. Jutalmat is kaptak ezért, mintegy 16 ezer forintot. Méltán megérdemelték az elismerést, hiszen 100 etkm tervüket 109,9 százalékra teljesítették, szénfogyasztásuk minden hónapban 4—5 százalékkal kevesebb volt a tervezettnél. *Somlai László* fűtőházfőnökkel és *Tancsik Lajos* párttitkárral aki egyébként mozdonyreszortos — arról beszélgettünk, hogyan készültek az őszi forgalomra, milyen problémákat kell megoldaniuk, hogy a pécsi fűtőház megfeleljen a fokozott követelményeknek.

— *Gépeink műszaki állapota jó, időszakos javítási tervünket eddig százszázalékosan teljesítettük* — kezdte Somlai László. — *Augusztusban kisebb géphiánnyal küzdöttünk, mert négy mozdonyt főjavításra kellett küldenünk. A szabadságok kiadása is elég sok gondot okozott a mozdonyirányításban.*

Így terelődött a szó a gépekről az emberekre. Elmondta a fűtőházfőnök, hogy munkaerő átszervezést hajtottak végre. *A könnyebb munkahelyeken nőkkel váltották fel a férfiakat. Így osztottak be például a férfiak helyett két asszonyt a fordítókorong kezelésére.* Azzal is erősödött a fűtőház munkásgárdája, hogy az idén felszabadult ipari tanulók közül tizenhét — csaknem a teljes létszám — a fűtőháznál maradt. Nagy szó ez, hiszen tavaly minden ipari tanulójuk elment a szabadulás után.

Kedvező munkakörülmények

— *Az idén kedvezőbb körülményeket biztosíthattunk a fiatal szakmunkásoknak* — jegyezte meg Tancsik Lajos párttitkár. — *Az év elején végrehajtott bérrendezés ilyen szempontból is kedvező volt.*

— Hogyan állnak a mozdonyvezető utánpótlás nevelésével? — kérdeztük.

— *Nem panaszkodhatunk. Eddig is volt öt mozdonyvezető gyakornokunk, s most hat újabb fiatalt állítottunk be. Ilyen szempontból nagyon előnyös az a rendelkezés, hogy mellékvonalakon már húszéves kortól vezethetnek mozdonyt a fiatalok* — magyarázta a fűtőházfőnök. — A korábbi években csak nagy rábeszélés után sikerült néhány fiatalt mozdonyvezető tanfolyamra küldeni. Most önként jelentkeznek és mi válogathatunk a jelentkezők közül.

Köztudomású, hogy azelőtt a mozdonyvezető jelöltek évekig csak fűthették a gépet és ha abban már kellő gyakorlatot szereztek, akkor lehetett szó a vizsgáról, a mozdonyvezetésről. Nem csoda, hogy a fiatalok inkább a műhelyben maradtak, nem nagyon vonzotta őket a rövidnyelű, széles fűtőlapát. A megváltozott körülmények megváltoztatták a fiatalok felfogását is. *Vincze Imre* például, aki korábban már félévig fűtőként dolgozott az egyik mozdonyon, most, amikor meghallotta, hogy előbb lehet belőle mozdonyvezető, újra jelentkezett, hogy gépen szeretne szolgálatot teljesíteni. Nagy változás ez ahhoz képest, hogy tavaly még önkényes kilépő is akadt a mozdonyvezető gyakornokok között.

Javul a munkafegyelem

Az utánpótlás nevelése tehát jó mederben halad, s rövidesen lesz elég fiatal szakember, aki a nyugdíjbamenő öregek helyére álljon a mozdonyokon. *A munkafegyelem is javul a fűtőházban. Hanyagság, mulasztás csak elvétve fordul elő.*

Amint elmondották, sokat foglalkoztak már az olyanokkal, mint *Bencsik II. János* mozdonyfűtő, de hiába a jó szó, az intelem, ezekre nem lehet hatni. Bencsik például a legnagyobb munka idején betelefonált, hogy elmegy tizenegy nap szabadságra. Az eszébe sem jutott, hogy megkérdezze engedik-e, tudják-e pótolni, amíg távol van. *Pókos István* mozdonyfűtővel pedig az italozás miatt kellett már több ízben foglalkozni. Számtalanszor megígérte, hogy többé nem iszik, de hiába, *ha kocsmát lát nem kerüli el.* Hasznára válik a fűtőház kollektívájának, ha megválnak tőlük.

Késnek a gépek

Az utóbbi időben az is sok gondot okoz a fűtőház vezetőjének — nyilván a legtöbb dolgozónak is —, hogy *a gépek késve érkeznek vissza. A vonalon lassan haladnak, sok az ácsorgás.* A személyzet szolgálati ideje rendre meghaladja a tervezett időt. Ennek következménye az, hogy *az utazó személyzet távolléti óráinak száma átlag 280 óra havonta.* Sokan vannak, akik rendszeresen minden hónapban több mint 300 órát dolgoznak. Volt már olyan útjuk is, ahonnan csak a harmadik váltás hozta vissza a gépet.

A pécsi fűtőház dolgozói fokozott támogatást kérnek a forgalomtól. Ha a forgalom jól működő és gyors gépeket akar a vonatok továbbításához, akkor tegye lehetővé a menetrend betartását, hogy a fűtőházban mindig jusson idő a gépek karbantartására.

L. J.

Nemzetközi Vasútmodellező Kiállítás Budapesten

Az NDK és a csehszlovák vasútmodellező szövetség, a vasutasszakszervezet modellező szakosztálya és a Közlekedési Múzeum rendezésében az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem dísztermében október 3-án megnyílt a XI. Nemzetközi Vasútmodellező Kiállítás.

A megnyitót Szabó Antal főtitkár tartotta (Wahr János felv.)

Szabó Antal, a vasutasszakszervezet főtitkára megnyitója után a MOROP elnöksége nevében *dr. Josef Bindner*, az *Osztrák Modellező Szövetség* elnöke szólt az ünnepségen megjelentekhez.

Ezt követően *dr. Csanádi György*, közlekedés- és postaügyi miniszter jelenlétében kitárultak az ajtók. A meghívottakat és számos külföldi érdeklődőt nem mindennapi kép fogadta. Miniatűr vasúti szerelvények, személy- és teherkocsik, ilyen-olyan mozdonyok fából, rézből, vasból. Jelzők, váltók, állomásépületek, alagutak, hidak láthatók mindenfelé. Nehéz választani, hogy melyik szebb, melyik jobb a sok közül. A nemzetközi zsűrinek sem volt könnyű a dolga.

Nagyapától unokáig

Farkas Pál, mérnök kétszintű pályakereszteződése és *dr. Fodor László* állomása már a bejáratnál megállítja a látogatókat. Ott áll egy félméteres ezüst serleg, melyet az *Olasz Vasútmodellező Szövetség* ajándékozott a *Békei* családnak, mint a legjobb magyar vasútmodellezőknek. Az öreg Békei, a nagypapa, nyugdíjas mozdonyvezető, fia és unokája segítségével azokat a gépeket készíti el, amelyeken valaha utazott. A kiállítás egyik büszkesége *Visi Péter* mestermunkája, egy 203-as sorozatú mozdony nyerte el a miniszter külön díját.

Dr. Csanádi György, miniszter és *Szabó Antal* főtitkár hosszan időztek a *meissani Vasútmodellező Klub* terepasztalánál, hol 12 vonat, gyors, személy és hosszú tehervonatok, élükön Diesel, gőz- vagy villanygépekkel küzdenek le emelkedőket, csattogva száguldanak hidakon, alagutakon át. A megálljt mutató jelzőknél megállnak, szabadjelzésű kép esetében tovább haladnak a szerelvények. Hegyoldalban kapaszkodó lakóházak, közutak, őrházak, állomásépületek, teherautók, utasok, áruk — mozgás — dekorálja e nagyszerű kis vasutat.

A *Märklin-cég* a legmodernebb villanygépekkel képviselteti magát. A *Rivarossi* olasz cég, mozdonyokat, kocsikat, sok jelzőt, váltókat, síneket és tetszetős állomásépületeket küldött a kiállításra.

Komphajó kikötő állomás

Külön díjat kapott a kiállítás másik disze a lipcsei vasútmodellezők munkája, *Sassnitz* komphajó kikötő állomás. *Irány Trelleborg!* — mondja *Straub János* terepasztalának működését magyarázza külföldi szakembereknek (Wahr János felv.)

tengerén — miként Gulliver a törpék országában — a víz fölé hajolva az utasszállító és komphajót a kikötő vágányaihoz tolja, majd rögzíti azt és a hajó hátsó alsó részének kinyitása után — csakúgy mint a valóságban — az állomási tartalékmozdony a komp vágányaira tolja a tengerentúlra rendelt személy- és teherkocsikat.

Sokan megcsodálták a vasutasszakszervezet központi modellező klubja által készített k[illegible]ntű [illegible]pályát; több alagúttal, állomással és automatikus vezérlésű fűtőházzal. *Straub János* mérnök és *Asztalos Aladár* munkái is szemetfogók.

Csak néhány nevet említettünk. De a kiállított munkák egytől-egyig szépek, érdekesek, melyek ügyességet és e különös szakma — inkább művészet — iránti szeretetet igazolnak.

Nem valamiféle játék ez, hanem ahogy ezt *Szabó Antal* főtitkár mondta: hasznos munka, mely alkalmas arra, hogy irányt mutasson jármű, vaspálya ilyen-olyan állomás vagy ha úgy tetszik, több szintű vasút tervezéséhez.

—gergely—

Fellendült az újítómozgalom az Északi Járműjavítóban

Az újítómozgalom számszerű növekedése mellett nem kevésbé jelentős, hogy mire irányul az újítók figyelme és milyen feladatot oldanak meg. Az újítási feladattervet a kijelölt szolgálati helyeken már elkészítik rendszeresen, de annak színvonaláról — ma még lehetne vitatkozni. Az viszont kétségtelen, hogy a feladattervek megoldására mind több újítási javaslat érkezik be.

Jó eredményt azokon a helyeken érnek el, ahol a feladattervek ismertetése mellett anyagilag is érdekeltté teszik azokat, akik azt eredményesen megoldják. Az Északi Járműjavítóban 42 pontból álló feladattervet dolgoztak ki és *az újítási díjon felül 65 000 forint céljutalom is szerepel.* A feladatterveket névreszólóan küldték meg azoknak, akik szeretnek újításokkal foglalkozni. Ezenkívül a mozgalmi szervek aktivistái is feladatul kapták, hogy a feladattervet ismertessék a dolgozókkal.

A vállalat vezetősége versenyt hirdetett az újítók között. Eszerint legalább két feladattervi pontot szükséges megoldani és két olyan javaslatot kidolgozni, mely nem szerepel a feladatok között. *A négy javaslatnak éves szinten legalább 80 000 forint népgazdasági eredményt kell elérni.*

Az újítók eredményeit pontozzák. A feladattervi javaslat után tíz, a nem feladatterves javaslat után öt pontot kap az újító. A népgazdasági megtakarítás minden 1000 forintja után egy pont jár.

A versenyben legjobb eredményt elért újító *Alba Regia* vagy *Budapest* televíziót, a második helyezett *Tisza* vagy *Kékes* televíziót kap. A harmadik helyezett külföldi tanulmányúton vehet részt, a negyedik helyezett pedig egy *Tünde* táskarádióban részesül.

Az újítók között folyó versenynek megvan az eredménye. *Az üzemben szeptember 1-ig 25 feladattervi pontra nyújtottak be javaslatot* a dolgozók. A népgazdasági megtakarítás a múlt év első félévében elért *1 millió 113 910 forint helyett 3 millió 353 310 forintra emelkedett.*

Sebestyén János

Straub János terepasztalának működését magyarázza külföldi szakembereknek (Wahr János felv.)

Új gázpalacktároló

Tapolca állomáson megoldódott az áruraktár problémája. Régóta hiányzott már egy gázpalacktároló helyiség. A tárolás nagyon veszélyes mivel a palackoknak ártalmas a nap sugara, az ütődés. A korszerű és biztonságos létesítmény megépítésével megoldódott a szállítottó felek és az állomás gondja.

Bognár Károly
Tapolca

Korszerű gépeket kaptak

Békéscsaba fűtőház dolgozói jogosan dicsekednek azzal, hogy ma már csaknem minden munkát géppel végeznek. Most *Pekingből* kap új, korszerű gépeket az esztergaműhely. Munkába állításukkal a kocsialkatrészek javítási ideje lényegesen megrövidül.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Vasutasbecsülettel

Szeptember 29-én a gyöngyösi vonatban felejtettem cipzáras táskámat. Hatvanba érkezve, jelentettem ezt az ügyeletes tisztnek, aki a legmesszebbmenő udvariassággal, vasutasbecsülettel intézkedett táskám felkutatása ügyében. Táskám megkerült. Bakó János főintézőnek — aki még levelezőlapon is értesített erről — ezúton is köszönetet mondok.

DEGE ILONA
Szeged, Hétvezér utca 54.

Filléres ügy

Két és fél évvel ezelőtt Lázhegy vasúti megállóhely nevét Uzsabánya alsó megállóhelyre változtatták. A névváltoztatással egy időben a jegykiadóőrök név- és keletbélyegzőit is ki kellett volna cserélni. Ez azonban a mai napig sem történt meg. A megállóhelyen jelenleg az uzsabányai teherállomás „nélkülözhető" bélyegzőit használják. Filléres ügyről van szó, az illetékesek mégsem intézkednek. Ha netán elfeledkeztek volna erről a kis megállóhelyről, ezúton is felhívjuk rá a figyelmet.

B. K.

A kecskemétiek helytállnak

A kecskeméti állomáson most folyik az „*izsáki kampány*". Sárfehér szőlővel megrakott szerelvények indulnak a főváros felé. De vannak olyan kocsik is, amelyek rendeltetése *Hollandia, Belgium, Németország.*

A mezőgazdasági termékek idöbeni szállítása mellett az *ÉM Fémmunkás Épületlakatos és Tömegcikkipari Vállalat Vasszerkezeti Gyáregységének*, továbbá a *Zománcipari Műveknek* is megnőtt ősz elején a szállítási igénye.

Szeged felől — különösen az éjszakai órákban — 4—5 gyorstehervonat is befut *Kecskemétre*. Itt tovább növelik a szerelvények hosszát. Most hogy *Izsákon* naponta közel ötven kocsit raknak meg szőlővel, *Kecskemét* is útrabocsát gyorstehervonatokat.

A gyors szervezés érdekében pontos üzemviteli tervet dolgoztak ki az állomáson. Újdonság, hogy a tolatási rendszerüket megváltoztatták. A kocsik rendezése nyolc irányba történik. A vagonok oldalán távolról is láthatók a krétával feltüntetett számok. A kocsirendező személyzet így könnyen boldogul az elegy feldolgozásával.

Komplexbrigád-szerződés az AKÖV-vel

Igen hasznosnak bizonyul a 9-es AKÖV-vel kötött komplex szocialista szerződés. Az AKÖV időben elvégzi a kirakodást, az áruk tovább szállítását Az állomás terv szerint visszakapja az üres kocsikat. Ez nem kis feladat, mert naponta 100—150 vagon sorsa függ az AKÖV dolgozóinak munkájától.

Annál inkább okoznak bajt a *Szolnokról* beérkezett vonatok. A szerelvények gyakran késve érkeznek. Növeli a gondot, hogy a kocsikat a szolnokiak nem sorolják be rendeltetés szerint. A *Budapest—Debrecen* „feloszló" vonat is késve szokott befutni.

Zavarja a kecskemétiek munkáját a gyakori vágányzár is. Naponta 2—3 órára „*megbénul*" a közlekedés. Ilyenkor autóbuszokkal igyekeznek az utasokat tovább szállítani. Az állomás bejáratánál nagy a torlódás, zsúfoltság. Az építési munkák során plusz feladatként jelentkezik, hogy *Kecskeméten* keresztül jutnak el a zúzottkővel rakott teherkocsik *Nagykőrös* térségébe. Nincs olyan nap, hogy ne kelljen 50—60 kocsinak helyet adni, aztán utat nyitni az állomáson.

A torlódás enyhítésére

A csomópont dolgozói, úgy akarnak segíteni a „helyszűkén" hogy segítséget nyújtanak a kecskeméti konzervgyárnak. A segítség abból áll, hogy megkezdték az új iparvágány lefektetéséhez szükséges földmunkákat. Az építők hamarosan elérkeznek a gyár kapujához. A kúrta kis mellékvágány megépítésével egyszerre több gondot is megoldanak majd. Elsősorban kialakítanak egy kis rendezőt. Meggyorsítják a konzervgyár napi 25—50 kocsis le- és feladását. (*Az őszi csúcsforgalom idején a napi leadás meghaladja a 150 kocsit is.*) Felszabadul majd a „falmelletti", a legszélső vágánypárjuk. Jelenleg itt-tartózkodnak a konzervgyári vagonok. Zavartalanabbá válik ezzel a fűtőház bejáratának megközelítése is. Két fontos vonatfogadó vágányon szűnik meg a torlódás.

A kereskedelmi dolgozók is helytállnak a „kiscsúcsforgalom" idején. Harminc-negyven gyűjtőkocsival dolgoznak. Csupán az késlelteti munkájukat. hogy kevés gép áll rendelkezésükre. A használatban levő villástargonca pedig olyan széles, hogy nem alkalmas a gyors, fürge mozgásra. Csak egyet említsünk: nem tudja az árut felvinni a gépkocsikra.

Hogy éjjel se legyen zavar

Szólnunk kell arról, hogy *Kecskeméten* az első félévben sikerült teljesíteni a tervszámokat. Egyedül a vonatközlekedési tervben mutatkozott 10—15 százalékos lemaradás. A második félévben számítanak a dolgozók a megnövekedett tranzit forgalomra, valamint az exportfeladatok teljesítésére is. A szocialista kollektívák már meg is tették vállalásaikat. Különösen *Tóth Sándor* forgalmi szolgálattevő, *Kardos István* vonatkísérő, valamint *Soós István* raktári brigádja készült fel a nagy munkára. Derekasan állnak helyt a fiatalok, *Molnár Ferenc, Aczél József, Márta Ferenc* és nem utolsósorban a *Petrák*-fivérek.

Miután várható, hogy a forgalom zöme az esti, sőt az éjszakai órákban fog lezajlani, az állomás vezetői már jó előre felkészültek a kedvezőbb munkafeltételek biztosítására. A közismerten gyengén megvilágított állomást és környékét kivilágították. A peron szélén huszonöt neoncsöves „gombát" állítottak fel, míg az általános térvilágítást ötven lámpatest biztosítja. Reméljük a „nappali" világosság mellett még az éjszakai órákban sem lesz zavar az állomáson. A kecskemétiek a legnehezebb helyzetben is helytállnak az őszi forgalom lebonyolításában.

Forral János

Az angyalföldi pályaudvaron egyre több rakodógép segíti a vagonok ki- és berakását (MTI Foto, Lajos György felv.)

Budapest—Stockholm = 48 óra

Hosszú, türelmetlen füttyszó. A mozdonyból sisteregve száll a gőz és vonatunk nekilendül a közel 2000 kilométeres útnak. Gyorsan magunk mögött hagyjuk *Budapest-Ferencvárost* és a 4052 sz. TEEM vonat már a körvasúton robog. Még egy pillantás az ébredező városra, az utcákon munkába siető emberekre és búcsút mondunk Budapestnek. — Viszontlátásra két hét múlva . . .

★

Vonatunk *Vác—Szob—Sturovo* felé robog. A teherkocsik színültig megrakva zöldséggel, gyümölccsel. Áthaladunk az *Ipoly* hídján, már a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság* területén haladunk.

Sturovo — közös határállomás. A határőrök lebélyegzik az útleveleinket, csodálkoznak, hogy ilyen hosszú útra vállalkoztunk — tehervonattal. Az áru vámkezelése még folyik, a csehszlovák műszaki kocsivizsgálók alaposan átnézik a szerelvényt. Minden rendben, jól működnek a bulgár gépes hűtőkocsik motorjai is, a CFR-kocsik tengelycsapágyai sem melegedtek fel túlságosan.

Zöld úton

Pontosan délelőtt 10 órakor szabadra lendült a sturovói bejárati jelző karja. Vonatunk útnak indult *Szlovákiában, Morva- és Csehországon* át *Decin*, az NDK határa felé.

Általában 200—300 km-ként cserél mozdonyt a vonat. Szerelvényünk csaknem végig „zöld ut"-at kapott. Német mozdonnyal érkezik *Bad-Schandauba*, az NDK határállomására. Útlevélvizsgálat, a vámosokkal barátságos kézfogás.

Drezdába, a háború utolsó napjaiban lerombolt *Elba-parti* városba, éjszaka ért vonatunk. A hatalmas — sokak által ismert — pályaudvar ilyenkor csendes, néptelen. A kétszintű pályaudvar felső részén az átmenő vonatok haladnak, az alsó szint 16 vágányú fejpályaudvar jellegű. Körüljártuk a pályaudvart, benéztünk a vöröskeresztes váróterembe, ahol bárki a nap minden órájában kaphat egy csésze meleg teát — ingyen. A vöröskeresztes nővérek ott vannak minden vonat érkezésénél, indulásánál. Németországban sok a rokkant ember, ezeket odaadóan szállítják háromkerekű tolókocsikon a vonattól a taxiig.

A reggel már *Berlin* határában ért bennünket. A hatalmas város délnyugati részén van a DR egyik legnagyobb forgalmú rendezőpályaudvara: *Seddin*. Itt gurítóra került a vonatunk, több kocsit az NDK különböző vidékeire irányítottak és innen TEEM-vonatunk mindössze öt kocsival folytatta útját *Sassnitz* felé. A vonat rendezése, mozdonycseréje, műszaki kocsivizsgálata mindössze 1 órát tartott. Megnéztük a hatalmas, korszerűsített 52-es sorozatúra emlékeztető gőzmozdonyt, melyet 6000 kalóriás sziléziai feketeszénnel táplálnak.

Irány a tengerpart

A berlini nagy körvasúton kanyarodunk észak felé, amely széles ívben körülfogja a kettéosztott várost. A mozdony sebességmérő órája állandóan a 90 km körül mozog. Sietni kell a szállítmánnyal, mert délutánra *Sassnitzba* kell érni. Onnan hajó viszi tovább a vonatot át a tengeren, a svéd partokra. A hajó délután 4 óra után indul *Sassnitzból* és az értékes szállítmány 12 órát késne, ha nem adnának mindenütt zöld utat a TEEM-vonatnak.

Délutáni napsütésben érünk Sassnitzba, a Keleti-tenger partján fekvő kikötővárosba. Az állomáson lecsatolják vonatunkról a gőzmozdonyt és Diesel tartalék jár rá a vonatra. Ez viszi az 5 km-re fekvő kikötőbe. A kikötő rakodója mellett hófehér, hatalmas, háromemeletes hajó vár bennünket. Kéményén kék alapon arany szárnyaskerék, királyi koronával. A svéd *Trelleborg* motorhajó ez és a jelvény a svéd vasútaké, melynek tulajdonában tengeri hajók is vannak. Ezek a hajók valóságos úszó városok. Minden megtalálható rajtuk, ami az utasok kényelmét szolgálja. Kényelmes szalonok, bárok, éttermek, mindenütt süppedő szőnyegek, öblös fotelok, melyekből jó kilátás nyílik a tengerre.

Úszó pályaudvar

A hajó gyomrában valóságos kis pályaudvar. Öt vágány váltókkal kereszteződésekkel és természetesen a kocsikat rögzítő drótkötelekkel, csörlőkkel. A hajó farát hangtalanul emeli fel a villanymotor és ilyenkor a hajó úgy néz ki, mintha egy hatalmas nyitott szájba tolnák be az áruval megrakott teherkocsikat. Amikor a tehervonat behajózása befejeződött, érkezik meg *Berlinből* a nemzetközi expresszvonat, amelynek hálókocsijait szintén betolják a *Trelleborg* gyomrába.

Az újonnan épült korszerű sassnitzi kikötőben gyorsan folyik az útlevélvizsgálat, pénzváltás. A hajóhídon svéd tengerész-vasutas kezeli a jegyeket. Sapkajelvényén az arany szárnyaskereket a hagyományos tengerészhorgony kígyózza át. Amikor befejeződik a rakodás és a motoros csörlők felhúzták a hajóhidat, felzúgnak a Trelleborg gépei és a hajó lassan, méltóságteljesen nekivág a tengernek.

(Következik: Stockholm — Észak Velencéje.)

B. I.

Debrecen állomás szocialista üzemrésszel is büszkélkedhet. A pénztár 19 dolgozója korábban három szocialista brigádot alkotott. Most egy brigádban egyesültek. A fénykép egy megbeszélésükről készült (Horváth Erika felv.)

Eredményes munka — minőségi hibákkal

Rosszkedvűen fogadott *Kövesdi Gusztáv, Komló* állomásfőnöke.

— *Rengeteget dolgozunk, de a versenyben mégsem tudunk olyan eredményeket elérni, mint szeretnénk* — mondotta.

Komló állomáson valóban nagy a forgalom. Különösen a teherpályaudvar zsúfolt üres vagy már szénnel megrakott vagonokkal. Naponta öt irányvonat viszi innen a szenet. Egy 520-as mozdony éppen most indul 2000 tonnás irányvonattal *Dunaújváros* felé.

Több szempontból igen jó *Komló* munkája. A tehervonatok terhelése a harmadik negyedévben 102,98 százalék, a raksúlykihasználás 102,17 százalék volt, a kocsitartózkodás 1,45 százalékkal kedvezőbben alakult, mint a műszaki norma. Ezek miatt nincs is oka panaszra Kövesdi Gusztáv állomásfőnöknek.

Kívül álló okok

— *A menetrendszerűséget és a vonatközlekedési tervszerűséget nem tudjuk javítani. Rendszerint késve érkeznek hozzánk a vonatok. Ez géphiányt és kocsihiányt is okoz. Nehezíti a dolgunkat, hogy a reggeli előjelentések, amit naponta ad a kocsiintézőség, pontatlanok. Dombóvár és a többi állomás rendszerint nem azt a kocsit adja, amelyiket ígéri.*

A bányának pedig előre kell jelenteni a kocsikat, hogy tudja, mire számíthat, mennyi szenet rakhat vagonba a következő 24 órában. Gondot okoz az is, hogy a bánya az utóbbi hetekben nappal kevés szenet rak, 1500—1700 tonnát, éjjel pedig háromszor annyit öntenek vagonba. Éjszaka ezért túlzottan fel kell gyorsítani a tolatást.

Az idei őszi forgalomban eddig csak 55—56 százalékos tehervonati menetrendszerűséget sikerült elérniök a komlói vasutasoknak. A rendszerint késve érkező kocsik miatt aligha tehetnek ők erről. Az állomás három szocialista brigádja igyekszik helytállni a versenyben. A legjobb a *Kossuth brigád*, melyet *Kubik Imre* rendelkező forgalmi szolgálattevő és *Esküdt Sándor* tolatásvezető irányít. Ők tartják a legjobban a kapcsolatot az állomás első számú partnerével, a bányával. Az eredményeket tekintve erősen a nyomukban jár *Kovács Ottó* KISZ-brigádja.

Készülnek a télre

A szeptemberi üzemszemlét Komló állomáson is a téli felkészülés jegyében tartották. Ezen a helyi pályafenntartási szakasz és a szertár is képviseltette magát, Október végéig számos ablak üvegezését, léncső- és kályhajavítást kell elvégezni. A teherpályaudvaron váltókat és kereszteződéseket kell rendbehozni még a tél beállta előtt.

Több váltó salakágyazatban van. Ezek már ilyenkor ősszel eliszaposodnak, nem bírják a terhelést, és könnyen eltörnek. Szükséges, hogy a váltók és kereszteződések alá kavicságyat rakjanak, és szivárgók létesítésével elvezessék a vizet a közelükből.

Most tehát igen nagy segítséget vár az állomás a *Dombóvári Pályafenntartási Főnökség* VII. pályamesteri szakaszától.

Szeles Ferenc személypályaudvari forgalmi szolgálattevőt nagy munkában találtuk. Több szerelvény indulását készítette elő. Ő is azzal a panasszal kezdte, hogy sok a késve érkező vonat. Emiatt késik az induló vonatok egy része. Itt ugyanis minden gép fordul, szerel, és vizet vesz.

— *Ebben a hónapban lesz 25 éve, hogy a vasúthoz kerültem* — jegyezte meg Szeles Ferenc. Nem mulaszthatjuk el, hogy ezúton is gratuláljunk ehhez a szép jubileumhoz.

(l. j.)

Brigádbecsületből

Nehéz lenne pontosan meghatározni a *Landler Járműjavító* kocsiosztályán dolgozó *Puskás-brigád* 1962 óta megtett útját. Maga a brigádvezető, *Puskás Imre* is ezt mondja: — *Nem tudnám konkrétan meghatározni, hogy milyen változás történt velünk, csak annyit mondhatok: mások vagyunk, mint azelőtt voltunk.*

Mozgató erő: a szorgalom

Mi helyettesíthetjük a „más" szót egy egész mondattal: *olyan emberek, akik szerényen, de lelkiismeretesen végzik munkájukat, akik között a megbecsülés, a baráti segítőkészség mindennapos jelenség.* S hogy még teljesebb legyen a meghatározás, hozzátesszük: *szorgalmasak is.* Eredményeik is ezt igazolják. Ha az ifjúsági brigád szorgalmáról grafikont lehetne készíteni, a vonal töretlenül, megszakítás nélkül haladna azon a szinten, amelyet egy jó kollektívától elvárhatunk.

Szorgalmuk mozgató rúgója. *kezdetben a szocialista brigád cím megszerzése volt, ma pedig a brigádbecsület.* Közben elnyerték a szocialista brigád címet, egy évre rá az oklevelet, idén a jelvényt. A tárcaszinten Budapesten rendezett ifjúsági brigádok versenyében is megállták a helyüket. Tavaly elsők lettek, s 1000 forint pénzjutalmat kaptak. Az idén a második helyre kerültek 800 forint pénzjutalommal.

Ebből az alkalomból beszélgettünk a brigád vezetőjével:

— Mire költik a jutalmat?

— *Minden valószínűség szerint egy közös és kellemes összejövetelt rendezünk.*

— Minek köszönhetik a második helyezést?

— *Természetesen az elért eredményeinknek Pontosabban az anyagtakarékosságban sikerült eredményt felmutatnunk, tervfeladatainkat minden esetben teljesítettük, sőt túl is teljesítettük, átlagosan 103 százalékot értünk el minden hónapban.*

Jelszó: jó minőség

— Mi volt a brigád jelszava?

— *A jó minőségű munka. Elhatároztuk, hogy a futópróbákról egyetlen kocsi sem kerül vissza a mi hibánkból. Eddig nem is volt gondunk erre.*

— A brigádtagok összetétele életkorban eltérő, hogyan értik meg mégis olyan jól egymást?

— *Tudom, hogy a korkülönbség eléggé veszélyezteti egy brigádon belül az egyetértést. Nekünk ezt sikerült megoldanunk. Azokat, akiknél láttuk, hogy közös az érdeklődési körük, hagytuk együtt dolgozni.*

Ezután arról beszélt a brigádvezető, hogy az új oktatási évben csaknem mindannyian jelentkeztek továbbképzésre, ki szakszervezeti, KISZ-oktatásra, mások pártoktatásra, vagy munkásakadémiára. A brigádban egy olyan dolgozó van, akinek az általános iskolai oktatását betegsége miatt nem tudták megoldani.

— További terveik?

— *Együtt tartani a kollektívát és becsülettel helyt állni a munkában. Az első „programunkat" azért említettem, mert a létszám 16-ról 27-re növekedett. Szeretnénk, ha az újonnan idekerült dolgozók is mielőbb beilleszkednének közénk. Így még többre leszünk képesek.*

T. M.

Dicséret illeti őket

Veszprémvarsány állomás sokszor nem tudja a menetrendszerű tehervonatokkal továbbítani az elegyet. Ilyenkor segít rajtunk a 7132, 7134, 7138 sz. vonatok személyzete. Itt szeretnénk megemlíteni *Ferenczi László* mozdonyvezető és *Burkoli Ernő* fűtő nevét, akik a győri fűtőház létszámába tartoznak. Amint beérkeznek az állomásra, első kérdésük: *van-e továbbításra váró, elegye?* S ha van, készségesen továbbítják.

Példaképül állíthatjuk őket a többi mozdony- és vonatkísérő elé, mert vannak olyanok, akik a háromórás tartózkodás alatt állandóan találnak gépjavítást, csak azért, hogy ne kelljen elegyet továbbítaniuk.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

VÉRADÓNAP A VASÚTI FŐOSZTÁLYON

Az Országos Vérellátó Központ és a Vasúti Főosztály Vöröskeresztes Bizottsága szeptember 28-án térítésmentes véradónapot szervezett.

Már hetekkel előtte a nőbizottság aktivistái megkezdték a véradás szervezését, felhívták a dolgozó nők figyelmét ennek jelentőségére is. 23 nő adott vért, köztük olyanok, akik már nem először tettek eleget emberbaráti kötelességüknek. Volt közöttük olyan, aki már hetvenegyedszer járult hozzá embertársai életének megmentéséhez.

Fizetéses péntek este a Nyugati pályaudvaron

Fényképezőgépünk lencséje hiven megörökitette egy fizetéses péntek este néhány jellegzetes képét a Nyugati pályaudvaron.

Valamit tenni kell. Ez a kérdés vetődik fel a józan utasokban, a vasutasokban és a szolgálatot teljesitő rendőrökben. Hogy pontosan mit kell tenni — azt nehéz megmondani. Eltiltani az alkoholárusitást? Nem sokat érne, mert a környező boltokból üvegekben hozzák be az állomásra az italt a részegek. alkoholisták. Sokkal célravezetőbb lenne megszigoritani a rendbontók büntetését.

És ami még a témához tartozik: a részeg ember árnyéka a markecoló és a prostituált. Velük szemben is meg kell tenni a harcot és ehhez egyedül a rendőrség ereje, személyi állománya nem elegendő. Társadalmi kérdés ez, amely ellen csak a józan és becsületes emberek összefogásával lehet harcolni.

Nem tűrhetjük, hogy fővárosunk szivében, a Nyugati pályaudvaron, a vonaton ilyen jeleneteknek legyünk tanúi. Nem turhetjük, hogy a vonatokat egyesek táncteremnek, vagy szinpadnak tekintsék, ahol szabadon bontakoztathatják ki „tehetségüket", vagy inkább szellemi nyomorukat... Itt csak az erélyes intézkedés használ.

A szeszesital hamar megteszi hatását. Összeáll a rögtönzött zenekar és a józan utas elmenekül a kocsiból

Akik összetévesztik a vasúti kocsit a bárhelyiséggel. „Ami belefér!" — rikolt az énekes, és a rumbatök adja hozzá az ütemet

Ahogy a kaland végződik... Rendőrségünk nem elnéző a garázda, duhaj elemekkel szemben

Szöveg: Berman. Foto: Dolezsál

ÚJ KÖNYVEK

A Szovjetunió szakszervezeti mozgalmának története

A kötet magában foglalja a szovjet szakszervezeti mozgalom történetét, kialakulásától napjainkig. E történeti munka általánositja a szovjet szakszervezetek több mint félévszázados tapasztalatait, bemutatja a munkásosztály és a munkásszervezetek szerepét a kommunizmus épitésében. Tanulmányozása segitséget ad a szakszervezeti tisztségviselők eszmei, politikai szinvonalának emeléséhez, a dolgozók kommunista szellemben való neveléséhez.

Erényi Tibor: A magyarországi szakszervezeti mozgalom kezdetei 1867—1904

A kötet nyomon kisérti, milyen módon alakultak szocialista jellegü szakegyletekké az 1867 előtti kezdetleges egyletek, hogyan tömöritették a munkásokat a kizsákmányoló munkaadók és ezek szervezetei valamint közös akcióik ellen, hogyan váltak a szakegyletek szocialista szakmai tömörülésekké és hogyan egyesültek végül országos szervezetekben. A mű tudományos elemzést ad a magyarországi szakszervezeti mozgalom kialakulásának elvi kérdéseiről, az opportunistákkal vivott harc körülményeiről, céljairól, eredményeiről. A kötet tanulmányozása nemcsak a szakszervezeti bizottságok tagjai, aktivistái számára hasznos, hanem a magyar munkásmozgalom iránt érdeklődőknek is.

Dr. Molnár—dr. Posta: Munkajogi gyakorlatok

A Munka Törvénykönyve és az egyéb munka jogi jogszabályok egyes rendelkezéseihez fűződő elvi jelentőségü, s a gyakorlati munka során felvetődő problémák magyarázatát tartalmazza a könyv. A szerzők számos példával illusztrálják a mondanivalójukat, s elsősorban a szakszervezeti bizottságoknak, aktivistáknak kivánnak segitséget adni a különféle munkajogi problémák helyes megoldásában. A kötet a korábban kiadásra került „Munkajogi állásfoglalások" cimü munka kiegészitőjeként jelent meg.

A szakszervezetek munkaellátási tevékenysége

A SZOT bér- és munkaügyi osztályának munkaközössége által összeállitott kötet ahhoz ad útmutatást a munkaellátási aktivisták számára, hogyan segitsék és ellenőrizzék a munkaellátási intézményeket — üzemi értekezlet, munkaszállás, gyermekintézmények stb. — a dolgozók életkörülményeinek javitására forditott összegek gazdaságos felhasználását, a munkaerő átcsoportositásra vonatkozó törvények betartását. A függelék magában foglalja az idevonatkozó SZOT és kormányhatározatokat.

★

A könyvek a Táncsics Könyvkiadó gondozásában jelentek meg, korlátozott példányszámban megkaphatók a Szakszervezeti Könyvesboltban

Balesetek megelőzésének jutalmazása

A Hivatalos Lap 41. számában utasitást közöl a balesetek elhárításában, illetve megelőzésében részt vett dolgozók jutalmazásának szabályozásáról.

A balesetek elhárítását és megelőzését jutalmazni kell abban az esetben, ha az elhárítás és annak szükségessége felmerült és az esemény a balesetvizsgáló bizottság vizsgálatát igényli.

Balesetmegelőzési jutalomban részesithetők azok:

a) akiknek a beavatkozása teljes mértékben elhárította a baleset káros következményeit;

b) akiknek a beavatkozása csökkentette a baleset káros következményeit.

A balesetet megelőző személyek: 200-tól 1000 forintig terjedő pénzjutalomban részesithetők. A balesetek megelőzésének körülményeit esetenként a balesetvizsgálatra kijelölt bizottságnak kell megállapitani és javaslatot tenni a baleset megelőzésében részt vett dolgozó (dolgozók) jutalmazására. A balesetvizsgáló bizottságnak egyidejuleg ugyancsak javaslatot kell tenni a balesetet előidéző dolgozó (dolgozók) felelősségrevonására is. Minden olyan esetben, amikor annak feltételei fennállnak, a felelős dolgozókat részkártéritésre kell kötelezni.

Különleges esetekben az igazgatóság vezetője előterjesztést tehet a vezérigazgatóhoz a balesetek megelőzésében részt vett dolgozóknak az emlitett határon felüli összegben történő jutalmazására.

A jutalomösszegekről a szolgálati főnökség, valamint az igazgatóság illetékes osztálya nyilvántartást köteles vezetni, melyben fel kell tüntetni:

a balesetet megelőző dolgozó nevét, szolgálati cimét, beosztását és szolgálati főnökségét;

a megelőzött balesetet;

a megelőzés időpontját és helyét;

a kifizetett jutalom összegét.

Ez a jutalom nem érinti az üzemveszélyes sérülésekért és sintörések felfedezéséért fizethető jutalmazási rendszert.

Pályázati felhívás!

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére irodalmi pályázatot hirdet.

A pályázóknak szolgálati, lakó- vagy látogatási helyük: húszéves vasutas vonatkozású fejlődéséről, egy vasutascsalád, vagy egyén megváltozott életéről, a felszabadulással kapcsolatos élményről, szocializmust épitő országunk, népünk életének egy-egy momentumáról kell irásban beszámolniuk.

A pályázaton részt vehet minden tényleges és nyugdijas vasutas vagy ezek családtagja, eddig nyomtatásban (újság ban, folyóiratban) meg nem jelent irással.

Legnagyobb terjedelem: 6 gépelt oldal.

Beküldési határidő: 1965. április 1.

Az első dijat nyert pályaművet, valamint a nyertesek névsorát lapunk 1965. április 15.-i számában közöljük. A dijnyertes irásokat szintén közzétesszük a Magyar Vasutasban.

Jutalom:

I. dij:	1000 Ft
II. dij:	500 Ft
III. dij:	300 Ft
IV—V. dij:	100—100 Ft
VI—X. dij:	egy-egy értékes könyv

A pályázatokat az alábbi cimre kérjük névvel vagy jeligével beküldeni: Magyar Vasutas szerkesztősége, Budapest, VI., Benczur utca 41.

Munkásvédelmi üzemlátogatás

A dolgozók egészségének és testi épségének fokozottabb védelme

A SZAKTANÁCS ÜLÉSÉNEK NAPIRENDJÉN

A Szakszervezetek Országos Tanacsa október 2-án tartotta tanácsülését. *Somogyi Miklós* elnöki megnyitója után *Gál László*, a Szaktanács titkára ismertette a Szaktanács elnökségének beszámolóját a szakszervezetek feladatairól, a dolgozók egészségének és testi épségének fokozottabb védelmében.

Gál elvtars a beszámoló első részében utalt azokra a körülményekre ,amelyek révén javult a munka technikai ellátottsága, csökkent a nehéz fizikai munka. Ismertette azokat a szervezési, oktatási intézkedéseket, amelyek célja a dolgozók testi epségének védelme volt. Jelentős tényezőként emlitette azt a fejlődést, amely a munkásvédelemnek tömegmozgalommá válása terén ment végbe. Értékelte a munkásvédelmi aktivák és örök áldozatkész tevékenységét, majd részletesen elemezte az év első felében bekövetkezett balesetek okait és következményeit.

Romlott a baleseti helyzet

Mindenekelőtt megállapitotta, hogy az intezkedések ellenere

1964. első felében a bázisidőszakhoz viszonyitva az ezer munkásra eső balesetek száma 13 százalékkal a százezer munkásra eső halálos balesetek száma 10 százalékkal emelkedett.

Megállapitotta, hogy legsúlyosabb a helyzet az élelmiszeriparban és az épitőiparban, valamint a közlekedes területén. Hangsúlyozta, hogy a kialakult helyzetért mindenekelőtt az érintett minisztériumok, az irányitásuk alá tartozó vállalatok vezetői, és az illetékes szakszervezeti szervek a felelősek.

Ezek után az előadó részletesen sorra vette azokat a legfőbb problémákat, amelyek a baleseti helyzet kedvezőtlen alakulásában szerepet játszottak. Első helyen emlitette a *„mindenáron való termelés"* szemléletét, amelyet a tanácsüles éles birálat tárgyává tett. A balesetek másik okaként azt jelölte meg, hogy sok gép nincs ellátva védőberendezéssel vagy nem megfeleloek azok. Számos balesetet okoz az is, hogy nem gondoskodnak a karbantartásnál, a felújitásnál a hianyok pótlásáról, a rossz védőberendezések megjavitásáról, korszerüsitéséről.

A beszámoló hangsúlyozta, hogy

üzemeink egy részében a termelésben jelentkező hibákat, tervlemaradásokat kapkodással, mértéktelen és indokolatlan túlóráztatással próbálják pótolni.

A munka- és üzemszervezési hianyosságok gátolják a folyamatos termelést, zsúfoltságot, rendetlenséget okoznak, tehát hozzájárulnak a balesetek számának növekedeséhez.

A Szaktanács — hangsúlyozta az előadó — tudja, hogy anyagi eszközeink nem végtelenek, de mégsem ért egyet azzal, hogy az utóbbi evekben a minisztériumok számos üzem részére nem biztositják azokat a pénzügyi és anyagi eszközöket, amelyekre a munkakörülmények javitása érdekében feltétlenül szükségük volna.

Rossz a szociális ellátottság

Szóvá tette, hogy egyes népgazdasági ágakban az elmúlt években a szociális ellátottság a követelményekhez képest romlott. Aláhúzta hogy *ilyen tekintetben a vasút a legrosszabb helyzetben van.* Okként hozta fel, hogy az értékhatár alatti beruházásokból nem biztositják a szocialis ellátottság területén meglevő hiányosságok fokozatos felszamolását. A Szaktanács a dolgozók öltöző-, fürdő-, mosdó-, ivóviz- stb. ellátásának javitása érdekében az eddigieknél határozottabb intézkedéseket tart szükségesnek.

A beszámoló foglalkozott az üzemekben folyó munkásvédelmi oktatással is. Szóvá tette, hogy sok helyen formális az oktatás. Különösen a színvonala, a minősége nem kielégitő azokhoz a fokozott követelményekhez, amellyel a dolgozók találkoznak. A minisztérium és vállalati szervek ilyen irányú tevékenysége mellett nem kielégitő a szakszervezetek segitő, ellenőrző munkája sem.

Elengedhetetlen, hogy a dolgozók megismerjék a munkájukkal összefüggő biztonsági előirásokat.

A fegyelmezetlenség és gondatlanság is jelentősen hozzájárul a balesetek számának emelkedéséhez — mondotta. — Elsősorban azért, mert egyes vezetők rendszeresen eltürik a rendbontást, nem élnek jogaikkal vagy maguk is élenjárnak a szabályok megszegésében.

Ismételten hangsúlyozta az előadó, hogy a technikai fejlesztésen túl jelen időszakban a fegyelmezetlenség megszüntetése az egyik legdöntőbb feladat. Ez viszont a nevelő, felvilágositó munka lényeges megjavitását követeli meg mind a gazdasági vezetők, mind a szakszervezeti szervek részéről.

A baleseti veszélyek megszüntetését és megelőzését gátolja, hogy a balesetek kivizsgálásánál az okozó körülményeket — a vezetők felelősségének leplezése miatt — gyakran nem a valóságnak megfelelően állapitják meg. A szakszervezeti bizottságok sem figyelnek fel minden esetben a balesetekben szerepet játszó műszaki, munkaszervezési, vezetésbeli hiányosságokra. Kritika nélkül elfogadják azt a helytelen szemléletet, mely szerint az esetek többségében csak a sérült szerepét vizsgálják.

Államunk az emberről való fokozottabb gondoskodas érdekében, a balesetek megelőzésében tovább növelte a vállalatok anyagi felelősségét. Ezzel az intézkedéssel államunk a balesetet szenvedett dolgozón segit, hogy keresetveszteség ne érje. Megállapitható, hogy ezzel a lehetőséggel a dolgozók nagy része ma még nem el.

A beszámolót vita követte, melynek során felszólalt *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára is. A vitat *Gal László*, a Szaktanács titkára foglalta össze, majd a szaktanács felhivását ismertette, amellyel az állami és szakszervezeti szervekhez, valamint a dolgozókhoz fordul.

A Szaktanács felhivása

A felhivás hangsúlyozza, hogy további előrehaladásunk, a baleseti helyzet javitása, az előirások következetes végrehajtásán múlik. Ezért a tanácsüles felhivja az állami, gazdasági és szakszervezeti szervek figyelmét, hogy szerezzenek érvényt a határozatokban foglaltaknak és úgy munkálkodjanak, hogy biztositva legyen azok következetes végrehajtása. Bármilyen gazdasági, termelési eredményt érnek el — emeli ki a felhivás —, a gazdasági vezetes, a szakszervezeti bizotság munkája nem tekintheto egyértelműen jónak, ha ugyanakkor a balesetek és foglalkozási megbetegedések száma emelkedik.

A felhivas továbbiakban felszólitja a minisztériumokat: biztositsák, hogy

a biztonságos és egészséges munkafeltételek megvalósitását célzó feladatok szerepeljenek az 1965. évi népgazdasági tervben, valamint a harmadik ötéves tervben.

Különösen nagy gondot forditsanak arra, hogy a munkaeszközök és technológiai folyamatok biztonságosak legyenek. Követeljék meg vállalatiktól, hogy emeljék a munkaszervezés színvonalát, kiküszöbölve a felesleges anyagmozgatást, az üzemek sok esetben szükségtelen zsúfoltságát, a hő- és a dekád végi hajrából, valamint az indokolatlan túlóráztatásokból származó baleseti veszélyeket.

A tanácsülés felkérte a minisztereket, a műszaki, gazdasági vezetőket, hogy

együttműködve a szakszervezetekkel, biztositsák a szociális és egészségügyi berendezéseknél jelentkező súlyos lemaradások fokozatos felszámolását.

Az előirások szintjének elérésére dolgozzák be a tárcák költségvetéseibe a szükséges anyagi fedezetet, szigorúan ellenőrizzék, hogy azokat másra ne használják fel.

A felhivás külön szól a szakszervezeti szervekhez, tisztségviselőkhöz: szálljanak szembe az olyan helytelen nézetekkel, amelyek a *„mindenáron való termelés"* tarthatatlan felfogásából és gyakorlatából erednek. Ezen a téren szakszervezeti szerveink ne legyenek *„megértők"*, mert a biztonsági fegyelem: termelési fegyelem — és ahol ezt nem látják be, ott a népgazdaság valóságos érdekei ellen cselekszenek.

A felhivás kitér az új dolgozók munkásvédelmi oktatásának fontosságára, a munkásvédelmi őrségmozgalom jelentőségére, végül felhivja valamennyi szakszervezeti vezető szerv figyelmét arra, hogy jogaikkal élve, tegyenek intézkedéseket a baleseti helyzet mielőbbi javitására, a balesetek, megbetegedések okainak felszámolására.

MEGVALÓSUL A VÁGY...

— Nem volt az országban olyan elavult vasúti pálya, mint a miénk — kesereg Mányik András állomásfőnök, Nyírbátorban. — Több mint ötven éve 12 tonna tengelynyomású pályán folyt a közlekedés. Ezek után elhihető, hogy nem tudtuk a meglevő kocsiparkot gazdaságosan kihasználni.

Homokra rakott madzagvasút. Illik a szójárás erre a vonalra. 1949-ig *Nyírvátorba* csak a helyiérdekű vitte az utazókat. A volt belga tulajdonosok mit sem törődtek a fejlesztésével. Most nagyon nehez máról holnapra a korszerű, 23 tonna tengelynyomásra átépíteni. De lassan megváltozik a helyzet.

Debrecen—Nyírbátor között 56 kilométer a távolság. A vonat 2 óra 25 perc alatt tette meg az utat. Az előfeszített betonaljzat *Gerséig* már elkészült, jövőre befejezik a *Nyíregyháza—Mátészalka* vonal teljes felújítását. Sor kerül az *Apafa—Nyírbátor* közötti szakasz korszerűsítésére is. 1962 óta folyik a munka és nemsokára elmondhatják az itteniek: *újra gazdagabbak lettünk.*

Megcsinosodik a nyírbátori állomás is. Befogadóképessége a duplájára nő. A hatvan tengelyes állomáskitérő hossza 120 tengelyes lesz és új biztosítóberendezést is kapnak. A vasutas dolgozók szociális létesítményekkel is gazdagodnak. Váróterem, öltöző épül.

Itt jövőre már a 424-esek is közlekedhetnek és az apafai kettősvágánnyal megvalósul a *Budapest—Mátészalka* közvetlen összeköttetés. A félévszázados vágy tehát valóra válik a vasút és az érdekelt utazóközönség örömére.

(gregor)

KÉSZÜLNEK A TÉLRE

A miskolci Építési Főnökség munkásszállásain már szeptemberben befejezték az őszi nagytakarítást. *Nem éri tehát váratlanul a tél az itt pihenő dolgozókat*, mert már a téli tüzelőt is biztosították, s a védőital ellátáshoz is megfelelő mennyiségű főző- és ivóedények állnak rendelkezésre. Úgy gondoljuk azonban, hogy a téli védőruha ellátottság terén lesznek problémák. Az illetékes szervek, reméljük, idejében intézkednek, hogy az 1963. évi elmaradást és az 1964. évi igényelt védőruhákat még a zord időjárás beállta előtt megkapják a dolgozók.

Kisvárdai János
Miskolc

Kibővített választmányi ülés Debrecenben

A szakszervezet *Hajdú-Bihar megyei* bizottságának választmánya szeptember 15-én kibővített ülést tartott. A megbeszélésen részt vettek az igazgatóság osztályvezetői, a nagyobb szolgálati helyek vezetői, az üzemi pártbizottságok titkárai, a társ megyebizottságok képviselői.

A beszámolót *Tóth János* igazgató tartotta. Bevezetőjében utalt arra, hogy ma már nincsenek éles különbségek az évszakoktól függően a vasút teljesítményében. Mégis különös jelentősége van az igazgatóság területén az őszi forgalomnak, mert a tavalyinál sokkal nagyobb feladatokat kell megoldaniuk. A munkára jellemző, hogy a mennyiségi tényezők javultak, a minőségi mutatók azonban elmaradtak a követelményektől. A tehervonatok száma 28-cal, a személyvonatoké pedig 9-cel emelkedett az elmúlt évhez viszonyítva, viszont 38 százalékkal több vonat késett, mint a bázis időszakban.

A vonatforgalom növekedése tovább súlyosbította a kapacitáshiányból adódó problémákat, különösen a *Debrecen* és *Apafa* közötti szakaszon. Kedvezőtlenül hatott *Debrecen* és *Nyíregyháza* szűk átbocsátó képessége is.

A választmányi ülés értékelte azt az előrehaladást, amelyet a dieselesítés kiszélesítése jelentett. Sok szó hangzott el a második vágány építésekről. Taglalták azokat a teendőket, amelyek annak eléréséhez szükségesek, hogy az igazgatóság a reá háruló feladatokat teljesíteni tudja. Szóvá tették, hogy különösen a szombat—vasárnapi rakodásokkal kapcsolatban sok még a teendő.

A dolgozók hozzáállásának bizonyítására felhozták, hogy jelenleg *482 brigád 4137 fővel küzd a szocialista brigád címért vagy jelvényért.* Az eddigi eredmények elismeréseként több mint 2 millió forinttal jutalmazták az igazgatóság területén a legjobbakat. Az őszi forgalom sikeres lebonyolítására kitűzött célprémium természetszerűleg még jobb munkára ösztönzi a dolgozókat. Sok szó esett ezeknek a célkitűzéseknek végrehajtását akadályozó problémák elhárításáról is.

A több mint 6 órás értekezlet azzal a reménnyel zárult, hogy a következő választmányi ülésen az őszi forgalom sikeres lebonyolításáról számolhatnak be, aminek előrevetett biztosítékát látják abban, hogy az igazgatóságok versenyében Debrecen hónapról hónapra jó eredményeket ér el.

Czeglédi Sándor
szb-titkár

A hatodik brnói nemzetközi vásáron

Szeptember 6—20. között zajlott le a hagyományos brnói nemzetközi vásár, amely az idén sokkal gazdagabban reprezentálta a csehszlovák és külföldi ipar fejlődését, mint az 1959 óta tartott bármelyik kiállítás. *A vásár látogatóit a csehszlovák ipari bemutatókon kívül 35 ország 620 kiállítójának gép-, kohó- és műszeripari termékei fogadták.* Részt vettek a kiállításon többek között a *Szovjetunió*, az *Egyesült Államok*, a *Német Szövetségi Köztársaság, Svájc, Anglia, Olaszország* és más fejlett ipari országok vállalatai.

160 kilométeres sebességgel

A vásáron többek között láthatták az érdeklődők a *Skoda-gyár* E 32 típusú nagy teljesítményű, 160 km/óra végsebességű váltóáramú villamosmozdonyának teljes dokumentációját, a *Tátra vagongyár* olyan fedett teherkocsiját, amelynek teteje, oldala és homlokfala is mozgatható, így a rakodás minden igényét kielégíti. Szerepelt a kiállításon több Diesel-hidraulikus és Diesel-elektromos, tolató és vonali szolgálatra is alkalmas mozdonytípus.

A vasutasok részére kétségkívül az egyik legérdekesebb kiállítási tárgy a Tátra-gyár másik újdonsága, az *EM 475.1 sorozatú négyrészes elektromos motorvonat* volt, amely nagyvárosok és ipari centrumok közelében, helyi érdekű viszonylatban hivatott a gyors személyforgalmat szolgálni.

A vonat minden kocsija négytengelyes, 2. osztályú utasterekkel. Az utazók részére szolgáló középső szakasz és a belépő helyiség padlója a peron magasságában fekszik. A legömbölyített homlokfalú motorkocsi vezetőállásból, két gépteremből, egy alacsonyabb padlómagasságú nagyobb utastérből és egy kisebb utastérből áll, mely már felemelt padozatú és a motorkocsi belső homlokfalánál helyezkedik el.

A géptermek közül a hátsón az utasok átjárhatnak, így jutnak el ugyanis a középső vagonokba. Ezeket egy nagyobb és két kisebb utastérrel alakították ki. A kocsik belső falai *„Umacart”* lemezekkel vannak borítva. Az üléseket habgumival párnázták. A hosszirányban felszerelt csővázas csomagtartókon szilon-háló tartja az utasok holmiját. A kocsik megfelelő hőmérsékletét egy elektromos, önszabályzós ellenállásfűtés és egy kényszermozgású fűtés biztosítja. Minden kocsi szellőztetőgéppel, légszűrővel és légmelegítővel van felszerelve.

Automatizált vezénylés

A motorvonat legnagyobb előnye a személyforgalom menetidejének jelentős megrövidítése. Ezt a meghajtó motorok magas teljesítménye, a teljesen automatizált vezérlés és a megbízható fékrendszer tette lehetővé. *A vonategység gyorsulása is igen magas. 75 km/óra sebességet 315 méteres út megtétele után, 30 másodperc alatt éri el.* A motorvonat elektrodinamikus fékkel, automatikus és irányított hatású légfékkel, vész- és kézifékkel van felszerelve.

A be- és kiszállás nyolc széles tolóajtón keresztül bonyolódhat le. Az ajtók a vezetőállásból központilag működtethetők, de az ajtókra szerelt nyomógomb azok egyenkénti kinyitását is lehetővé teszi.

A motorvonat nemcsak négy, hanem hat egységből is összeállítható, ilyenkor két motorkocsi és négy közbenső kocsi van összekapcsolva. De ha a forgalom érdekei úgy kívánják, akkor két négyrészes motorvonat is összeköthető egy automatikus központi kapcsoló segítségével, amely a vonat vezérlését egy vezetőállásból is lehetővé teszi.

O. J.

Az EM 475,1 sorozatú elektromos motorvonat

Néhány gondolat a munkaerőhelyzetről

A közlekedés munkaerőhelyzetével, a munkaügyi apparátus és a vezetők feladataival foglalkozott a közelmúltban a KPM országos munkaügyi értekezlete. Kritikusan elemezte a munkaerőgazdálkodást, az állandóan visszatérő és mindig aktuális üzemszervezés eddigi tapasztalatait és megállapította azt is, hogy e két kérdés körül sokszor nincs minden rendben. A kérdések között szerepelt — mint a közlekedés egyik ágának — a vasútnak a munkaerőgazdálkodása, valamint az eléggé szórványos üzemszervezési tevékenysége is.

A gazdasági eredmények elemzésénél, vagy hiányosságainak említésénél ma már csaknem általánossá vált a munkaerőhiányra való hivatkozás. *Sokkal kevesebb szó esik a meglevő* — tehát nem az óhajtott, hanem a reális — *munkaerő ésszerű és gazdaságos felhasználásáról,* a felhasználás kritikai elemzéséről. Ettől — kevés kivétellel eltekintve — nem mentes a vasút sem.

Középpontban a helyes megoldás keresése

Az értekezlet nem ezt az utat választotta. Az elért eredmények és a munkaerőhiány hangoztatása helyett a hibák kerültek reflektorfénybe. Hiszen *az értekezlet célja az volt, hogy ráirányítsa a vezetők figyelmét a közeljövő munkaügyi tennivalóira.*

A növekvő feladatok megoldásához sok vezetőnél elsősorban a munkaerőigény jelentkezik. S ha ennek kielégítése objektív akadályba ütközik — s ez a leggyakoribb eset — a legkényelmesebb és legveszélytelenebbnek látszó megoldásként a munkák jobb megszervezése, üzemszervezési intézkedések helyett a munkaidő meghosszabbítását nak eszközét, a túlmunkát veszik elő.

Néhány példa ennek bizonyítására:

A miskolci járműjavító első félévi túlórafelhasználása több mint ötszöröse az 1963 első félévinek. A székesfehérvári járműjavító csaknem tizennégyszer annyi túlórát használt fel, mint a múlt év azonos időszakában. *A szombathelyi járműjavítóban* — ahol már az új járműjavítási módszer múlt évi tapasztalatait is felhasználhatták — majdnem hatszorosára emelkedett a túlórák száma.

A járműjavító ipar összesen 115 százalékkal, a 6. szakosztály vállalatai pedig 104 százalékkal haladták túl a múlt évi túlórafelhasználást.

A munkaidő megnövelésével és nem a szervezettebb munkával oldották meg az utazószolgálat eddiginél nagyobb feladatait is. A vontatási utazószemélyzet egy főre eső havi szolgálati órája — jelenleg 6 órával haladja meg az 1959. évi (akkor előírt) mértékét. *A vonatkísérőknél 17 órával magasabb a szolgálati órák egy főre jutó havi átlaga, mint 1963 első félévében.*

Mindezek arra ösztökélnek, hogy számba vegyük a rendelkezésre álló eszközöket és megkeressük azok leggazdaságosabb, leghatékonyabb felhasználásának formáját. Így teszi ezt a jó vezető, ha helyesen akar gazdálkodni a rábízott anyagi eszközökkel és a munkaerővel.

Sajnos, nem mindenki cselekszik így. Vagy a feladatokat nem ismerik, vagy az eszközök és a munkaerő hatékony felhasználására való törekvés hiányzik. Erre is találunk példát:

Kinek a feladata

A nem utazó forgalmi személyzet állománycsoportjában országos szinten kedvező a munkaerőhelyzet, *a vonatkísérőktől 10,3 százalékkal, a vontatási utazóktól pedig 13 százalékkal több dolgozót foglalkoztatnak más területen,* mint amennyit eredetileg terveztek.

Füzesabony állomáson a hónapok óta működő dominó-rendszerű biztosítóberendezés üzembehelyezésével 12—14 dolgozó szabadult fel *(hogy tényleg 12 vagy 24 fő-e, azt még nem döntötték el az illetékesek).* Ez a létszám még jelenleg is Füzesabonyban van foglalkoztatva. (?) A 8. szakosztály véleménye szerint azért, mert az igazgatóság nem helyezte el őket, az igazgatóság szerint pedig azért, mert a 8. szakosztály nem intézkedett áthelyezésükre. Tisztázni kellene sürgősen e hatásköri kérdést.

A példákat csak mint kirívó eseteket hoztuk fel. Ettől sokkal többet deríthetne fel egy átfogó, célirányos vizsgálat. Az országos munkaügyi értekezlet egyik mondanivalója éppen az volt, hogy a *munkaerővel gazdálkodjunk helyesen, növeljük a rendelkezésre álló munkaerő hatékonyságát.* Ennek pedig sok módszere lehet. Többek között az, hogy ott és úgy használjuk fel, ahol és ahogyan a legcélravezetőbb.

Nem a munkaidő növelése a cél, hanem a munkaidő teljes kihasználása, a munkafegyelem javítása —, és itt nemcsak a fizikai, vagy csak a végrehajtó szolgálat dolgozóinak munkafegyelmére gondolunk, hanem minden egyes irányító és végrehajtó dolgozó fegyelmére — a munkák célszerű megszervezése. Ezek nélkül az értekezlet gyakorlatilag nem érheti el célját.

Kérjék ki a dolgozók véleményét

A vezetők feladata, hogy a szervezési intézkedéseket előbb kidolgozzák, majd végrehajtását biztosítsák. Dolgozóink nagy többsége nem szereti a kényszerű lógást, a csellengésre késztető munkaszervezést. Erre utal az a sok bíráló javaslat, amit kollektív tanácskozásokon felvetnek és hogy azok megfelelő elbírálását, alkalmazását követelik, amelyek azonban sokszor indokolatlanul elmaradnak.

A vezetők intézkedéseik előtt kérjék ki a dolgozók véleményét. Helyesebben, kérjék segítségüket, tárják fel a tapasztalt hiányosságokat és a nehézségeket. *Apelláljanak a becsületes dolgozók öntudatára, segítőkészségére, vegyék figyelembe a munkahely kollektívájának ésszerű, hasznos javaslatait.*

Várjuk a javaslatokat

Szakszervezetünk elnöksége több esetben tárgyalta a vasút munkaerő- és bérhelyzetét, a munkaidő alakulását. Nincs remény arra, hogy munkaerőhelyzetünkön sokat javítsunk, de arra van — s kell is hogy legyen — mód, hogy a munkaidő megnövelése nélkül, sőt, egyes helyeken a munkaidő csökkentésével párhuzamosan is, a munkaerő ésszerűbb, gazdaságosabb felhasználásával, a helyi és az irányító szervek kezdeményezése üzemszervezéssel oldják meg az állandóan növekvő feladatokat.

Ehhez a nagy munkához kérjük minden dolgozó segítségét. *Kérjük, hogy a munka helyesebb megszervezésére vonatkozó javaslataikat juttassák el vezetőikhez, vagy a szerkesztőséghez. Az ésszerű, legjobb javaslatoknak lapunk hasábjain is helyet biztosítunk, vagy eljuttatjuk azokat az illetékes vezetőszervekhez megvalósítás végett.*

B. J.

Az első kapavágás...

EMLÉKEZÉS AZ ELSŐ MAGYAR VASÚTVONAL ÉPÍTÉSÉRE

1844. október 5. *Annyi harc, bizonygatás és küzdelem után — a maradiságban feneklett világban — az a nap, melyen kezdeti formát öltött Széchenyi, Kossuth, Deák és néhány jó szándékú magyar elképzelése, a vasútépítés.*

Ami az angliai Rainhill-ben történt (itt nyert versenyt Stephenson Rocket nevű gőzmozdonya) 1829-ben, az lázba hozta a világot. Néhány év multán Belgium, Ausztria, Franciaország, Oroszország, Hollandia és Olaszország is behódolt a vasparipának.

Hazánkba is eljutott a híre, nem sokkal azután, hogy közlekedés történetünkben olyan jelentős országgyűlés (1825—27) a közutak türhetetlen állapotát tárgyalta. Jellemző, hogy az 1830-as években Pest és Szeged közt még nem volt kiépítve országút. Ilyen viszonyok mellett látta meg Széchenyi 1832-ben Angliában a legelső gőzüzemre berendezett vasútvonalat. Ez az impresszió volt a magja a hazai vasútépítés gondolatának. Jól lehet, ez idő tájt már Kossuthot is foglalkoztatta a vaspályán gördülő szekér.

Mindketten nagy fába vágták a fejszéjüket. Sajnos, különbözőként! Bécsnek nem volt szívügye a magyar vasút építése. A maradiság velejárójaként a tehetősebb polgárság nem vállalt közterhet. A falujába kényszerült, elmaradt tőmeg el sem tudta képzelni a vasutat. „Nem kell a vasút, mert visszafejleszti a lótenyésztést”. „Mi lesz, ha tehén, vagy ló kerül a vágányba?” — hallatszott, itt is, ott is!

Hosszú esztendők után *végre oda jutott a „nagy ügy”, hogy a Pestváros Tanács — „kegyesen” átengedte a Központi Vasútépítő Társaságnak a városperemén levő úgynevezett Szervita-rétet. (A mai Nyugati-pályaudvar területe a cegléd—szolnoki vonal elágazásáig.)*

1844. október 5-én ünnepélyes keretek között megtörtént az első kapavágás. A megnyitó ünnepségről a „Jelen kor” 1844. évi száma így ír: „A központi vaspálya felavatása reggel 8 órakor vette kezdetét. A helyszínen egy ízléses kis sátor vala felütve, a meghitt vendégek u. m. Oexelenciája Mérey Sándor nagyméltóság, kormányhatóságok, nemes vármegye s mindkét fővárosi tanács, valamint a vasúti igazgatóság és a számos választópolgár és egyéb tisztes korabeliek számára. Simon Flórent ügyvéd úr velős beszédben adván elő az összejövetel célját, s e perc fontosságát. Feichtinger Domokos apát belvárosi plébános a hely ünnepélyes felszentelése hez fogott és mozsarak durrogásai közt az első ásóföldet kiemelte, amit a jelen voltak közül többen követének. Az első talyiga föld szinte tarackrobaly között vitetett, mire a dolgozó napszámosok azonnal a munkához fognak, melyet szakadatlanul folytatnak, míg az időjárás engedi. — Az ünnepély egy vidám áldomásokkal fűszerezett villásreggelivel fejeztetett be.”

Megkezdődött az építkezés

A munkálatokat egy porosz származású mérnök irányította. A távoli városokból, falvakból seregl ett magyar munkás kezében frissen pergett a kapa, a csákány. További területi igényt jelentett be a vasútépítő társaság. Pest város ismét elzárkózott. Különösen hosszú harc folyt azért a területért, ahol ma a Nyugati pályaudvar raktárai állnak. Ugyanis ez a terület egy Schwendtner nevű pesti viríjé legelője volt, kinek „koma-sógor” összeköttetése volt a városi tanáccsal. Csak hosszú és kölcsönös fenyegetőzés után dőlt el az affér, kivételesen a vasút javára. Lassan elkészült az indóház, melynek hosszú, formátlan épülete a mai korig keresztben állt.

Végre 1846. év július hó 15-én a 33 kilométer hosszú pest—váci vasútvonalat átadták a forgalomnak.

Gergely József

EGY LÉPÉSSEL ELŐBBRE

Szeged állomás munkásvédelmi őrei nem álltak hivatásuk magaslatán. Ha fegyelmezetlenséget észleltek, nem jelentették. A szakszervezeti bizottság rendkívüli aktivaülést tartott, s felfrissítették a munkásvédelmi őrök hálózatát.

A felfrissítés, az új erők bevonása különösen a vonatkísérőknél éreztetí kedvező hatását. Itt a munkásvédelmi őrök minden szolgálati útról vezetnek pár szavas naplót, s ha biztonságot veszélyeztető jelenséget tapasztalnak, azt azonnal jelentik honállomásukon. Az észrevételek alapján megtett jelentések a biztonságos, utasításszerű szolgálatot segítik elő.

Egy lépéssel előbbre jutottunk, s ez a lépés a munka megjavításához, a jobb eredmények elérséhez vezet.

Dr. Bánkfalvy Gyula

A TÉLRE KÉSZÜLNEK

A pécsi pályafenntartási főnökség kapacitásának jelentős részét beruházási és felújítási munkák kötik le. *Pécsbánya rendezőn* a felvételi épület felújítását végzik és raktárt építenek. *Görcsöny* és *Ócsárd* között sorompóőrhelyet létesítenek. A *Sellye—Középrigóc* vonalon 5 km hosszban síncserét hajtanak végre. Jelenleg e munka felénél tartanak.

— *A sok beruházási és felújítási munka a fenntartástól vonja el az erőt* — mondotta Kőműves Jenő, a pályafenntartási főnökség vezetője. — *A forgalom biztonságával nincs ugyan baj, de szerintünk azért mégis többet kellene a pályákon dolgoznunk. A napokban várjuk területünkre a Bereznay-féle mérő kocsit. Majd meglátjuk, mit mutat az ellenőrzés.*

A fenntartás vonalán eddig mintegy 80 ezer munkaóra lemaradása van a főnökségnek. Építkezésben viszont 320 ezer forint termelési értékkel túlteljesítették a tervet. Most, a negyedik negyedévben a téli felkészüléssel kapcsolatos munkák elvégzése jelenti a legsürgősebb feladatot. *Pécs állomáson* betonlapokkal burkolják a peront és befejezik a rakodóponk építését. Hattagú tetőfedőbrigád dolgozik állandóan a tetők javításán. Az asztalosok a nyílászáró szerkezeteket javítják és üvegeznek. A szolgálati helyeken javítják a fűtőberendezéseket. 30 új kályhát állítanak be, a vasutas lakásokba is adnak 15 új tűzhelyet.

— *A vonalakon nagy gondot fordítunk a hidak karbantartására és a vízelvezető árkok tisztítására* — folytatta Kőműves Jenő. — *Hatvan fős létszámhiányunk ellenére a negyedik negyedévben 59 000 óra fenntartási munkát Boly állomáson három, Mohácson öt, Pécsett három, Pécsbánya-rendezőn pedig négy kitérőt kell kicserélnünk.*

Folyamatosan végzi a főnökség a D 4-es utasításban előírt tennivalókat is. A tél beállta előtt 4,5 km hosszban állítanak fel hósövényt a hófúvással veszélyeztetett pályák mentén. Rendbehozzák a hótakarító eszközöket és már megkezdték az ipari só kiszállítását a szakaszokra. A dolgozókat rendszeresen oktatják a téli feladatokra és most szervezik a figyelőőri szolgálatot. Az illetékes helyi tanácsokkal már minden szakasz felvette a kapcsolatot, hogy hóakadályok idején mód legyen a közmunkaerők gyors igénybevételére.

L. J.

Átépítették a kiskunhalasi fűtőházat

Átépítették a kiskunhalasi fűtőházat. Az egész épület vasbetonvázas szerkezetű lett. Korszerű füstelvezető és szellőztető berendezéseket is felszereltek. Az épület előtti vizsgálócsatornákat is átépítették. Az acetilénfejlesztő berendezést különálló épületben helyezték el. Az 5400 légköbméter nagyságú épület átépítési költségei kétmillió forintra rúgnak. A terveket a MÁV Vasúttervező ÜV készítette, a kivitelezést a Szentesi Építési Főnökség végezte.

Magyar vasutasok Weidenben

Mint erről már hírt adtunk, a nyugat-németországi *Weidenből* hazánkban járt 26 vasutas és azok néhány családtagja. A látogatás viszonzásaként szeptember elején magyar vasutasok egy csoportja kereste fel *Weident*, ezt a szép kis nyugatnémet városkát. A weideni vasutasok mindent elkövettek, hogy a számukra feledhetetlen budapesti napokat megfelelőképpen viszonozni tudják.

A rövid három nap alatt kitűnő programot állítottak össze számunkra, s megmutatták városuk nevezetességeit és gyönyörű környékét. A vasutasküldöttséget fogadta *Hans Striegl*, Weiden polgármestere és meleg szavakkal mondott köszönetet azért, hogy lehetővé tettük a weideniek budapesti utazását. A polgármester annak az óhajának adott kifejezést, hogy e kapcsolatainkat a jövőben is ápoljuk. Mint mondotta — maga is szívesen utazna Magyarországra.

A program befejezéseként a nyugatnémet vasutasok banketten búcsúztatták magyar kollégáikat. A banketten megjelent és felszólalt *Willi Schaller* bajorországi képviselő is. Felszólalásában annak a meggyőződésének adott kifejezést, hogy ezek a találkozások — ha az ideológiai különbséget nem is szüntetik meg — emberi, baráti kapcsolatok kialakítására alkalmasak.

A magyar vasutasokban is az a vélemény alakult ki, hogy érdemes volt a nyugatnémet kollégákkal a kapcsolatot felvenni és feltétlenül helyes azt kiszélesíteni.

S. J.

Pályaépítők között Nyársapát térségében

Negyvenkilométeres sebességgel szalad velünk a „pillangónak" nevezett motoros pályakocsi. *Péceli Dénes* pályamester ül a „volánnál". A Nagykőrösig elkészült pályán lecsavarozva fekszenek a hegesztett sínek.

Nyársapátra behaladva szembeötlik a korszerű, egyemeletes szolgálati hely épülő tornya. Az első emelet üveges, kiugró részéből az egész állomás áttekinthetővé válik. Az állomás területén lázas munka folyik. *Készülnek az új vágány bekötéséhez. Mintegy 200 pályaépítő fáradozik az állomási vágányok átépítésén.* Zörögnek az aláverőgépek, morajlik az ágyazatrostáló-gép, mely 8 óra alatt 120 ember munkáját végzi el.

A hegesztőbrigád *Gyóni Rezső* vezetésével Cegléd—Nyársapát között végzi a még hiányzó sínhegesztéseket. A munkának kedvez a hűvös idő.

Az új pályán rövidesen akár 100 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

Fehér Szilárd
Nagykőrös

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Dombiratos és *Lököshaza* állomás között 11 km a távolság. Dombiratoson a rozoga állomásépületben nyert elhelyezést a pályamesteri szakasz. A szakasz részére egy szerszámraktár áll rendelkezésre, mely egyben melegedő is. A forgalmi dolgozók sorsa is azonos a pályafenntartási dolgozókéval — *írja Boldizsár Gyula Békéscsabáról.*

★

Uzsabánya állomás dolgozóinak sérelmét még mindig nem orvosolták. Sőt, a bányaüzem a porszívót a nyáron javítás végett leszereltette, ezért sok port kell a vasutasoknak nyelni. *A porpótlék ügyében pedig semmi sem történt.* A dolgozók szeretnének egy bojlert, hogy a szolgálat letelte után megmosakodva mehetnének haza az uzsai porfelhőből. Rezsóra is szükségük lenne, hogy ennivalójukat meg tudják melegíteni — *írja Bognár Károly Tapolcáról.*

★

A paksi vonalon az 5012 11-es számú vonatok *Pusztaszabolcs* és *Paks* között három személykocsival közlekednek — *olvassuk Fokl István leveleben.* — Ez a kocsimennyiség hétköznap elég, de vasárnap és munkaszünetes napokon kevés. Sürgős intézkedést kérünk.

★

Alsóörsön *szépen halad az állomás bővítése.* A vizikotró is megkezdte már munkáját. *A végleges tereprendezésig 180 000 köbmeter földet kell megmozgatniuk nehéz terepen.* Az Építési Főnökség azonban minden nehézséget legyőzve, határidőre akarja tervét teljesíteni — *írja Kiss Lajos Alsóörsről.*

★

Szeged-Rókus állomáson ismét megkezdődött a Vasútforgalmi Technikum III—IV. évfolyam hallgatóinak gyakorlati képzése. — *Olvassuk Tótka Károly levelében.* — Hétköznapokon 8 és 13 óra között 20 tanuló egy szaktanár vezetésével állomásunkon sajátítják el a forgalmi és kereskedelmi szolgálat gyakorlati munkáját. *A tanulók örömmel jönnek hozzánk, mert így lényegesen könnyebben megy az elméleti anyag ismeretének elsajátítása.*

★

Debrecen állomáson a vöröskereszt szervezet jelenleg 712 taggal működik. 1964-ben *204 dolgozó adott több mint 100 liter vért térítésmentesen* azért, hogy a balesetet szenvedettek, vagy betegek minél hamarabb visszanyerjék egészségüket. Jelentős eredményeket értek el az alkoholizmus elleni agitációs munkában. Elsősegélynyújtás elvégzésére 60 főt képeztek már ki — *olvastuk Czeglédi Sándor szbtitkár levelében.*

HÍREK

Nem csak az ellenőr ellenőriz!

Reggel öt óra tájt nyílik az ügyeletes szoba ajtaja. Koros ember lép be rajta.

— *Jó reggelt felügyelő úr!* — *mondja, amúgy régiesen. Aztán nem szól...*

Sürgetném, mert dolgom van.

Végre megszólal. — *Tessék már mondani! Jól van az, hogy Nyíregyházától Pestig nem láttam kalauzt?*

— *Nem?* — *kérdezem vissza.*

— *De nem ám!* — *teszi hozzá.*

Különös panasz. Olyan panaszt már hallottam, hogy kétszer zaklatták az utast. De ilyet?

— *Jól van* — *mondom* —, *majd megbarackoljuk az 1719-es vonat jegyvizsgálóit.*

— *Meg is érdemlik* — *mondja az öreg.*

Tetszett, ahogy szívén viseli a vasút jó ügyét. Meg is kérdem: mi inditotta, hogy ilyen bejelentést tegyen?

— *Mi? 30 évig kalauz voltam, de ilyent soha nem csináltam.*

Megráztam kékeres kezét, és simogató pillantással tekintettem utána, ahogy ballagott ki a pályaudvarról.

—lyf—

— *Befejeződtek a központi pályaudvarrendszer kialakítására vonatkozó vizsgálatok a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben. Az első kísérletre Székesfehérvarott kerul sor.*

— Bahv, a MÁV újszülötte. Modern vasúti szerelvény közlekedik Eger és Füzesabony között. Hat hosszú, négytengelyes kocsiból áll a szerelvény, a hetedik a vezérlőkocsi. A kocsik tágasak, a falakat almazöld és világos drapp műanyaggal burkolták, az ülőhelyeket laticellel bélelték é. műbőrrel vonták be.

— **Január 1-től emelik a postai és vasúti díjakat Franciaországban. Boulin költségvetésügyi államtitkár bejelentette, hogy a postai levéldíjszabást 20 százalékkal, a telefondíjat 8 százalékkal emelik, s a vasúti áruszállítás is megdrágul.**

— Határidő előtt befejezték harmadik negyedévi termelési tervüket a győri Wilhelm Pieck Járműipari Művek dolgozói. Az üzemben újra megkezdték a MÁV részére a 63 köbméteres, négytengelyes tartálykocsik gyártását. Ebből az idén 400 készül.

— *Szeptember 27-én ünnepelték Csehszlovákiában a vasutasok napját. Ennek keretében a szobi és a sturovói vasutasok barátságos labdarúgó mérkózést játszottak, majd közös ünnepségen vettek részt, melyen Sturovó állomásfőnökhelyettese megköszönte a magyar vasutasok áldozatkész, jó munkáját és a csehszlovák dolgozóknak jutalmakat osztott ki.*

— 50 kiváló vasutas társadalmi rendőrt jutalmazott meg a BM Borsod megyei Rendőr Főkapitányság miskolci Vasútbiztosító Rendőrőrse.

— **Tíz műszaki munkásakadémia működik az 1964-65-ös oktatási évben, egyenként 25—30 hallgatóval a pécsi csomóponton.**

— A KISZ-kongresszus tiszteletére kéthetes ünnepi műszakot tartanak Szob és Sturovó határállomások fiatal dolgozói.

— *Ünnepi műszakkal köszöntötték a szegedi fűtőház dolgozói a város felszabadulásának 20. évfordulóját. Szeged—Rókus állomás dolgozói ebből az alkalomból 10 napos ünnepi műszakot tartottak.*

— **Egysínű vasút épül Kijevben. Az első kísérleti útvonal 1965 végéig készül el. A vonalon a kocsik motorja a világon első ízben a mágneses tér energiájával fog működni.**

— Megnyitotta újjáépített könyvtárát a hatvani Liszt Ferenc Művelődési Otthon. A megnyitót író—olvasó találkozóval tették színesebbé.

— **Új vasúti szabályzat lépett életbe október 1-én a Szovjetunióban. Csökkentették az expresszvonatok viteldíját, 75 kg-ra növelték a pótdíj nélkül szállítható személypoggyász súlyhatárát.**

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Tótka Károly; Dege Ilona, Szeged, Czegledi Sandor, Debrecen, Boldizsár Gyula, Békéscsaba Bognár Károly, Tapolca, Szelle Ferenc, Szob, Hoffmann József, Veszprémvarsány, Fekete László, Kisvárdai János, Miskolc. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Dancs József, Bognár Károly, Tapolca. Eperjesy Ferenc, Pecs, Tótka Károly, Szeged Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Markos József, Zalaegerszeg: Levelét illetékes helyre tovább tottuk.

Németh István, Budapest: A hiányosságok kiküszöbölése érdekében a szervező testület intézkedik.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném miskolci földszintes, déli fekvésű vasúti szolgálati 1 szoba összkomfortos lakásom budapestire. Cím: (levélben) Miskolc, Bajcsy-Zs. út 37 fszt. 17.

A Hivatalos Lapból

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

40. számból: 123 685 1964. I/2. B. Kisterenye vasúti csomópont élüzem kitüntetésének visszavonása.

41. szám: 134699 1963. I 2. B. Balesetek megelőzésének jutalmazása. 125333 1964. I 8. D. A Vakok és Csökkentlátók Országos Szövetsége tagjainak utazási kedvezménye.

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 versenymozgalom egyik fontos eleme. 13. Régi spanyol ezüstérme. 14. Küszö növény. 15. Evőeszköz névelővel. 17. Község Győr megyében. 19. Csavar. 21. Német viszonyszó. 22. Névelő. 24. Egyetemek díszterme. 26. D-csapat. 27. Számárhang. 28. Német névelő. 30. Sínleszorító rendszer, tárgyraggal. 32. Mondat vége! 34. Mongólia fővárosának fele. 36. A 13 vértanú jelzője. 38. Kerek szám. 39. Közel áll a családhoz. 41. Régi fegyvere. 42. Hadsereg. 44. A meghatározott tennivaló. 45. Ételízesítő. 46. A Tisza balodali mellékfolyója. 47. Mint 45 vízszintes. 48. Becézett férfinév. 49. Ellenül vét. 50. Görög mitológiai szörny. 53. Azonos magánhangzók. 54. Bérc. 55. Fedd. 57. Cédrus mássalhangzói. 58. Óhajtó szó. 60. Samotban van. 61. A drót nélküli távíró feltalálója. 63. Turkesztáni medence. 65. Visszsza: személyes névmás. 66. Gulya teszi. 67. Lányom férje. 68. Kopasz. 70. Az egyik skála. 71. Talál. 72. Erkölcstan.

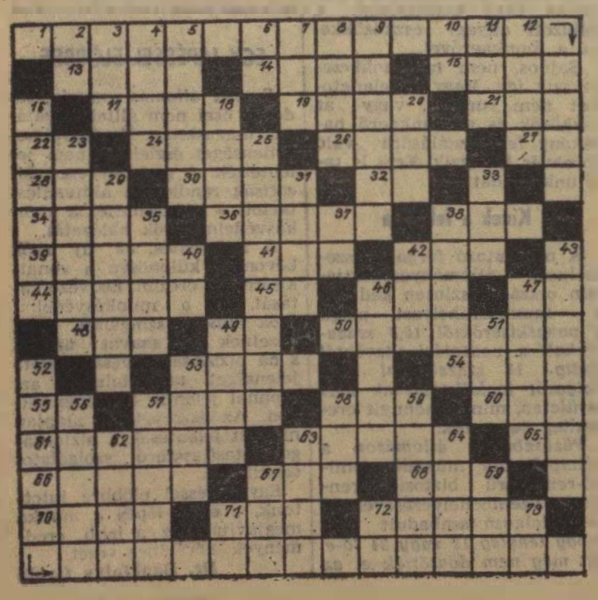
Függőleges: 2. Német személyes névmás. 3. . . . Silvia, Romulus és Remus anyja. 4. A szabeusok városa volt Arábiában. 5. Elrejt. 6. Vissza: kettősbetű. 7. Jugoszláv város. 8. Angol hosszmérték. 9. Dunántúli városba való. 10. V. A. 11. Betűpótlással a krónikus ellentéte. 12. Idős asszony. 16. Indonéz sziget. 18. . . . iacta est. 20. Szalad. 23. Vakbuzgó, görögül. 25. A múltban beállő pillanatnyi cselekvést kifejező igeidő. 29. Teniszütő. 31. Spanyol folyó. 33. Műtárgy. 35. Az Alpok egy része. 37. Orosz helyeslés. 38. Tok. 40. Hangtalan név. 42. Régi név. 43. Nagy rágcsáló. 46. Vonatfajta. 47. Finnország. 49. Elől, németül. 51. Menyasszony. 52. A versenymozgalom másik fontos eleme. 53. Fogkrém márka. 56. Zenei előadások tartására emelt kőralakú épület a régi görögöknél. 57. Történelmi nevezetességű patak. 58. Harang hangja. 59. Remélte. 62. Betűpótlással régi nép. 63. Folyadékot az edénybe. 64. Kurir, posta angolul. 67. Út. 69. Keverve kér. 71. Folyadék. 72. Zeke a közepén. 73. A. S.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 52. **Beküldési határidő:** november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése:

A menetrendszerűség javítása. Dieselesítés — villamosítás.

Könyvet nyertek: Mészáros László, Pusztagyimót állomás. Bába Béla segédellenőr, Szentes, Bercsényi u. 19. Dobossy Jolán, Veszprém, Somogyi Béla út 26. Tóth Éva Eger, XI., pm. szakasz. Bereznyák Antal, Bánréve, VI. pm. szakasz.



OLIMPIA VAN

— A világ leggyorsabb kocsimestere. 52,4 másodperc alatt futja a forgalmi iroda és a guritó közti távot!

— Pályarekord! Menetidővel vitte az 1315 tonnát az emelkedőn.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM Ára 40 fillér 1961. NOVEMBER 1.

Éljen november 7,
a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 47. évfordulója!

SZEPTEMBERBEN

403 ezer tonna áru terven felül

Az igazgatóságok munkaversenyében a szeptember havi teljesítmények a következők szerint alakultak:

Igazgatóságok:	Teljesítmények:	Jutalomösszegek:
Budapest	100,34%	217 200
Debrecen	100,23%	51 400
Miskolc	101,80%	107 200
Pécs	101,34%	89 000
Szeged	99,51%	—
Szombathely	100,63%	89 000

A forgalmi és üzemi balesetek miatt a *budapesti* igazgatóságtól 22 800, a *debreceni* igazgatóságtól 28 600, a *miskolci* igazgatóságtól 2800, a *pécsi* igazgatóságtól 11 000, a *szombathelyi* igazgatóságtól pedig 1000 forint került — a teljesítmények alapján járó jutalomösszegekből — levonásra.

A budapesti és a debreceni igazgatóságnál jelentkező számottevő levonás elsősorban annak következménye, hogy az üzemi balesetek miatt kiesett munkanapok száma a bázisidőszakhoz mérten kedvezőtlenül alakult.

Elemezve a szeptember havi eredményeket, az állami szállítási tervet

a MÁV vonalain 101,25 százalékra teljesítettük, ami azt jelenti, hogy terven felül 403 000 tonna — összesen 9 896 000 tonna — árut szállítottunk. Ezzel az állami szállítási terv túlteljesítésének mérve a III. negyedév végére 2 718 000 tonnára emelkedett.

Ami a minőségi munkára jellemző mutatókat illeti, *jónak értékelhetők a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál, valamint a tehervonatok átlagos terhelésénél elért eredmények.* Az egy dolgozó és az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény operatív tervét legkedvezőbben a budapesti és a miskolci igazgatóság teljesítette. *A tehervonatok átlagos terhelésének 921 tonnás kimagasló hálózati eredményéhez jó munkával* — a szegedi igazgatóság kivételével — *valamennyi igazgatóság dolgozói hozzájárultak.* Ezzel párhuzamosan külön ki kell emelni, hogy a kocsitartózkodási hálózati átlagidő a bázishoz képest 0,6 órával csökkent. Ezen a téren valamennyi igazgatóság elismerésre méltó munkát végzett.

A teherkocsik statikus terhelése 18,40 tonnás eredménnyel elfogadható képet mutat. Ugyanakkor mind a dinamikus terhelés, mind a raksúlynorma tervét, illetve célkitűzését túlteljesítettük.

A személyszállító vonatokat 96,31, a tehervonatokat pedig 70,75 százalékban menetrend szerint közlekedtettük.

A 97, illetve 70 százalékos hálózati célkitűzésekhez viszonyítva ez utóbbi eredmények is kielégítők.

Sajnos a szeptemberi átlagon felüli eredményekkel szemben az októberi teljesítmények mind mennyiségi, mind minőségi vonatkozásban visszaestek. *Lassult az elegymozgás, romlott a kocsiforduló idő, s emelkedett az idegen kocsik tartózkodási ideje is.* Mindez károsan befolyásolja a vasutas dolgozók üzemi jutalékának alakulását. Ezért ezúton is felhívjuk a szolgálati vezetők és a mozgalmi szervek figyelmét, hogy a most folyó termelési tanácskozások beszámolóiban gondosan elemezzék a szolgálati hely munkáját. *Vitassák meg a dolgozókkal a tervek és a vállalások teljesítésénél tapasztalt nehézményeket,* valamint azokat a szervezési és egyéb feltételeket, amelyek ez év utosó két hónapjában lehetővé teszik az esetleges nehézségek áthidalását, a feladatok sikeres végrehajtását.

Dr. Csanádi György Párizsban

Jacques Marette francia postaügyi miniszter meghívására október 26-án Párizsba utazott *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter. A miniszter másnap megbeszélést folytatott francia kollégájával, aki utána ebédet adott vendége tiszteletére. Délután a Párizs melletti Issy-les-Moulineaux-ban a híradóberendezések központi kutatóintézetét tekintette meg. Dr. Csanádi György látogatása alkalmából Valkó Márton, hazánk párizsi nagykövet kíséretében látogatást tett *Couve de Murville* külügyminiszternél, valamint Marc Jacquet közmunka- és közlekedésügyi miniszternél.

November 7. tiszteletére

A debreceni járműjavítóban az elmúlt napokban reggel, munkakezdés előtt osztályonként tartották meg a termelési tanácskozásokat. A tanácskozásokon *a dolgozók kezdeményezésére egyhónapos ünnepi műszakot indítottak november 7. tiszteletére.* Vállalták az október havi darabszámos terv teljesítését, a munka- és balesetvédelem eredményesebbé tételét, a munkafegyelem javítását, a hulladékgyűjtést, az általános műhely és műhely környéki takarítások elvégzését.

A műszak szervezésében a szocialista brigádok és üzemrészek dolgozói jártak élen. A vállalatvezetőség a műszak eredményeit értékeli és a legjobb eredményt elérő műhelybizottságokat oklevéllel és pénzjutalommal díjazza a november 7-i ünnepségen.

Eredményes munkát végzett az UIC VI. bizottsága

Az UIC VI. bizottsága, mint ismeretes, szeptember 29 és október 3-a között Budapesten tartotta ülését. Hét kérdés szerepelt az ötnapos tanácskozás napirendjén. Hosszúra nyúlna az egyes napirendi pontokkal részletesen foglalkozni. A fontosabb kérdésekről azonban el kell mondani egyet s mást.

A beruházások megválasztásának gazdasági kritériumai és azok megválasztása a vasutaknál tárgyú napirendi pontot két részre bontották. *A tanácskozáson tételes elvként nyert leszögezést, hogy a beruházások gazdasági szempontból való megválasztására szolgáló módszer főként a szállítási feladatoknak a különböző közlekedési ágak közötti helyes megoszlása szempontjából jelentős.* A forgalom megoszlása ugyanis majdnem minden esetben beruházásokkal jár. Akár az egyik, akár a másik ágazatot vizsgáljuk, kitűnik, hogy a járművek beszerzésének szükségessége merül fel, vagy új berendezések létesítése lép fel követelményként.

Mivel a közlekedési ágak közti helyes forgalommegosztás a legtöbb esetben gazdasági kérdés, ezért a forgalommegosztással összefüggő beruházásoknál döntő szerephez jut a gazdasági hatékonysági vizsgálat, illetve számítás. Elfogadást nyert tehát az a nézet, hogy a forgalommegosztás szempontjából valamennyi közlekedési ág egy szerves egésznek tekinthető.

A járművek optimális élettartamának vizsgálatai még 1960-ra nyúlnak vissza. E fontos témával a nagyobb vasutak közül a nyugatnémet és a francia, míg a kisebb hálózattal rendelkezők közül a holland és a svájci vasutak foglalkoznak. Ennél a témakörnél végső fokon két probléma vár behatolásra. *Egyik az egyes járműfajták és típusok optimális élettartama az életkor függvényében, másik a meglevő járművek fejlettebb teljesítőképességű járművekkel történő pótlásának optimális időpontja.* Természetesen nem hanyagolható el a legkisebb fenntartási költség kérdése sem, mely szervesen kapcsolódik a metodika kidolgozásához. Ebbe a keretbe tartozik még a járműfenntartási terv is, mint a tervidőszakok egyik fontos függvénye.

Ezek után nem véletlen, hogy a bizottság a téma további tanulmányozását és a munkálatok folytatását határozta el.

A negyedik napirendi pontban *a szállítástervezéssel foglalkozott a bizottság.* A távlati tervezést a tőkés vasút rendszerek is elfogadták és szükségesnek tartják. Tények bizonyítják, hogy *a szocialista tervezés kapitalista viszonyok közötti alkalmazásának kérdése rendkívüli módon foglalkoztatja a nyugati vasutakat.* Különösen áll ez olyan államokra, ahol a mi társadalmi rendszerünknek megfelelően tervhivatalokat állítottak fel és velük azonos tervszerűséggel dolgoznak.

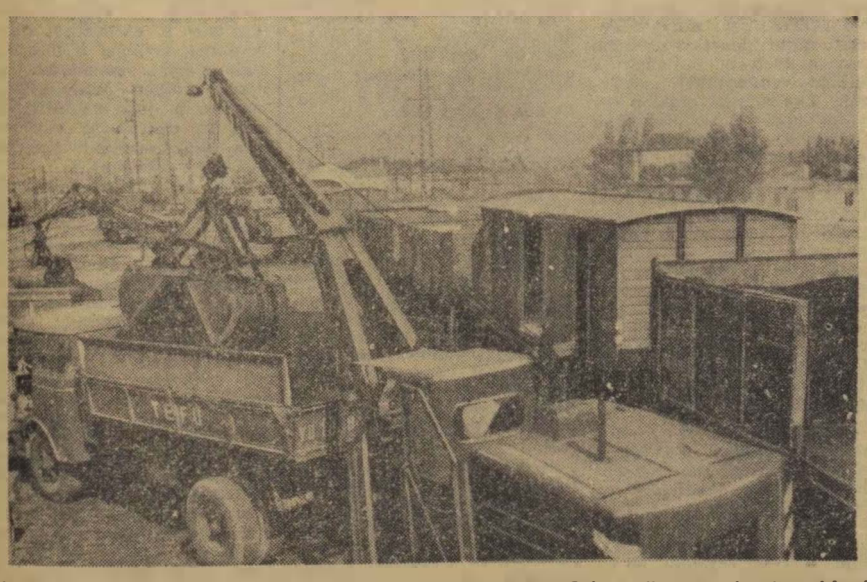
Helyes tervezési metodikánk tehát betört a kapitalista vasutakhoz is, *miután napirendre tűzték bevált módszereink alkalmazásának lehetőségét.* Figyelemre méltó, hogy a VI. bizottság elnöksége a MÁV és a lengyel vasutaknál bevált módszerek alapján határozta el a szállítástervezési munkálatok további vizsgálatainak tanulmányozását.

Szólni kell még a hetedik napirendi pontról, amelynek *a munka közbeni balesetek megelőzése* volt a témája. Statisztikai kérdőíveket dolgoztak ki, melyek alkalmasak arra, hogy feltárják a munka közbeni balesetek okait. A begyűjtött adatok alapot szolgáltatnak a balesetek megelőzését elősegítő intézkedések megtételéhez. Az adatok begyűjtése és értékelése folyamatban van.

A budapesti ülésen elfogadták a jövő évi intézkedéseket. *Eszerint a munka közbeni balesetek megelőzését elősegítő rövid filmeket készítenek. Továbbá összegyűjtik az egyes vasutak által használt munka közbeni balesetekből eredő károk meghatározására szolgáló módszereket.*

Az említettek mellett a vasutak termelékenysége az elővárosi közlekedés gazdasági szempontjai, a közlekedési ágak közötti verseny szerepelt még a bizottsági ülés napirendjén. A budapesti tanácskozás egyébként minden tekintetben kitűnő rendezés mellett, a legjobb légkörben zajlott le.

Vagonkirakás gépi erővel



A központosított pályaudvari rendszer bevezetésével lehetőség nyílott a gépesített ki- és berakás meggyorsítására. Az angyalföldi pályaudvaron ezekben a hetekben éjjel nappal folyik a rakodás. A pályaudvarra kihelyezett különböző autódaruk, markolók és rakodók segítségével 40 tehergépkocsi havonta 1200 vagonnyi árut szállít. Mint a képen is látható, markolók rakják teherautóra a vagonokban érkező szenet.

(MTI Foto: Lajos György felv.)

228 MŰSZAKI MUNKÁSAKADÉMIA

Szakszervezetünk műszaki fejlesztési és üzemszervezési bizottsága október 19-én ülést tartott a szakszervezet Benczur utcai székházában. *Az ülésen a többi között foglalkoztak az 1964/65-ös oktatási évben induló munkásakadémiákkal.* A műszaki munkásakadémiák, amelyeket a TIT közlekedési szakcsoport vasúti albizottságával egyetértésben 24 témakörből szerveztek, novemberben kezdik meg működésüket.

A műszaki munkásakadémiák szervezését még a nyár közepén megkezdték. A megyei bizottságokat és a műszaki munkásakadémia szervezésénél számba jöhető szakszervezeti bizottságokat litografált tájékoztatóval látták el. Ebben az érdekelteket tájékoztatták, hogy az egyes akadémiáknak hány előadásból kell állniuk, az előadásoknak mi lehet a tárgya, mikor és milyen összevont akadémiát lehet szervezni, kik lehetnek az akadémiák hallgatói, előadói, a TIT-tel kötendő szerződéseknek milyen adatokat kell tartalmazni, hogyan kell vezetni az akadémiák munkanaplóit stb.

A megyei bizottságok október közepéig *228 műszaki munkásakadémia szervezését közölték, összesen 6581 jelentkezővel.* A műszaki munkásakadémiák száma a múlt évi 187-hez viszonyítva tehát 122 százalékkal, a jelentkezett hallgatók száma pedig 11,9 **százalékkal emelkedett.**

Megnőtt a munkások felelőssége

A tervév finisében, az utolsó negyedévben vagyunk. Az üzemek, szolgálati helyek többségében e napokban tartják az idei év utolsó termelési tanácskozásait. Megvonják az előző háromnegyed év gazdasági, termelékenységi mérlegét es számba veszik a hátra levő hetek, hónapok feladatait. Munkások és műszakiak fáradoznak azon, hogy adósság nélkül, gazdaságosan fejezzék be az idei tervévet.

Műszaki konferencia kevés vitával

A Landler Jenő Járműjavító ÜV műszaki konferenciáján tartalmas, tapasztalatokkal teli főmérnöki beszámoló elemezte az előző tervnegyed eredményeit. Ezek figyelemre mélto tanulságul szolgálhattak a műszaki vezetőknek és dolgozóknak egyaránt. *A vállalat egészénél jobb az eredmény, mint az előző év hasonló időszakában.* A kocsiosztály, a gyártó részlegek jó munkája, amelyek a 9 napos nyereségrészesedéshez eddig jelentősen hozzájárultak — dicséretben részesültek. *Ugyanakkor a mozdonyosztály termelékenységi mutatói romlottak;* a félkészállomány több tízezer forinttal csökkent, több részlegben a tervtől eltérő munkáltatás folyik, elmaradtak a szabadságolási terv teljesítésében, *a fővizsgák átfutási ideje 18, a fojavitásé 15 nappal túlhaladta a terv előírásait.* E mutatók rosszabbak, mint az előző két évben. A műszaki középvezetők munkáját, a tervmutatók alapján helyes bírálatban részesítette *Garamvölgyi* főmérnök. Kétségtelen, az egyenletes tervteljesítés jelentős hátráltatója, hogy a fűtőházak. illetve a felügyeleti szervek nem a tervben előirányzott időben küldik javításra a gépeket.

A beszámoló vitájában a műszaki vezetők többsége nem vett részt. *A felszólalásokból is hiányzott az önkritika, a bátor műszaki elemzés.* A legtöbb problémával küzdő VI. osztály vezetője sommázott véleménye mindössze annyi: *maradék nélkül egyetértek a főmérnöki beszámolóval.* Hiába kérte a vállalati főnök, a műszaki vezetők kezdeményezéseit. A technológia és a tervosztály vezetőinek sem volt mondanivalójuk a konferencián.

100 ezer forint célprémium

A műszaki konferencia után intézkedések következtek: *a leglényegesebb, a mozdonyosztály darabszámos terviteljesítésének ösztönzésére 100 ezer forintos célprémium.* A könyvelőség a gazdaságosság, a megfelelő önköltségi tervek biztosítása érdekében végezzen megfelelő vizsgálatokat és tegyen intézkedéseket. Kaptak feladatot mások is, a vállalat főnökétől a terv sikere érdekében.

Az osztályoknál és a termelési részlegeknél élénkebb vitával zajlottak a műszaki konferenciák. Sajnos, ezekről is *hiányoztak a kiváló dolgozók, a legjobb szocialista brigádok vezetői.* Meglepő az is, hogy a termelést irányító *diszpécserek „függetlenek" a műszaki konferenciáktól* és termelési tanácskozásoktól. Ezzel szemben a technológiai osztály munkatársai tervszerűen látogatják a termelési tanácskozásokat.

Két nap alatt huszonhárom termelési tanácskozás zajlott le a járműjavitóban. A beszámolók színvonala változatos volt. A mozdonyosztály megmunkáló részlegében a munkáskollektíva közérthető beszámolót hallott az elmúlt három hónap eredményéről és a feladatokról, *Füzesi Gusztáv* főművezetőtől. Szakértelem, lelkesedés, felelősség csendült ki a beszámolóból. *Anyagtakarékosságban, minőségi munkában, tisztaságban élen járó szocialista brigádok, szakmunkások kaptak dicséretet.* Valamennyi beszámoló közös gondja: *sok a fegyelemlazulás, a veszteségidő, baj van a munkaidő gazdaságos és teljes kihasználásával.*

A VIII. osztály beszámolóinak többségén a vállalati munka számtengere került az üzem gazdái elé. *Felolvasások a főkönyvelőség háromnegyed évi értékeléséből és néhány skicc, rögtönzés, a gondos helyi elemzés helyett.* A karbantartó osztály csőszerelő műhelyének kollektívája pedig amolyan „családi megbeszélésen" vett részt *Radnai Ferenc* részlegvezető vezetésével, összefüggő értékelés és feladatmeghatározás nélkül.

A beszámolókon válaszolnak az előző tanácskozáson elhangzott javaslatokra, bírálatokra. Ezek csak válaszok! Sajnos, mögöttük nincs mindig intézkedés. *A mozdonyosztály megmunkálói már egy évvel ezelőtt is azt a választ kapták, hogy a szerszámműhely vezetőihez továbbították a késekkel kapcsolatos panaszkat.* Csak a kések nem javultak azóta sem. Ma is repedt késeket kapnak. változatlanul sok a minőségi hiba.

Az elmaradást pótolják — a tervet teljesítik

A beszámolókat követő felszólalásokból közös erővel csendült ki a munkás elhatározás: *a tervet teljesítjük, az elmaradást pótoljuk.* Több helyen terven felüli munkát és minőségjavulást vállaltak. A mozdonyosztály megmunkálórészlege a pártvezetőségválasztásra készülve három főjavításos mozdony alkatrészeinek legyártását vállalta terven felül.

Többen felhívták a műszaki vezetők figyelmét, hogy az idei hibákból okuljanak és a terv teljesítésére irányuló műszaki szervezési munka során úgy dolgozzanak. hogy januárban ne legyen állásidő. *A felszólalásokból az is kiderült, hogy a télre való felkészülésben ismét késés mutatkozik.* A vezetők kevés gondot fordítanak a folyamatos normarendbetartás jelentőségének helyes, nyilvános magyarázására. Igy ez több területen a termelés fellendülésének gátja.

A Landler járműjavitóban megtartott termelési tanácskozások tapasztalata azt mutatja, hogy *a munkásfelelősség fejlődik, a gazdaságos teljesítésre való törekvés általánossá vált. A fegyelem azonban javításra szorul.* A munkakörülmények javításában a műszaki vezetőknek is határozottabban kell intézkedniük. A munkások lelkesedése, tervért érzett felelősségtudata és akarata *több figyelmet követel a Vasúti Főosztály Járműjavító Osztályától és a vállalat műszaki vezetőitől egyaránt,* a műszaki konferenciák és termelési tanácskozások iránt.

Kovács János

ÚJÍTÁSI tanácsadó

Mit tegyen az újító, ha javaslatát elutasítják

Az újításokról és találmányokról szóló kormányrendelet 6. §. (3) bekezdése szerint, ha az egyszemélyi elbíráló a javaslatot elutasította, akkor az újító 30 napon belül a helyi szakszervezethez fordulhat. Ha a szakszervezet a határozat felülvizsgálását látja szükségesnek, a vezető elutasító határozatát 15 napon belül felülvizsgálni tartozik. Ha az elutasító határozatot nem a vezető hozta, a felülvizsgálatot a vezetőnek kell elvégeznie.

A rendelet elutasítása esetén — mivel a rendelet állami vonalon jogorvoslati rendszert nem ismer — *a szakszervezeteket bízza meg, hogy az elutasított újítási javaslatokkal foglalkozzanak és indokolt esetben kérjék az elutasítás felülvizsgálatát. A szakszervezeteknek tehát nincs arra jogkörük, hogy megváltoztassák a vezető döntését, hatáskörük csak az újbóli felülvizsgálat javaslatára terjed ki.*

Kihez kell a kérelmet benyújtani

Az újítóknál gyakran problémát jelent az is, mit kell tenniök, hogyan járjanak el elutasítás esetén. Nehezíti a tisztánlátást az is, hogy egyes elutasítási döntések nem tartalmazzák a felülvizsgálatra való felhívást, továbbá kihez kell a kérelmet benyújtani.

Néha zavart okoz a helyi szakszervezeti szerv meghatározás. *A helyi szakszervezet alatt az egyszemélyi elbírálóval párhuzamosan működő szakszervezeti szerv értendő.* Azoknál a szolgálati főnökségeknél, ahol önálló elbírálás folyik, helyi szakszervezeti bizottság, az igazgatóságok osztályainak elbírálása esetén az újító munkahelye szerinti megyei bizottság (tehát nem kizárólagos joggal az igazgatóság székhelyén levő megyei bizottság). a Vasúti Főosztály szakosztályainak elbírálása esetén a Vasutasok Szakszervezete — a központ — értendő.

Mit tegyen az újító, ha kérését gyorsan akarja elintézni?

Az újító, amennyiben az elutasítás indokaival nem ért egyet, részletesen írja le indokait. Kérelmét a szolgálati helyén levő szakszervezeti bizottsághoz nyújtsa be. *Ez azért fontos, mert helyben egy szakemberekből álló bizottság alaposan meg tudja vizsgálni és értékelheti a javaslat erényeit és hibáit.* A vizsgálat eredményét helyes írásban rögzíteni és úgy átadni a szakszervezeti bizottságnak. A lehetőségekhez képest azt kell tisztázni, hogy az elutasított újítás jogilag nem sérti-e a fennálló jogszabályokat. Gyakori eset, amikor az elutasítás arra hivatkozik, hogy e kérdésben már intézkedtek, ugyanakkor azt semmiféle konkrét bizonyítékkal igazolni nem tudják. Természetesen ilyen esetben jogos a felülvizsgálati kérelem.

Előnyösebb-e a réginél

Vizsgálni kell a szakszervezeti bizottság által kiküldött személynek, vagy bizottságnak a javaslatot a műszaki megoldás szempontjából is. *Előnyösebb-e a régi megoldásnál? Munkaidőt lehet-e megtakaritani, vagy könnyebbé teszi-e a munkát, kiküszöböli-e a baleseteket?* Természetesen ezeket a vizsgálatokat úgy kell végezni, hogy pontosan mutasson rá azokra és tényekkel bizonyítsa, amivel az elutasítás indoklásában nem lehet egyetérteni. Egyszóval vonja le a következtetést, hogy a népgazdaság szempontjából mi az előnyösebb.

A szakszervezeti bizottság az így lefolytatott vizsgálat alapján dönt, hogy kéri-e az elutasítás felülvizsgálatát vagy egyetért vele. Ha a felülvizsgálat mellett foglal állást, akkor a következőket kell elvégeznie. *Ha az elutasítási döntést hozó egyszemélyi elbíráló a helyi szolgálati főnök volt, akkor a szakszervezeti bizottságnak közvetlenül tőle kell kérni a felülvizsgálatot. Ha az igazgatóság valamelyik osztálya utasította el a javaslatot, akkor a megyei bizottsághoz, ha a Vasúti Főosztály szakosztálya hozott elutasító döntést, akkor a központhoz kell megküldeni az újító kérését és a szakszervezeti bizottság kivizsgálásának eredményét.*

A megyei bizottság és a szakszervezet központja a szakszervezeti bizottság kivizsgálásának eredménye alapján saját tapasztalataival kiegészítve dönt a felülvizsgálat kérdésében. *Nagyon fontos, hogy a szakszervezeti bizottság a vizsgálat eredményét mellékelje,* mert ez megyorsítja és megkönnyíti a megyei bizottság és a központ állásfoglalását.

Ha a szakszervezet a felülvizsgálat mellett foglal állást, az elbíráló szervnek intézkedni kell a felülvizsgálat ügyében. Újabb szakvéleményt a Vasúti Végrehajtási Utasítás szerint más személytől kell kérni.

Írásban kell válaszolni

Amennyiben a szakszervezeti szerv a kivizsgálás alapján az elutasítással egyetért, *a javaslattevőnek részletesen indokolva, írásban kell választ adnia, miért nem kéri a felülvizsgálatot.* Ez azt jelenti, hogy a szakszervezeti bizottság is elutasíthat olyan kérelmet, amelyet a főosztály szakosztályai utasítottak el. Ilyen esetben természetesen megvan a joga az újítónak, hogy az elbíráló(val párhuzamos szakszervezeti szervhez forduljon kérésével.

1964. szeptember 1-ig szakszervezetünk központjába 140 elutasítás felülvizsgálatára adtak be kérelmet. Ezeket megvizsgálva, 88 esetben kértük a felülvizsgálást részben azért, mert az elutasítással nem értettek egyet, másrészt azért, mert az újító olyan szempontokkal egészítette ki javaslatát, melynek elbírálása az egyszemélyi elbíráló hatáskörébe tartozott. *A szakszolgálat eddig 26 kérelmet vizsgált felül. Ebből ötöt bevezetésre, négyet kisérletre fogadtak el, tizenhetet ismét elutasítottak.* 52 kérelmet a szakszervezeti központ újítási bizottsága nem talált indokoltnak felülvizsgálatra, egyetértett az elutasítással.

Ezek az eredmények is bizonyítják, hogy indokolt esetben érdemes az újítóknak a felülvizsgálást kérni.

Sebestyén János

A Béke-brigád bizonyított

A budapesti igazgatóság központjában 1962 tavaszán először az építési és pályafenntartási szolgálatnál alakítottak brigádot. *Az öttagú brigádnak az első időben sok problémával kellett megbirkóznia.* Még az igazgatóság szakszervezeti bizottsága is több ízben vitatta a brigád létjogosultságát — tekintve, hogy hivatali szervről van szó. A Béke brigád azonban hamarosan bebizonyította, hogy *a hivatali szerveknél is van lehetőség szocialista brigádok működésére.*

Vállalásaikat természetesen úgy csoportosították, hogy abban a termelési feladatok segítése mellett a szakmai-politikai képzés, a műveltség növelése, a társadalmi munka, a sport és a kulturális munka, továbbá a szocialista embertípus kialakítása is fontos helyet kapott. Tevékenységükhöz mind az osztály vezetői, mind a hivatali szakszervezeti bizottságtól sok segítséget kaptak. Jól jött a segítség, mert *a vállalások teljesítése kezdetben nem ment zökkenő nélkül.* Az idő, a szorgalmas munka azonban lassan elhárított minden akadályt, és sorra jelentkeztek a jó eredmények.

A Béke brigád az igazgatóság területén végzett *jó munkájával 547 814 premiális órával több órát tudott felmutatni. Ha ezt értékeljük* — figyelembe véve az átlagos 103 százalékos teljesítést —, *és összehasonlítjuk az utalványozott órát a ténylegesen felmerült órákkal, 15 960 óra megtakarítás mutatkozik.* Ha az igazgatósági átlagórabért vesszük figyelembe, ez 105 336 forint megtakarítást jelent.

A brigád a szakszolgálat által megadott útmutatás alapján több külszolgálati helyen tartott célvizsgálatokat. De helyes kezdeményezés volt a kommunista őrjáratok szervezése is. Az öttagú brigád *Keszthelyi Frigyes* brigádvezetővel az élen *az éjszakai órákban gyalog járták végig egy-egy vonalrészen a pályafenntartási szolgálati helyeket, és ellenőrizték a szolgálatos őröket.* Tevékenyen segítik a külszolgálati helyek szocialista brigádjainak munkáját is. Saját fejlődésük elősegítése érdekében pedig hasznos tapasztalatcseréket szerveztek a pécsi, a *szegedi,* a *szombathelyi* és a *debreceni* igazgatóság területén.

Utazásaik során rendszeresen figyelemmel kísérték a szerelvények rendjét, tisztaságát, s ahol hiányosságokat találtak, írásban jelentették az igazgatóság vezetőinek. Vállalták továbbá néhány budapesti pályaudvar patronálását a nyári hónapok idején. A *Déli pályaudvaron* a gyermekváróterem hét végi zárva tartása ellen *Kelenföldön* a kóvirágtartok virággal történő beültetése ügyében intézkedtek hathatósan. A Béke brigád az eltelt két és fél éves működése alatt derekas munkát végzett. Vállalásaikat rendre teljesítették, s az oklevél mellé már a szocialista brigád címet, a zászlót és a jelvényt is megszerezték.

Gréczi Ferenc

Köszönet egy jegypénztárosnak

Október 3-án este 6 óra után a Déli pályaudvar első jegypénztára előtt álltam sorban jegyért. Özönlött a nép az esti vonathoz. Mikorra rám került a sor, már csak 4—5 perc volt az indulásig. Amint nyúltam a jegyért és az aprópénzért, már lódultam a peron felé. Csak este otthon eszméltem rá, hogy én 100 forintossal fizettem és 80 forintom a pénztárnál maradt. Pénzemet azonban *Bonyhai Etelka* jegypénztáros jóvoltából megfelelő igazolás után visszakaptam. Ezúton is köszönetet mondok Bonyhai Etelkának.

Szilágyi Pál
Dunaújváros

MESÉL A BRIGÁDNAPLÓ

„Itt szocialista brigád dolgozik" — hirdeti a *Déli pályaudvar* Utaselátó éttermében egy kis üvegtábla. Meg is látszik. A belépőt tiszta abrosszal letakart, ízlésesen terített asztalok, gyors és jó kiszolgálás fogadja. Azt is mondhatná valaki, hogy ez természetes, hiszen egy étterem alapvető követelménye a tisztaság, a pincértől pedig elvárja a vendég, hogy udvarias, gyors legyen. Majd erről később!

A kora déli csendben látogattunk el az étterembe, ahol a Béke-brigáddal ismerkedtünk meg. A brigádot *Villányi Vilmos* mutatta be.

— Mindenekelőtt meg kell vallanom, hogy a szocialista címet még nem nyertük el — mondotta. *— Brigádunk az év elején alakult. Részben a konyhai brigád eredményei, részben az én kedvező tapasztalataim — előzőleg Kelenföldön dolgoztam egy brigádban — késztettek arra, hogy brigádot alakítsak.*

Beszéljen az írás

— Főúr! Fizetek!

— Bocsánat — tárja szét a karját — *nekem mennem kell, majd Skultéty kollégám folytatja.*

— Hol folytassam — néz rám kérdően Skultéty József, a brigád legfiatalabb tagja, a brigádnapló vezetője. *— Beszéljen inkább a brigádnapló.*

A díszes kötet első oldalán az alakuló gyűlés jegyzőkönyve szentesíti azokat a felajánlásokat, melyeket a brigád tagjai egyénileg és összességben tettek. Alatta egy táviratot a 19-es üzem *Tyereskova brigádjának* jó kívánságaival.

Lapozgatunk a gazdagon díszített oldalak között. Kedves kis rajzok — inkább hangulatot teremtő, mint művészi értékűek — illusztrálják a bejegyzéseket. Február 20-án feljegyezte a krónikás, hogy az üzemvezetőtől kapott német szakmai szótárt forgatják nagy buzgalommal a tagok, hogy a nyári idegenforgalmi idényben legalább ezen a nyelven tudjanak a külhoni vendégekkel szót érteni. Egy másik oldalon így ír a napló lelkes vezetője: *„Örömmel állapítottuk meg, hogy a brigád tagjai közül senki sincs szakszervezeti tagdíjhátralékban".* Újságcikkek, kivágott fényképek kommentálják a legfontosabb politikai eseményeket. A brigádtagok aktívan érdeklődnek a kül- és belpolitikai események iránt. A tájékoztatót legtöbbször Ócsai Ferenc, a brigád Feri bácsija tartja. Mozi- és színházjegyek tanúsítják, hogy szórakozni is együtt jár a *Béke brigád.*

— Egyszer filmet forgattak éttermünkben. Ezt Törőcsik Mari színésznő bejegyzése tette emlékezetessé — meséli a krónikás. *— Az ipari vásáron pedig a szovjet pavilon igazgatója és a Balaton Étterem vezetője írt be a naplónkba.*

Szép napló. érdekes, színes tartalma egy jól összeszokott kollektíva életének.

— Az összehangolt, jó munka nálunk különösen fontos — kapcsolódik a beszélgetésbe *Egeni Attiláné,* az étterem vezetője. *— Hiába dolgozik jól és pontosan a pincér, ha a konyha lassú, vagy nem elég ízes az étel. De hiába főz jól a szakács, ha a sietős utas nem kapja meg időben ebédjét. Az Utaselátó éttermekben, tehát nálunk is, különösen fontos a gyors és udvarias felszolgálás. Az utazás izgalmától túlfűtött hangulatú utas könnyen fellobban. A mi brigádjaink jó munkája nyomán csaknem megszűnt a panasz és olajozott fogaskerekekként működik a konyha és a felszolgálás.*

Egymásra utalva

Időközben a brigádvezető visszatért asztalunkhoz és így folytatta:

— Azt is érdemes megjegyezni, hogy fiataljaink kimagasló eredményeikkel öregbítik éttermünk hírnevét. Skultéty József a vállalati terítési versenyen második, az országos versenyen pedig negyedik helyezést ért el. Barta János — brigádunk új tagja — a szakma ifjú mestere.

— Milyen a kapcsolat a Déli pályaudvar dolgozóival?

— Csaknem minden rendezvényen közösen részt vesszünk. Ott voltunk az Anna-bálon és a szüreti mulatságon is.

További beszélgetésre már nincs lehetőség. Az étterem megtelt vendégekkel. Megkezdődött a déli hajrá.

Sándor György

Kaposváron zavartalan a répaforgalom

— Melyik tűr végzi a legjobb munkát? — kérdeztük *Wéber Tibortól*, Kaposvár állomás forgalmi szolgálattevőjétől.

— Sturm József forgalmista túrja a legjobb — válaszolta a fiatal forgalmista. *Varga Károly* állomásfőnök, aki hallotta ezt, nyomban meg is jegyezte:

— Szép dolog a szerénység, de azért azt is el kell mondani, hogy a Wéber-brigád is kiváló. Nagyon jól, egyenletesen dolgoznak. Most az őszi forgalom idején, amikor állomásunkra valósággal árad a cukorrépa, a Wéber-túr tartja legjobban a kapcsolatot a Kaposvári Cukorgyárral.

Grafikonos kiszolgálás

A cukorgyárral egyébként a többi brigád is rendszeresen tartja a kapcsolatot, hiszen a répavonatok átadása, a répaszelet és a kész cukor elszállítása most elsőrendű feladat. *Grafikonos kiszolgálással látják el ezt a gyárat, csakúgy, mint a többi iparitelepet. Az állomás és a cukorgyár komplexbrigád szerződés alapján dolgozik.* Ebben a szerződésben a cukorgyár vállalta, hogy a kiürített kocsikat mindig egy csoportban adja ki. Rakodásait a tehervonatok indulási idejéhez igazítja és irányvonatokat is indít. Különösen fontos ez a cukorgyári vállalás, hogy a kis raksúlyú — főként „S" és „I" — kocsikat a kis terhelésű vonalakra szóló rendelésekkel, a nagy raksúlyú kocsikat pedig fővonalakra rakják meg.

Az állomás vállalta, hogy az érkező küldeményeket, ha kell, a kiszolgálások számának növelésével késedelem nélkül bocsátja a cukorgyár rendelkezésére. *Az elkészített rakott kocsikat soron kívül elviszik a cukorgyári iparvágányról*, nehogy torlódás legyen. A gyár exportszállítmányai részére mindig kiválasztják a legmegfelelőbb vagonokat.

Hasznos volt ez a komplexbrigád-szerződés, mert a répaforgalom zavartalan. Igaz, a befutás még nem érte el azt a mértéket, melyre az állomás dolgozói számítanak, felkészültek. *Még viszonylag kevés répavonat jön.* Inkább csak más árukkal vegyesen érkeznek a cukorrépával megrakott kocsik. Ez nehezíti az állomás dolgát. A kocsik kiválogatása rengeteg munkát ad a három tartaléknak.

Kaposvár állomás a korábbi évekhez képest sokkal nagyobb forgalmat bonyolít le az idei őszön. A múlt hónapban például nem kevesebb, mint *ketezer kocsival több volt a fel- és leadási kocsik száma, mint a múlt év azonos időszakában.* A dolgozók nagy munkát végeznek, az eredmény még sem olyan, mint amire számítani lehetne. Panaszkodott is emiatt Varga Károly felügyelő, állomásfőnök.

Késve kapják a vonatokat

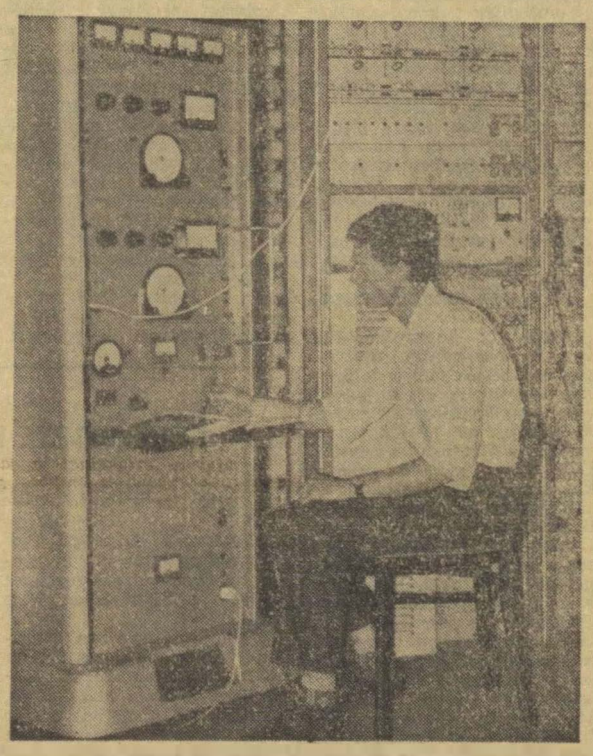
— Munkanapokon 24 óra helyett 17 óra alatt kell lebonyolítanunk a teherforgalmat, mert ilyenkor vágányzár van a dombóvári vonalon — mondotta. *— Szinte minden vonatot késve kapunk, s ez a körülmény számunkra is szinte lehetetlenné teszi a menetrend szerinti indítást. Jellemző például, hogy a III. negyedévben csak 74 százalékos volt személyvonataink menetrendszerűsége.*

Amikor nincs vágányzár, a lassú jelek egész sora nehezíti a szerelvények haladását. Ottjártunkkor hét lassú jel volt a *Dombóvár—Kaposvár* közötti 30 kilométeres szakaszon s ezek között három jelzés olyan, amelyik csak 10 kilométeres sebességet engedélyezett. Nem csoda, hogy a kaposvári vasutasok már nagyon várják a vonal átépítésének befejezését...

Ilyen okok miatt a vonatközlekedési tervben is nagy a lemaradás. *Azokat a versenyfeladatokat azonban, amelyek nem függnek a vonal állapotától, jól teljesítik.* Kocsitartózkodásban 96 százalékot értek el a műszaki norma alapján. A vonatok átlagos terhelése pedig száz százalékon felül volt a harmadik negyedév folyamán és most is tartják ezt az eredményt.

Kaposvár állomáson 23 szocialista brigád működik. Munkájukat a szakszervezeti bizottság figyelemmel kíséri, irányítja, s ezzel nagymértékben segíti, hogy az állomás leküzdje a megnövekedett forgalom és a sok vonatkésés okozta nehézségeket. A szocialista brigádok is arra törekszenek, hogy az őszi csúcsforgalom idején zavartalan, balesetmentes legyen a forgalom ezen a fontos dunántúli csomóponton.

— I. j. —



Reich Rudolf BO 12-es típusú átviteltechnikai berendezés bemérését végzi a TBÉF vivős üzembehelyezési csoportjának.

(Horváth Erika felv.)

Helytelen menetirányítás – költségtérítés

A Magyar Vasúti Árudíjszabás I. rész Általános Fuvarozási Feltételek 40. cikk 1. §-a előírja, hogy a vasút az átvevő által kirakandó *küldemény érkezéséről az átvevőt a kocsi kiállítása előtt legalább 3 órával értesíti.* Az értesítésben meg kell jelölni azt az időpontot, amelyben a vasút a kocsit kirakás végett kiállítja. A 47. cikk 6. §-a pedig úgy rendelkezik, ha a vasút az átvevő által kirakandó küldeményt tartalmazó kocsit az értesítésben megjelölt időponttól számított egy óra alatt nem állítja ki a kirakáshoz, köteles az átvevőnek az elvitel eredménytelen megkísérlése által okozott költségeket megtéríteni.

E két fontos jogszabályt az irányító és a végrehajtó szolgálat érdekelt dolgozóinak feltétlenül ismerniük kell. *De úgy látszik, nem mindenütt ismerik.* A közelmúltban egyik állomás 18 óra 05 perckor előjelentést kapott egy 16 tonna műtrágyát tartalmazó kocsi érkezéséről. A kocsit továbbító tolatós tehervonat futását figyelemmel kísérve, a forgalmi szolgálattevő 19 óra 30 perckor értesítette az átvevőt, hogy a kocsi érkezése 23 óra tájban várható, gondoskodjék a kirakásról és az elfuvarozásról. Az átvevő az állomástól 11 km-re lakik.

A tolatós tehervonatnak a szomszéd állomásból történt indulása után *a menetirányító rendelkezést adott a forgalmi szolgálattevőnek, hogy a kérdéses vonatot halassza át megállás nélkül az állomáson.* A forgalmi szolgálattevő hiába jelentette, hogy a vonattal egy előjelentett kocsi érkezik, amelyről az átvevőt is értesítette, a menetirányító ragaszkodott a tolatós tehervonat áthalasztásához. Az előjelentett kocsi át is haladt az állomáson és csak másnap a 9. órában hozta vissza egy ellenirányú vonat, a szomszéd állomásról.

A 11 km-re lakó és értesített átvevő 23 óra után 3 vontatóval és 4 rakodómunkással megjelent az állomáson, de kénytelen volt eredmény nélkül visszafordulni, és reggel 9 órára visszajönni. *Az elvitel megkísérlése által okozott költségét az átvevő kérte a vasúttól, amit meg is kellett fizetni.*

A forgalmi menetirányító helytelen intézkedése tehát fölösleges költséget okozott a vasútnak, sőt az önköltséget is indokolatlanul növelte a kocsinak a szomszéd állomásra történt oda-vissza fuvarozásával.

Amikor a menetirányítót felelősségre vonták, azzal védekezett, hogy a tehervonatok menetrendszerűsége érdekében vívott harc tudatában rendelkezett úgy, hogy a tolatós tehervonat megállás nélkül haladjon át az állomáson és vigye tovább az előjelentett kocsit. Érvelését nem lehet elfogadni, mert a tolatós tehervonatok azért vannak, hogy a vonali állomásokat kiszolgálják, az odarendelt kocsikat kisorozzák. Csak ezután kell a menetirányítónak helyes intézkedéssel a vonatok rendességét biztosítani. *Azért sem fogadható el a menetirányító érvelése, mert a vonat a kérdéses állomáson a menetrendnél korábban haladt át.*

Helytelen volt a menetirányító intézkedése azért is, mert a tehervonatok rendességét felváltója rovására igyekezett biztosítani. Váltótársának egy olyan kocsi továbbításáról is kellett gondoskodni, amely elsősorban az ő kötelessége lett volna.

Az említett példa világosan mutatja, hogy *az irányító szerveknek, így a forgalmi menetirányítóknak is feltétlenül ismerniük kell az árufuvarozásra vonatkozó jogszabályokat* és intézkedéseiket azok ismeretében, a népgazdaság érdekeinek szem előtt tartásával kell megtenniük.

Dr. Gazdag József

A TÖRZSGÁRDÁRA MINDIG LEHET SZÁMÍTANI

Az év utolsó negyedébe lépünk. Ilyenkor a szokásosnál is több szénnel, hengerelt és kovácsolt vasáruval, üvegtáblákkal stb. telnek meg a vagonok. S mivel a mezőgazdasági termékek betakarítása, valamint elszállítása is erre az időpontra esik, *így van mit elszállítaniuk a salgótarjáni vasutasoknak is.* Tetőzi még a gondot, hogy az iparvállalatok az év utolsó negyedében igyekeznek behozni lemaradásukat. Ilyenkor hajráznak és mindez elszállítást igénylő áruféleségek képében jelentkezik.

— Csodát nem lehet várni, de az emberek sokat tehetnek az ügy érdekében — mondotta az állomásfőnök. *— Különösen a törzsgárda tagjai vállalnak sokat a közös feladatból. Bátran alkalmazzák az új módszereket*, nagyszerűen kamatoztatják jó szaktudásukat, fegyelmezett magatartásukkal mutatnak példát. Ilyen kollektíva *Kovács Pál, Sándor Pál* jelvénnyel és zászlóval kitüntetett forgalmi szolgálattevő szocialista brigádja, valamint *Kemény Sándor* brigádja, akik most küzdenek a jelvényért.

Módszeres elegyrendezés

Ezeknek a nagyszerű közösségeknek köszönhető, hogy a fiatalok megszerették a vasutat s *Bartus András, Nagy Miklós* kocsirendező és *Alapi Gábor* váltóőr olyan érdemeket szereztek, amelyekre méltán büszkék lehetnek maguk a tanítómesterek is.

Ez a kitűnően összeszokott, egymást segítő kollektíva módszeres elegyrendezéssel tesz eleget a napi feladatoknak. Pontos munkaterv alapján igyekeznek a feladatokat ellátni. S ha mégis zavar keletkezik, a nagy szakértelemmel rendelkező kocsimesterek, *Gyöngyösi András, Balogh László, Hegyi István*, segítenek a bajon. Szinte bámulatos ügyességgel rendezik a kocsikat a rendelkezésükre álló három vágányon.

Látogatásunkkor az első tartalék „kiszaladt" a zagyvai rakodóra, hogy a bánya megkapja a kért vagonokat. Közben a másik két tartalék 20 vagon rendezését végezte el helyette. Nem sokkal ezután jelentették, hogy a 325-ös személyvonat mozdonya meghibásodott. A személyvonatot a harmadik tartalék személyzete továbbította Hatvanba. A másik két tartalék ezalatt folytatta a munkát, s a grafikon szerint 60 kocsi került megfelelő helyre. *A munkában nem volt fennakadás.* Ilyen és hasonló példák naponta adódnak és a vasutasok teljesítményességén múlik, hogy a megnövekedett szállítási feladatoknak eleget tudnak tenni.

Ígéretet már kaptak

Még jobban tudnának dolgozni, ha a sokat ígért rakodóterületükön rend lenne. *Nem volt olyan havi üzemi szemle, amelyen szóba ne került volna a korszerűtlen, balesetveszélyes rakodó átépítése.* Az ott dolgozó vasutasok bokáig érő sárban, télen jeges buckákon csúszkálva végzik feladatukat. *Csoda, hogy még eddig nem történt baleset.* Pedig a szállítási csúcsidőszakban könnyen megesik a baj.

A salgótarjániak már kaptak egy levelet Budapestről, amely a következőket tartalmazza: *„Az állomás külső rakterületének átépítését elrendelem."* Ez a nagyszerű elhatározás egyelőre papíron maradt, annak ellenére, hogy pénz is van a kivitelezésre.

Hasonló a helyzet a régen várt födémcserével is. A felvételi épület rozzant tetőszerkezete már lebontásra ítélt. Gyakori a beázás, a mennyezetről több helyen leszakadt a vakolat. *A födémcseréhez nyáron megérkezett a szükséges építőanyag. A salgótarjániak azonban most szomorú szívvel veszik tudomásul, hogy az építési anyag lassan elfogy.* Különböző indokok alapján más rendeltetési helyre szállítják.

A salgótarjáni vasutas kollektíva ilyen nehézségek között is vállalta, hogy az új évet a korábbi adósság törlesztésével — tiszta lappal kezdi. Bizonyára beváltják adott szavukat. Az állomás eddigi eredményei, legfontosabb termelési mutatói máris meghaladják, vagy elérik az élüzem szint követelményeit.

F. J.

Stockholm – Észak Velencéje

A *Trelleborg* komphajó hatalmas Diesel-motorjai egyenletesen zúgnak és a hajó orra mély barázdát szánt az *Északi tenger* vizén. *A TEEM-vonat kocsijai csörlőkötelekkel rögzítve állnak a „vízipályaudvar" vágányain — a hajófenékben.* Négyórás utazás után — a Budapestről való elindulás második estéjén — a félhomályban feltűnnek előttünk a svéd partok. A trelleborgi kikötő világítótornya hívogató sárga fénnyel köszönti a hajót és nem sokkal később a tengerészek megkezdik az előkészületeket a kikötéshez. A hangszóró útlevélvizsgálatra szólítja fel az utasokat svéd, angol, német és ezúttal tiszteletünkre, magyar nyelven. Az udvarias svéd tisztviselők lebélyegzik az útlevelet és máris kiléphetünk a partra. *A hajóállomás melletti vagonyon ezalatt a fürge Diesel-mozdony ismét összeállítja a TEEM-vonatot*, amely az érkezés után 30 perccel elindul végcélja: *Stockholm felé.*

Az út a nagy svéd ipari és kikötővároson, Malmőn keresztül vezet *Észak Velencéjébe.* Az állomás fényei hamar elsuhannak mellettünk és a hajnal már Közép-Svédország sziklás dombjai, fenyőerdői és tavai között talál bennünket. Hét óra előtt néhány perccel *fut be vonatunk a stockholmi Centralba, a hatalmas, két szinten megépült központi pályaudvarra*, melynek alsó szintjén fogadják az érkező vonatokat. A szerelvények a felső szintről indulnak az ország minden irányába.

Hatalmas forgalom fogad a pályaudvaron. Itt is, mint minden világvárosban, a munkába érkező dolgozók ezrei fordulnak meg a reggeli és délutáni órákban. *A munkásvonatok szerelvényei tiszták, jól felszereltek. A vonatokat villamosmozdonyok továbbítják.* Az utas széles föld alatti folyosón jut a peronokról a városba, vagy a föld alatti vasútnak a pályaudvar alatti állomására. Ezen a folyosón kétoldalt üzletsor húzódik, fényes kirakatokkal, neonokkal, reklámokkal. *Ötletes élelmiszerárusító automaták, frissítő italokat kínáló gépek állnak az utasok rendelkezésére.* A pályaudvaron körülbelül 30 nyilvános telefonállomást számoltunk össze. *A ruhatárnál nincs tolongás, mert az utasok csomagjaikat a csomagmegőrző automatába helyezik el*, mely hasonlít a Budapest Keleti pályaudvaron felállított automatákhoz, de Stockholmban több mint 600 áll belőlük a közönség rendelkezésére.

A svéd főváros Skandinávia jelentős idegenforgalmi centruma. *„Mindent az idegenekért."* Ez itt a jelszó. A város csodálatos fekvése, a sok-sok szigeten elterülő Stockholm, a látnivalók széles választékát kínálja az érkező külföldieknek.

A főútvonalakon levő idegenforgalmi irodákban, ügynökségeken az utasok pillanatok alatt megvásárolhatják vasúti, hajó- és repülőjegyeiket a világ minden részébe. *A svéd vasutak a főváros egyik legforgalmasabb útvonalán utastájékoztató irodát is fenntart, ahol minden utazási, áru- és expresszfuvarozási ügyben készséggel állnak a közönség rendelkezésére.*

A vasutak speciális utakat is szerveznek a gépkocsival rendelkező közönség részére. *A hét végén különleges gépkocsiszállító vasúti kocsikat kapcsolnak a háló- és étkezőkocsikból összeállított szerelvényhez* és ezzel indulnak az ország legszebb kirándulóvidékeire, gyakran a sarkkörön túl fekvő országrészekbe. Ezeknek a vonatoknak a menetrendjét úgy állapították meg, hogy este indulnak Sotckholmból és reggel érkeznek meg a célállomásra. Az utasok a hálókocsiban töltik az éjszakát és reggel gépkocsijaikkal tesznek kirándulást azokra a vidékekre, amelyek a vasúttal nem érhetők el. *Az utasok ellátása az étkezőkocsiban történik.* Szerveznek a vasutak kombinált vasúti és hajókirándulásokat is azokkal a hajókkal, melyek szintén a svéd vasutak birtokában vannak.

Szólni kell a svéd főváros kiterjedt földalatti hálózatáról is, melynek vonalvezetése olyan, hogy a szigeteken fekvő város minden részébe el lehet jutni földalattival. A szigetek között vagy hidakon, vagy a tengeröböl alatt épített alagúton keresztül futnak a 6—8 kocsiból álló szerelvények.

Stockholmban a mozielőadásokat negyed házzal tartják. Ennek az a magyarázata, hogy a televízió nagyon elterjedt, a mozijegyek ára pedig igen magas. *Magyar pénzre átszámítva a legolcsóbb mozijegy 20—25 forintba kerül.*

A svéd dolgos és munkaszerető nép. Becsületességük világhírű. Lopás alig fordul elő, mégis elég dolguk akad a két méter magas sisakos, rézkardral felszerelt rendőröknek. A rendőrségnek meglehetősen sok gondot okoz a huliganizmus. *Mindennapos jelenet, hogy egy csapat szakállas, tarkán öltözött fiatalember hangos botrányokat okoz az utcákon, tereken.* Ezek a raggárok — a svéd huligánok. Minden időben látni őket szívük választottjával és esténként hatalmas kocsijaikkal cikáznak a főváros utcáin.

Svédországból Dánián, Nyugat-Németországon át vezetett az út hazafelé. Malmőben ismét hajóra szálltunk, helyesebben a vonatot komphajóra tolták és kétórás utazás után érkeztünk *Koppenhágába*, Dánia fővárosába. *A dán főváros régi, múlt században épített főpályaudvara már nem szolgálja a korszerű utasforgalmi igényeket.* Nagy a zsúfoltság, a forgalom. Innen az új Vogelflug-Linien 5 órás utazás után érkeztünk *Hamburgba.* A végig villamosított vonalon 100—110 km-es sebességgel robogott az expresszvonat. A dán szigetek között hatalmas közúti-vasúti hidak ívelnek át, melyeken az autók a robogó vonattal versenyeznek. A skandináv országokban a vasutasok mindenütt több nyelven beszélnek. Angolul bárkihez lehet felvilágosításért fordulni, mert ez a nyelv a legelterjedtebb.

Hatalmas, sok ezer tonnás német komphajón érkeztünk a nyugatnémet határállomásra, Puttgardenba. Az útlevél- és vámvizsgálat a vonaton történik. *Innen szinte megszakítás nélkül villamosított vonalon robogunk Hamburg—Kölnön keresztül a Rajna völgyén át az osztrák határ felé.* A 130 km-es sebességgel robogó *„Enzián-expressz"* mellett elsuhannak a Ruhr-vidék bányái és kohói.

Az expressz hamar átrepíti az utast Ausztrián. Bécsben, a szomszéd vágányon már vár bennünket az *Orient-Expressz.* Még néhány óra és vonatunk megérkezik a Keleti pályaudvarra.

B. I.

A tél az ember nagy csatája

Később kel a nap, korábban köszönt ránk az est. A hőmérő higanyszála nem kapaszkodik már magasra a fokok létráján. A fák utolsó levelei lassan, vagy a dermesztő északi széltől űzötten, sebesen hullanak alá. Reggelenként harmat helyett egyre inkább a dér veszi át birodalmát. A mezőgazdaságban is a munkák utóját végzik. Ezer és ezer apró jel bizonyítja: *közeledik a tél.*

Nem lehet fennakadás

A téli időjárás, a fagy, a hó minden évben próbára tesz embert, gépet, egyaránt. *A vasutasok, a vasút sokkal inkább ki van téve ennek az erőpróbának minden más szakmánál.* A vasúti munkát jellegéből fakadóan többségében szabadon kell végezni. A legnagyobb hideg, hóvihar miatt sem akadhat el a szállítás. *Az élelemnek, tüzelőanyagnak rendeltetési helyére kell érkeznie, nem lehet fennakadás.* A legkisebb zavar is súlyos károkat okozhat a népgazdaságnak, amit közvetve, vagy közvetlenül az egyén is megérez.

Az elmúlt évben különös komolysággal hívta fel figyelmünket a zord időjárás: *idejében és jól kell felkészülni a téli forgalomra.* Az 1962 63-as tél különösen hosszú és embertelenül hideg, havas volt. Előtte évekig nem volt kemény tél és — utólag bevallhatjuk —, emiatt a felkészülést sem vettük komolyan. *(Ez nemcsak a vasutasokra vonatkozik.)* Az enyhe telek miatt sokan a téli forgalomra való felhívásokat felesleges zaklatásnak tekintették, esetleg jóindulatúan megmosolyogták.

Az előrelátás hiánya, a felkészülés elmaradása nehéz helyzetet teremtett. A szénhelyzet — és ezzel sok minden más is — katasztrofálissá vált. 1963 februárjában a normálisnak elfogadható 22—24 napos szénkészlet helyett 3.8 napi átlagos szénkészlettel rendelkeztünk. *Volt fűtőház, ahol a széntereket teljesen „kiseperték”.* Ennek következtében nagy szállítási lemaradások is keletkeztek. *Nem volt jobb a vasutas dolgozókról való gondoskodás sem, akadozott a ruha-, védőital-ellátás, nem mindenütt tettek eleget a dolgozók védelmét szolgáló rendelkezéseknek.*

Az 1963 64-es tél már nem hatott meglepetésszerűen. Az előkészületek során az előző év tapasztalatait kellően értékeltük, a megfelelő következtetéseket levontuk. Jó volt a szénhelyzet, általában nem szűkölködtünk energiában. Ennek megfelelően jól alakult a tervek teljesítése. Az áruforgalmi korlátozásokat *az előrelátás, tervszerűség jellemezte, egyetlen fontos anyag, árucikk szállításában sem keletkezett fennakadás.* Lényegesen jobb volt — ha még nem is kielégítő — az emberekről való gondoskodás

A téli felkészülés jól halad

Két embertelenül kegyetlen tél után vagyunk, sok-sok tapasztalat birtokában vágunk neki a következő télnek. A nehézségeket lebecsülő, a zord tél viszontagságait semmibe vevő hangulat most nem tapasztalható. Olyanok sincsenek, akik azt tartanák, hogy két „erős” tél után teljesen lehetetlen egy harmadik. Az előkészület, *a téli felkészülés jól halad, sokkal szervezettebben, mint korábban bármikor.* A Vasúti Főosztály, az igazgatóságok, a nagyobb szolgálati helyek intézkedési terveket készítenek. E tervek tartalmazzák a járműpark jó állapotba hozását, az anyag, szén olaj biztosítását, a hó és fagy elleni védekezés teendőit. Intézkednek a helyiségek fűtéséről, a dolgozók oktatásáról, ruhával, védőitallal történő ellátásáról. *A feladatok még rendkívüli helyzetre is szinte előre meghatározottak.*

A téli előkészületek során szükséges teendőket ma már utasítások, intézkedések a legapróbb részletességgel szabályozzák. Sokan mondhatnák: *nincs semmi gond, mindent tartalmaznak a rendelkezések, csak a végrehajtást kell jól megszervezni.* Ez így önmagában igaz, de csak féligazság, csak féleredményt hozhat.

Öntevékenyen — emberségesen

Az utasítások végrehajtása — hiszen azok igen helyesen, csaknem mindent szabályoznak — igen fontos dolog, enélkül nem tudjuk feladatainkat jól elvégezni. *Mégis akkor ér célt a legjobb rendelkezés is, ha az megfelelő öntevékenységgel és emberséggel párosul.* Erre aláhúzottan, talán valamennyi rendelet mottójaként kell felhívni a figyelmet. Az utasítás minden helyre, esetre és időre nem ad — nem is adhat, mert ez lehetetlen — útbaigazítást. *Csakis az ügyszeretet, a felelősségérzet, az öntevékenység és az emberség az,* amely az utasítások végrehajtásával párosulva jó végrehajtást eredményez.

Nem véletlenül hívjuk fel erre a figyelmet. Az elmúlt tél az összes kedvező tapasztalat mellett sok hibára is ráterelte a figyelmet, olyan hibára, amely éppen a kellő emberség és az öntevékenység hiányából adódott. *Hóviharban, 15 fokos hidegben vasutasok, civilek és katonák küszködnek a vad orkánnal.* Összeszorított fogak, a zúzmarától nem látszó szemek. Teát hoznak, percnyi enyhülést jelentő forró teát, *de csak a vasutasoknak adnak, mert a katonára, civilre „nincs rendelet”.*

Egy másik igazgatóság területén az időjárás, ha lehet, még gonoszabb. Már 3—4 órája törik a havat a hősiesen helytálló vasutasok. Fűti őket a tudat, hogy szabad utat biztosítsanak az elakadt vonatnak. Ebben a gigászi küzdelemben a „főkérdés”: *„adhatunk-e mégegyszer forró teát a vasutasoknak?”* (Egyszer ugyanis már kaptak!) Órák telnek el, mire a meleg szobákban eldöntik: *„igen, adható”.*

Záhonyban a hídmérlegház hiányzó ablakszemein — pedig erre utasítás is intézkedik! — süvölt a metsző északi szél. *Nincs munkaerő a megcsináltatásra* — mondják. A mérlegház didergő dolgozói vállalják: *„ha üveget, gittet kapunk, megcsináljuk!”* Nem kapnak, nem lehet ilyenformán „elszámolni”. Sorolhatnánk a példákat, de nem ez a cél. Inkább azért hozzuk fel e néhányat —, nem a legkirívóbbat! — hogy az öntevékenység és emberség szükségességére ezzel is ráirányítsuk a figyelmet.

A tél nagy erőpróba

A tél minden évben visszatérő nagy erőpróba. Évente javul a helyzet, *mindig könnyebb a nehézségek leküzdése. Könnyebb, de ma még nem könnyű.* Egyre fejlettebb technikával dolgozunk, azonban még sok mindent az emberek kénytelenek végezni, szabadban, az időjárás szeszélyének kitéve. Erre mindenkor gondolnunk kell. *Különösen fontos, hogy az új, fiatal vasutasokat segítsük.* Lehet, hogy az első tél tapasztalatai csinálnak belőlük véglegesen vasutast, de az is lehet, hogy emiatt válnak meg a vasúttól. *Nem válik vonzóvá a vasút, ha a fiatal fékező civil kabátban, félcipőben teszi meg az első útját a hideg fékbódéban.* (Ilyen is volt még a közeli múltban.) Rendkívül fontos az egyenletes vezénylés is. Más 20 órát utazni nyáron és megint más télen.

A balesetek elleni küzdelem a szakvonali és mozgalmi szerveknek egyaránt fontos feladata. Ha lehet, még nagyobb súlyt helyezzünk erre a munkára. *A balesetek bekövetkezésének lehetősége lényegesen megnő, a köd, a hideg okozta figyelemgyengülés stb. miatt.* Emellett a balesetek következményei — mint ezt már számtalanszor tapasztaltuk — sokkal súlyosabbak. Ezért nem győzzük hangsúlyozni e kérdés fontosságát.

A vasúti szállítás egyre modernebb lesz, az emberek munkáját könnyítő új gépek tömege áll munkába. *Ma még azonban nagyobbrészt az emberi akaratra, áldozatkészségre, fegyelmezett, öntudatos munkára van szükség.* A teher ma és még néhány évig az érző, dolgozó ember vállán van. E terhet vinni kell — és a vasutasok döntő többsége becsülettel viszi is — télen, nyáron egyaránt.

Nem küszöbölhetjük ki az időjárás viszontagságait, de enyhíthetjük a zord tél okozta kényszerű nehézségeket. Ennek pedig a téli forgalmi utasítások mellett a felelősséggel, öntevékenyen és emberséggel végzett munka a kulcskérdése. E kettő — utasítás plusz emberség — együtt adja meg minden intézkedés célját, értelmét, vezet a téli forgalom nem könnyű, de bizonyára eredményes lebonyolításához.

S. J.

Új üzemorvosi rendelő

Új üzemi orvosi rendelőt kapott a szombathelyi járműjavító. A rendelő létesítéséhez szakszervezetünk 300 000 forinttal járult hozzá a félszázalékos ÖTA-alapból. Az üzemorvosi rendelő átadására november 4-én ünnepélyes külsőségek között kerül sor.

Munkásvédelmi őrjárat

Nem jól van ez így!

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 34/1963. sz. törvényerejű rendelet 4. §-ával módosított *Munka Törvénykönyve* 183 a. § szabályozta a vállalatok anyagi felelősségét, a dolgozók egészsége vagy testi épsége sérelméből eredő károk megtérítésében. *A rendelet, valamint annak végrehajtási utasítása a 33. számú Hivatalos Lapban jelent meg.*

A Magyar Vasutasban is többször foglalkoztunk már a rendelet jelentőségével. S hogy most újra erről írunk, arra az üzemellenőrzésen szerzett tapasztalatok késztetnek bennünket. *A rendelet értelmezését illetően ugyanis nem egységesek a nézetek.* Ennek következtében a végrehajtásra irányuló intézkedések is különböznek egymástól.

Hogy ez így van, arra választ adott a Vasúti Főosztály járműjavító osztálya rendezésében a közelmúltban megtartott értekezlet, ahol a járműjavítók képviseletében megjelent jogtanácsosok és biztonsági megbízottak *nagy vitában kerestek a helyes álláspont kialakítását. Elmondhatjuk, hogy ez sikerült.* Éppen ezért most már a járműjavító osztálynak kellene fokozottabb ütemben elkészítenie a jogtanácsosok hatáskörét a balesetek kártalanítása ügyében, mert a jelenlegi gyakorlat valóban nem tartható fenn.

Helytelen rendelkezések

Arról is meggyőződtünk, hogy számos helyen még ma sem szólították fel a dolgozókat kárigényük érvényesítésére, *vagy ha történtek is felszólítások, azt nem a rendeletben előírt módon tették.* Igaz, ebben jelentős szerepe van az egyes igazgatóságok által kiadott helytelen rendelkezéseknek.

A szegedi igazgatóság I. osztálya által kiadott rendelet például arról szól, hogy azok a dolgozók nyújt[illegible]k be haladéktalanul kárigényüket, akiknél a sérelemért a vasútüzem volt a felelős. Ezt a rendeletet a végrehajtó-szolgálat vezetői úgy értelmezik, hogy 1964. április 1-ig visszamenő hatállyal csak azokat a dolgozókat kell felszólítaniuk, akiknél a balesetvizsgálatok alkalmával megállapítást nyert, hogy a baleset bekövetkezéséért nem a sérült a felelős.

Az ilyen rendelkezés kiadása a rendelet előírásával ellentétes és figyelembe véve a balesetvizsgálatok jelenlegi fogyatékosságait, a végrehajtás ilyen körülmények között igen kis körre szűkülne le. Ha úgy lenne, ahogy a felszólítási kötelezettséget egyes helyeken helytelenül értelmezik, akkor nem volna szükség egyeztető bizottsági tárgyalásokra, mert a vasút vezetőinek minden eljárás és felszólítás nélkül intézkedniük kellene a dolgozók által benyújtott kárigény kifizetése iránt.

A szolgálati vezetők, a biztonsági megbízottak, de még egyes szakszervezeti bizottságok vezetői sem értik meg, miért kell minden dolgozót felszólítani esetleges kárigényük megtételére. Arra hivatkoznak, hogy a dolgozó már a balesetvizsgálat alkalmával jegyzőkönyvben két esetben is aláírásával igazolta, hogy a vizsgálat lefolytatásával és annak megállapításával egyetért. Márpedig, ha elismerte mulasztását, akkor kárigénnyel nem léphet fel a vasúttal szemben.

Ez a balesetvizsgálatok helytelen gyakorlatából adódik. *Ma még a balesetvizsgálattal megbízott személyek jelentős része hajlamos arra, hogy a bekövetkezett balesetek túlnyomó többségében a sérültet hibáztatja.* A szolnoki járműjavítóban történt munkavédelmi vizsgálat során megállapítottuk, hogy az általunk felülvizsgált 92 baleseti jegyzőkönyv tanúsága szerint a baleset bekövetkezése után *a vállalat részéről egyetlen esetben sem történt szervezett intézkedés a balesetet előidéző okok megszüntetésére.* Az eddig lefolytatott TEB-tárgyalások igazolják legjobban megállapításaink helyességét, ahol döntő többségben a vállalatok, illetve szolgálati helyek mulasztását állapították meg. Még olyan esetben is, ahol a balesetvizsgálatok során egyébként a sérültet tették felelőssé.

Nagyobb gondot a dolgozók felvilágosítására

Amikor pártunk és kormányunk minden törekvése arra irányul, hogy a dolgozók érdekeinek megfelelő intézkedéseket hozzanak és az ezzel kapcsolatban megjelent kormányrendeletek ennek megvalósítására megfelelő lehetőséget biztosítanak, akkor teljesen érthetetlennek tűnik, hogy a dolgozók felvilágosítása az egyes gazdasági vezetők, de szakszervezeti bizottságok részéről nem történik meg.

Nem jól van ez így! Ahhoz, hogy a kormányrendeletek megvalósuljanak, *minden gazdasági vezetőnek, de szakszervezeti tisztségviselőnek is nagyobb gondot kell fordítani a dolgozók felvilágosítására,* másrészt — és ez főleg az irányító szervekre vonatkozik — az ellenőrzések fokozásával kell biztosítani a végrehajtást.

Fentiek alapján szükségesnek tartjuk, hogy *a Vasúti Főosztály tartson vizsgálatot arra vonatkozóan,* hogy a rendelet végrehajtásának a külszolgálati szervek hogyan szereztek érvényt.

Takács József

Felejthetetlen két hét a Keleti-tenger partján

Vállalatunk húsztagú csoportja augusztus 27-től szeptember 10-ig a Keleti-tenger partján csereüdülésben vett részt.

Visszaemlékezve az NDK-ban töltött csodálatos napokra, *felejthetetlen marad számunkra a szép kikötőváros, Rostock.* Itt töltöttünk kilenc napot, ahonnan kirándulást tettünk *Warnemündébe.* Fürödtünk a tengerben, s hajókiránduláson vettünk részt. Láttuk, hogy a kikötőben a magyar Ganz-daruk hogyan rakják ki-be az árukat. Végigutaztunk az Elba partján, ahol eléntárult a gyönyörű Szász-Svájc.

Jártunk *Berlinben,* majd *Karl-Marx-Stadtban* az ún. Fehér hegyre vi[illegible]tek bennünket a szakszervezeti aktívák Central Schule Központi Iskolájába, ahol három szép, felejthetetlen napot töltöttünk. Itt kicseréltük kölcsönösen tapasztalatainkat és ajándékainkat.

Az élményekben gazdag út után, utolsó állomásunk *Drezda* volt, ahol a képtárban gyönyörködtünk, s az itt látott *szép emlékekkel búcsúztunk a Német Demokratikus Köztársaságtól,* vezetőinktől, akik mindent elkövettek annak érdekében, hogy csoportunk az ott töltött 14 nap alatt a lehető legjobban érezze magát.

Északi Járműjavító ÜV. Nőbizottsága

Figyelmes váltókezelő

Tóth Károly Zalaszentiván állomás váltókezelője augusztus 27-én 23.15 órakor az 1492-es tehervonatnak szabad kijáratot adott Nagykanizsa felé. Ekkor vette észre, hogy körülbelül 100 méterre az útátjárón furcsa fényt lát. Értesítette a szolgálattevőt és a kijárati jelzőt visszavette megállj állásba.

Majd a helyszínre sietett, s látta, hogy egy, az új állomás feltöltésénél munkálkodó dömper felborult, s a vezetője véresen fekszik az árokban. Gyors intézkedésére a dömper vezetője hamar kórházba került, az akadályt eltávolították és az 1492-es kevés késéssel folytathatta útját.

Tóth Károlyt éber szolgálatáért igazgatói elismerésben részesítették, s neki köszönhető, hogy még nagyobb baleset nem következett be.

Markos József
Zalaegerszeg

Levelezőink írják a téli felkészülésről

A téli szállítás tervszerű lebonyolítását, a menetrendszerű közlekedést hátráltatja a téli zord időjárás. Fűtőházunk megfelelő intézkedéseket tett, hogy a hideg idő ne érje váratlanul a mozdonyszemélyzetet. Ilyen intézkedés a „D 4” utasításnak megfelelően, a mozdonyok téli kenésének időre történő átállítása, a fűtőfelület fokozottabb tisztántartása, a gyakori tűzcsőfuvatás.

A fiókműhelyben a kanálisokat *az idén új gőzfűtési csövekkel szereltettük fel,* s így a mozdonylakatosok jobb körülmények között tudják majd javítani a mozdonyokat.

Az utazóközönség számára jó hír, hogy a személykocsik előfűtése az idén már nem gőzmozdony gőzével történik, hanem távfűtéssel s ezzel sok kiesést ki tudunk küszöbölni és megszűnik a mozdony füstölése, kormozása. Dolgozóink védőruhával való ellátása is folyamatosan biztosítva lesz — *írja Marosán Pál Debrecenből.*

★

A Debreceni Járműjavító ÜV. szakszervezeti bizottsága kibővített vezetőségi értekezleten *vitatta meg 19 pontból álló téli felkészülési, intézkedési tervét* — olvastuk *Volosinovszki János* leveléből. — Nagy gondot fordítottak a műhelyek tetőzetének javítására, ajtók, ablakok jól zárhatóságára, a munkahelyek megfelelő világítására, fűtésére, a kazánok tüzeléséhez szükséges mennyiségű szén és fűtőolaj biztosítására. *Nagyobb hóesések esetére brigádokat szerveztek az utak eltakarítására.* Ehhez a szükséges szerszámokat is előkészítették. A különféle védőételeket, védőfelszereléseket, védőruhákat már beszerezték. Az üzemi konyha részére szükséges tárolható nyersanyagok beszerzése is folyamatban van.

★

A hosszú meleg nyár után beköszöntött a hideg, esős ősz. Jó időre már nem számíthatunk. Éppen ezért nagyon jólesik a meleg. Ez azonban csak ott van, ahol fűtenek, s ahol jól zárnak az épületek ajtói, ablakai. *Nógrádverőce állomáson nem gondoskodtak még arról, hogy a szükséges javításokat elvégezzék.* Így vannak olyan helyiségek, amelyekben hiába fűtenek, kiszökik a meleg. Jó lenne, ha még a hidegebb idő beállta előtt megjavítanák az ablakok és ajtók zárszerkezetét — írja levelében *Oli János* váltókezelő.

★

A miskolci igazgatóság területén a munkaruha- és a védőruha-ellátottságot illetően még nem értük el, hogy a tél küszöbén kielégíthessük az igényeket — olvastuk *Kisvárdai János* miskolci tudósítónk beszámolójában. — *Hiány van a téli vattás és meleg ruhákból, de nem kielégítő a poros és szennyezett munkát végző dolgozók kék munkaruhával való ellátása sem.* Az új felvételes dolgozók ellátása a legtöbb esetben a régi dolgozók rovására történik. Hiba az is, hogy az új felvételesek részére szolgálati felsőbbségük egyáltalán nem vagy csak igen kismértékben biztosít munkaruhát.

Emberségből is jelesre vizsgáztak

A minden évben ismétlődő önkéntes, térítésmentes véradó kampányt az idén is megrendezte a *Magyar Vöröskereszt.* A véradásra nagy számban jelentkeztek a vasutasok is.

Eredményes szervezésről szól a budapesti igazgatóság vöröskeresztes szervezetének statisztikája. A kampányban *a MÁV Tisztképző Intézet* hallgatóit, a *Számviteli Főnökség* és az *Épületfenntartási Főnökség* dolgozóit is bevonták. 173 dolgozó összesen 54 liter vért adott. A kelenföldi pályaudvaron 37-en 11, a *Nyugati pályaudvaron* 33-an 10 liter vérrel járultak hozzá az akcióhoz.

A *Dunakeszi Járműjavítóban* az üzemi vöröskeresztes szervezet és a szakszervezet mozgósította a dolgozókat. A 280 véradó 80 liter vért adott, szemben a tavalyi negyven literrel. A KISZ-fiatalok ezúttal is kitűntek példamutatásukkal.

A számok azt mutatják, hogy a vasutas dolgozók a nagy feladatok terhe mellett emberségből is jelesre vizsgáztak.

V. M.

A kommunista szombatoktól a kommunista üzemig

A szovjethatalom megteremtése óta a Moszkva rendezőpályaudvar fűtőházát úgy ismerik a Szovjetunióban, mint az élenjáró kezdeményezések üzemét. Tulajdonképpen a helyes elnevezés nem fűtőház, hanem mozdonyszín, hiszen az üzem állományát kizárólag Diesel- és villamos mozdonyok alkotják.

1919. április 12-én innen indult el a kommunista szombatok szervezése, amelyet Lenin Nagy kezdeményezésnek nevezett, s amelyben saját maga is részt vett. 1928-ban a *Munka Vörös Zászló Érdemrenddel* tüntették ki a fűtőház kollektíváját a fenti kezdeményezésben elért eredményeiért. 1935-ben itt alakult az ország első komplex javítóbrigádja. 1938-ban innen indult az első női mozdony brigád. 1949-ben a hazánkban is jól ismert *Viktor Blazsenov* mozdonyvezető kezdeményezésére indult harc a gőzmozdonyok napi futásának 500 km-re emeléséért.

A „Kommunista munka vállalata"

1958-ban a Szovjetunió Kommunista Pártja XXI. kongresszusának tiszteletére a golyóscsapágyműhely kollektívája megalakította az első kommunista munkabrigádot. 1961. január 5-én a Szovjetunió közlekedésügyi minisztériumának kollégiuma és a szakszervezet központi bizottságának elnöksége a fűtőház kollektíváját a *„Kommunista munka vállalata"* megtisztelő címmel ruházta fel.

Hogy nem méltatlanok a kitüntetésre, bizonyítékul álljon itt néhány adat: *ha 1958-ban 100-nak vesszük a teljesített bruttó tonnakilométert, akkor ez a szám 1963-ban 166,9 százalékra, a tonnakilométerekben mért munka termelékenysége havonta egy főre vetítve 190,9 százalékra emelkedett.* 10 000 bruttó tonnakilométer önköltsége 100 kopekről 37,3-re csökkent.

Az üzem kollektívája híven ápolja és gyarapítja elődeinek nemes hagyományait. A fűtőházban *„Nagy kezdeményezés"* címmel múzeumot létesítettek. A kiállítás tablói, fényképei, tárgyai híven tükrözik az élenjáró munkahely útjának állomásait.

A munka termelékenységének és a nevelésnek jelentékeny emelkedését mutatja az utolsó öt esztendő, tehát az az időszak, amelyben a verseny jelszava: *tanulj meg kommunista módon élni és dolgozni.* 1959-ben itt helyezték elsőnek üzembe a fél automatikus kerékmaró padot. Nincs szükség többé esztergálás végett a kerékpárokat kigörgetni a járművek alól. Kikötés nélkül, egy ember irányításával harmadára csökkent a kerékesztergálás ideje. *A munkadarabok szállításánál megszűnt a nehéz fizikai munka. Hiddaruk, futómacska berendezések, elektromos, hidraulikus és pneumatikus csörlők, elektromos targoncák, akkumulátoros önrakodók, tisztítógépek helyettesítik az emberi erőt.*

Öt év alatt 3473 újítás

Széleskörű alkalmazásra találtak itt a polimer anyagok is. A fémalkatrészek helyreállítása során külön műhely végzi a kapronréteg felrakását és a dekoratív beporozást. *A fűtőházban öt év alatt 3473 újítási javaslatot nyújtottak be, 500 000 rubel megtakarítással.*

1962-ben a kollektíva javaslatára a CsSz1 sorozatú elektromos mozdonyok kis időszaki javítása közti időt 30-ról 45 napra emelték. Ez két év alatt 40 000 rubel megtakarítást jelentett. A Diesel-mozdonyok javítások közötti futási idejének meghosszabbításával ezalatt 54 000 rubelt takarítottak meg. Mozdonyaik nagy része — éppen a jó minőségű javítás következményeként — a honos fűtőházba való visszatérés nélkül végzi fordulóit. *A. R. Lakogos mozdonyvezető javaslata alapján a mozdonyszemélyzet váltása csak néhány percet vesz igénybe.* A szolgálati vizsgálatot és a kisebb javítást az előkészítő brigád végzi.

Társadalmi kollektívák

Öt év alatt az oktató mozdonyvezetők létszáma 12-ről 4-re csökkent. A társadalmi oktatóké viszont 187-re emelkedett.

A mozdonyszín mellett három éve működik egy úgynevezett népi egyetem. Erre a kollektívának 811 tagja jár. Főiskolán 43, technikumban 42, a dolgozók iskolájában 218 fő tanul.

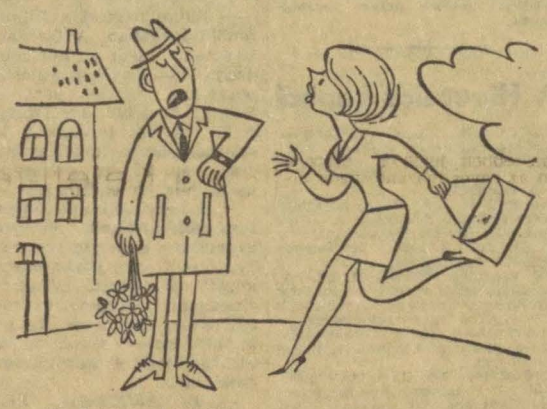
Eredményeik elérésében nagy szerepe van annak, hogy az üzemben széles tömegek vallják kötelességüknek az irányítás munkájából való részvállalást. Számos adminisztratív feladatot látnak el újabban társadalmi munkában. *Társadalmi alapon dolgozik a konstrukciós-tervező iroda, a polimer anyagok bevezetését szorgalmazó csoport, valamint a gazdasági és esztétikai tanácsok. Társadalmi tanácsok vizsgálják felül a munkaterveket, a menetrendeket, ők tesznek ajánlást előléptetésre, kitüntetésre, felülvizsgálják az újítási javaslatokat.* A társadalmi kollektívák havi terv alapján dolgoznak, amelyet a párt- és szakszervezeti szervek az üzem vezetésével összeegyeztetnek.

A politikai összefogás eredménye abban is megmutatkozik, hogy *a selejt mennyisége 1963-ban az előző évhez viszonyítva a felére, a mozdonysérülések száma pedig egyharmadára csökkent.* Nekünk furcsán hangzik, de gyakran megtörténik, hogy a társadalmi munkát végző oktató mozdonyvezető gyakran átül olyan mozdonyra, amelyen kisebb üzemi hibát kell kijavítani, s ugyanakkor átengedi saját, kifogástalan gépét kevésbé gyakorlott munkatársának.

A termelési eredmények, az emberek gondolkodásmódjában végbement változások egyaránt azt jelzik, hogy a mozdonyszín kollektívája nem méltatlanul szerezte meg elsőként a kommunista munka üzeme címet.

Gulyás János

A forgalmi ellenőr randevúja



— *Elnézést a késésért.*

— *Vegye tudomásul Pirike, a legkisebb késést sem vagyok hajlandó eltűrni.*

(Pusztai Pál rajza)

Vasutas Képzőművészeti Kiállítás Párizsban

A Vasutasok Nemzetközi Kulturális Szövetsége (FISAIC) október 25-én Párizsban nyitotta meg a VII. Nemzetközi Vasutas Amatőr Képzőművészeti Kiállítást. Az előző évekhez hasonlóan a legjobb magyar vasutas amatőr képzőművészek 17 festménnyel, grafikával és 9 szoborral képviseltetik magukat a kiállításon.

Az eddig megrendezett kiállításokon eredményesen szerepeltünk. 1960-ban a budapesti, majd 1962-ben a helsinki nemzetközi kiállításon — 19 nemzet vasutasai vettek részt — magyar vasutas képzőművésznek ítélték oda a FISAIC aranyérmét. Ezenkívül több első, második és negyedik helyezést, valamint oklevelet nyertünk.

Új könyvek

Mihail Zseszlyev: Sorsforduló (Kossuth)

Egy orosz parasztcsalád sorsát mondja el az író a történelem fordulópontján, mikor a forradalom kizökkentette életformájából a rabságban is a földért élő-halót parasztságot. Ignat Tarnanovot, az egyszerű muzsikot Északra szállítják, mert pártját fogta egy kulák barátjának. Vele tart fia és menye is. Útközben szökést kísérelnek meg, fiát golyó találja, menye belepusztul a szülésbe. Ignat kis unokájával együtt menekül, az üldözéstől rettegve bár, de munkát vállal egy gyártelepen, beletanul a szakmába, megszereti az ipari munkás életét. Mikor végül megtudja, hogy büntetését törölték s visszatérhetne régi otthonába, a földhöz, rádöbben, hogy sok-sok új szál fűzi már megváltozott életformájához, ahol fia és unokája is megtalálja helyét, s legyőzi a föld utáni olthatatlannak tűnt vágyódását. Az író meggyőzően mutatja be a történelmi sorsforduló emberformáló hatását.

Christa Wolf: Kettészelt ég (Európa)

Hiteles, eddig alig ismert világot mutat be nekünk a tavaly Heine-díjjal jutalmazott fiatal írónő: a Német Demokratikus Köztársaság fiataljainak, mai életét, problémáit, útkeresését és magára találását. A történet kerete egy nagy szerelem, mely kétéves tétovaság és egymás keresése után jut el a válaszútig. A regény hősnője, Rita egy súlyos baleset után a szanatóriumi szobában éli át újra a maga regényét, emlékképpen, s hosszas vívódás után szánja rá magát, hogy szembenézzen az igazsággal, és végképpen megválassza párját. Közben megismerjük a kettészakított Németország mindennapjainak életét, a régi és új vonzásának harcát, a múlttal való leszámolás nem könnyű feladatait. A könyv sikerére jellemző, hogy rövid idő alatt öt kiadást ért meg hazájában.

Ki hazáját járja

Az utazók közt — ahogy ez szokás —
meg-megtörik a hosszú hallgatás;
a szó szót követ, — s a világ felett
eldörgik olykor az ítéletet.
S a költő — aki tollat fog s ki járt
hazát, világot — jegyzi a vitát,
a szóbeszédet, mely egyre dagad
s időt görget, mint fát az áradat.

Otthoni gondok, vidámság, kemény
ítélet, harag, távoli remény
keveredik a szavakban; — aki
hazáját járja, az tud vallani
a hazáról, s a költő, ki a szó
zenéjéből megérti a tájat.
S úgy üti ő is a parolákat,
mint aki — tudja — közülük való...

Fazekas Lajos

Író—olvasó-találkozó Ferencvárosban

A múlt évben a *Nyugati pályaudvaron* találkozott az olvasókkal *Szabó Pál* Kossuth-díjas író. Ezúttal *Ferencvárosba* látogatott el. A találkozóra a vasutasok Péceli úti klubjában került sor. Az olvasók, fiatalabb és idősebb vasutasok egyaránt nagy érdeklődéssel hallgatták Szabó Pált, aki bevezetőjében életének arról a szakaszáról beszélt, amely írói pályájának első lépéseit jelentette.

Az író rövid bevezetője után több olvasó kért szót. Sokan megkérdezték, milyen művek megírására készül.

— *Jelenleg önéletrajzi regényem utolsó kötetén dolgozom, de még nagyon sok mindent szeretnék megírni életem hátralevő éveiben* — válaszolta.

Ezután az író arról beszélt, hogy nagyon sok kedves emlék fűzi a vasutasokhoz, ezért, ha meghívják, mindig szívesen tesz eleget, örömmel beszélget a vasutasokkal életükről, munkájukról.

Az író—olvasó találkozó, amelyet a ferencvárosi vasutasok klubjának vezetője, *Marsi Tibor* és könyvtárosa, *Tézer Jánosné* gondosan előkészített, eredményesen zárult. Legfőbb eredménye, hogy az olvasók személyesen is elbeszélgethettek azzal az íróval, akinek műveit szeretettel olvassák.

Bereznai Márta

Műszaki könyvnapok az üzemekben

A műszaki könyvek és folyóiratok olvasói, felhasználói régen felismerték, hogy szakmai fejlődésükhöz, érvényesülésükhöz a korszerű műszaki irodalom nyújtja a legeredményesebb segítséget.

A műszaki könyvnapok az idén nem az utcán, hanem a gyárakban, üzemekben és a kutató- és tervezőintézetekben kerültek megrendezésre. Mintegy 400 üzemben rendeztek a kiadók könyvnapokat: *több mint 150 budapesti és mintegy 240 vidéki vállalatnál.* A tavalyi 25 könyvvel szemben, az idén 41 kiadvány jelent meg: *összesen 220 000 példányban.* Ezekből 30 könyv magyar szerzők műve, a szocialista országok szakkönyvírói 8, a kapitalista országok szerzői pedig 3 könyvvel szerepeltek a könyvnapokon.

A műszaki irodalom mindjobb megismertetésének, az olvasókhoz való eljuttatásának szükségessége arra az elhatározásra késztette a Műszaki Könyvkiadót és az MTESZ-t, *hogy műszaki könyvklubot létesítsenek.* A műszaki könyvklub célja, hogy tagjait rendszeresen tájékoztassa a megjelent és előkészületben levő műszaki könyvekről, hogy kívánságukra eligazítást adjon a felmerülő termelési problémák szakirodalmában, figyelembe vegye véleményüket a könyvkiadási tématervek kialakításánál.

Amellett, hogy a klub tagjaitól sem tagsági díjat, sem egyéb anyagi hozzájárulást nem kíván: *részükre jelentős előnyöket biztosít. A tagok az előzetesen megrendelt könyveket 15 százalék kedvezménnyel kapják meg az Állami Könyvterjesztő Vállalattól.* Korlátozott példányszámú és a tőkésországokból érkező kiadványok vásárlásánál elsőbbségi jogot élveznek. Díjtalanul megkapják a Műszaki Tájékoztatót. Kijelölt könyvesboltokban *a klubtagok kívánságára folyószámlát nyitnak, és részletfizetési kedvezményt nyújtanak részükre.* A műszaki könyvklubba való belépés egyedüli feltétele, a műszaki irodalom iránti érdeklődés és a belépési nyilatkozat kitöltése.

O. J.

Képzőművészeti kiállítás Szegeden

A városi és vasutas képzőművész körök tagjainak kiállítását Szegeden a Hazafias Népfront Városi Bizottságának helyiségében rendezték meg.

A kiállítás anyaga gazdag és kifejező volt. Ez is mutatja, hogy a képzőművészet a vasutasok körében nagy fejlődésen ment át. A kiállított művek között ott láthattuk *Bede István, Drégely József, Kerényi Mária, Gasztány Aurél, Palócz Lajos* és *Botás György* vasutas képzőművészek munkáit is.

Szilády Sándor
Szeged

Moszkvai séta

Útijegyzet

A menetrend szerinti moszkvai gyorssal harmincketten indultunk Budapestről. Volt közöttünk mérnök, művezető, olvasztár, dohánygyári munkásnő, párt- és szakszervezeti titkár. Barátkoztunk, beszélgettünk. Így a hosszú úton aránylag hamar eltelt az idő.

Amikor megérkeztünk Moszkvába, vigasztalanul esett az eső. Mi azért mentünk, autóbuszon, trolibuszon, a Metrón, jártuk a hatalmas várost, ismerkedtünk nevezetességeivel. A Vörös téren történelmet lehelnek a falak. A külföldi turistának csodálatos látványt nyújt a régi és új épületek harmóniája. Szemébe tűnik a látogatónak az a gigantikus méretű építkezés is, amellyel városszerte találkozik. Szinte gomba módjára nőnek ki a földből a 8—10 emeletes lakóházak, és tűnnek el a régi cári világ emlékei, a faborítású alacsony, földszintes házak.

Hogy Moszkvában milyen hatalmas méretű az építkezés, azt legfőképpen a számok igazolják. Az utóbbi tíz esztendőben több lakóház és középület épült a városban, mint 800 éves fennállása alatt együttvéve. Gyors tempóban épül a város délnyugati része, amely közel egymillió embernek nyújt majd kényelmes otthont.

A centrumot restaurálják. Ahol csak lehetséges, új parkokat, ligeteket létesítenek. A Leningrádi sugárúton és a város több pontján 20—24 emeletes épületek emelkednek a város fölé. A Gorkij utcában épül Európa legnagyobb szállója. A Moszkva-folyó partján kap új és méltó helyet a világhírű Tretyakov Képtár. Tovább fejlesztik a Metró hálózatát. A keresztező főútvonalak forgalmát felül- és aluljárók építésével oldják meg. A várostól távol levő nagy forgalmú csomópontokat és repülőtereket egysínű függővasúttal kötik össze a város központjával.

Csodálatos kép tárul elénk a 32 emeletes, 240 méter magas Lomonoszov Egyetem tornyából. A hatalmas épületből nézve, mint egy tarka szőnyeg, úgy terül el a város. Hogy milyen óriási épület a Lomonoszov Egyetem, azt az is bizonyítja, hogy folyosóinak hossza mintegy 140 kilométert tesz ki.

Moszkva elképzelhetetlen a Metró nélkül. Mi is sokat utaztunk Metrón, amelyen kényelmes és gyors a közlekedés. Az első vonal 1935-ben nyílt meg. Ez köti össze a nagy forgalmú Komszomol teret a Gorkij parkkal. A moszkvai Metró egyes szakaszai, ellentétben a budapesti földalattival, 60—70 méter mélyen húzódnak a föld alatt. A csarnokokból fel és le mozgólépcsők szállítják az utasokat.

A moszkvai pályaudvar

A moszkvai Metrón nincs kalauz. Az ajtók önműködően nyílnak. A fotocellás megoldással működő automata pénztáros is nagyszerűen látja el feladatát. Csak azt az utast engedi be a megállóba, aki az 5 kopejkás pénzdarabot bedobta a perselybe. A bliccelőt a fotocella két vaskarja nyomban megállítja a bejáratnál.

A Tretyakov Képtárba is ellátogattunk. A tárlat felejthetetlen élményt nyújtott. Dosztojevszkij, Gorkij, Majakovszkij és Tolsztoj szülőházának megtekintése is beletartozott a moszkvai kirándulásba. Tolsztoj szülőháza, a kétemeletes faház ma is úgy áll minden berendezésével együtt, mint a nagy író életében.

Külön szerepelt a programban az állandó jellegű népgazdasági kiállítás megtekintése. A tudomány pavilonjában a világűr meghódításában elért eredmények tárultak szemünk elé. Filmek peregnek, és mutatják az űrhajósok felkészülését, megtett útját és visszatérését a Földre. A kiállítás másik érdekes látnivalója a körmozi, ahol 22 vászonra egy időben vetítenek összefüggő képeket. Érdekes ez a mozi, mivel a kör közepén álló néző a vetített cselekmény részesévé válik.

A néhány napos moszkvai tartózkodásunk során sok mindent láttunk, sok-sok élményben volt részünk, s mint kellemes emlékekre gondolunk vissza a Moszkvában eltöltött napokra, sétákra.

Gergely József

Sport

Győzelmek és értékes helyezések Tokióban a magyar vasutassportolók olimpiai mérlegén

A magyarok részvétele nagyban emelte az olimpiai játékok sikerét — állapította meg *Sigeru Josanó*, a XVIII. nyári olimpiai játékok szervező bizottságának főtitkára, miután Tokióban kialudt az olimpiai láng. *Valóban, a magyar olimpiai küldöttség jól helytállt a világ ifjúságának négy évenként megrendezésre kerülő nagyszerű találkozóján.* Az olimpiára felvonult 94 ország között, a magyarok a győztes Szovjetunió, az Egyesült Államok, a közös német csapat, Japán és Olaszország mögött a hatodik helyet szerezték meg a nem hivatalos pontversenyben. 10 első, 7 második, 5 harmadik, 7 negyedik, 12 ötödik és 7 hatodik helyezés bizonyítja, hogy a magyar sport az ázsiai metropolisban hű maradt olimpiai hagyományaihoz.

Tizennégy vasutassportoló

is ott volt a magyar olimpikonok szépszámú mezőnyében. A BVSC 10, a Testvériség, a szombathelyi, a ceglédi és a pécsi vasutas sportkörök 1—1 tagját érte a megtiszteltetés, hogy hazánk szí-

Dr. Mendelényiné, Ágoston Judit

neit képviselhették az olimpián. *A vasutas-sportnak nincs mit szégyenkeznie, versenyzői — jó szereplésükkel és kifogástalan visekedésükkel* — hozzájárultak a magyar olimpiai küldöttség sikeréhez.

Aranyéremmel tért haza

két vasutas versenyző, a női tőrvívó *dr. Mendelényiné Ágoston Judit* és a vizilabdázó *Konrád II. János.* Mende-

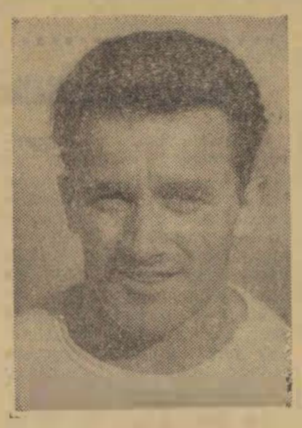
Konrád II. János

lényiné tagja volt az olimpiai bajnok női tőrvívó-csapatnak és az aranyéremmel — a Szovjetunió elleni döntőn — jelentősen hozzájárult a *Sisova* elleni győzelmével.

A Konrád „triász" középső tagja, Konrád II. János, végig egyik erőssége volt az olimpiaoi bajnokságot nyert magyar vizilabdacsapatnak. A csapat minden mérkőzésén szerepelt. Ott volt az EAK elleni 11:1-es és a belgák elleni 5:0-ás nagy győzelmeknél, az olaszok és a hollandok elleni már jóval szorosabb, 3:1 és 6:5 arányú sikereknél, a Jugoszlávia elleni veritékes 4:4-es találkozón és végül a döntőn, amelyen a határtalan lelkesedéssel játszó magyar csapat 5:2-es győzelmével biztosította a Szovjetunió ellen a dobogó legmagasabb fokát.

Ezüstérmes lett

a súlyemelő *Tóth Géza.* A középsúlyúak mezőnyében, ahol a káprázatos képességű



Tóth Géza

szovjet *Pljukfelder* és a sokszoros világrekorder magyar *Veres Győző* is indult, és mások is helyezést reméltek. *Az olimpia egyik legszebb magyar teljesítménye Tóth Géza ezüstérme.* A 32 éves vasutas sportolót Pljukfelder csak új olimpiai csúcseredménnyel tudta legyőzni. Tóth és a világrekorder Veres egyaránt 467,5 kg-ot emelt, Tóth számára a könnyebb testsúlya biztosította a dobogó második lépcsőjét.

Értékes pontokat szereztek

a magyar csapat számára a többi vasutas sportolók is. A fiatal úszónő, *Turóczy Judit* a magyar csapat egyik legkellemesebb meglepetése volt. Nyugodtan, bátran versenyzett már a 100 m-es női gyorsúszásban is, ahol a középdöntőig eljutott. A magyar 4x100 m-es gyorsváltónak kezdő tagja volt és részese lett a negyedik helyet új országos rekorddal kiharcoló magyar csapatnak.

Ötödik helyen végzett a törvívó *dr. Kamuti Jenő*, a női tornászcsapat tagja *Erdősiné Tolnai Márta.* Dr. Kamutitól többet remélt a sportközvélemény, Tolnai Márta nem keltett csalódást. Az egyéni küzdelemben is számos ellenfelét előzte meg.

A 4x100 m-es vegyesváltó tagjaként „hozott" pontot Tokióból *Lenkei Ferenc*, a vasutasok kitűnő mellúszója. A csapat a 6. helyet szerezte meg, a döntőben *Olaszország* és *Nagy-Britannia* válogatottja végzett a magyar csapat mögött. Lenkei legjobb hazai eredményével a 200 m-es férfi mellúszás döntőjébe is bekerülhetett volna. Ugyancsak a nyolcas döntőbe jutott magyar női 4x100 m-es futóváltó tagja volt *Such Ida* is. A rossz váltások miatt az utolsónak induló Such már nagy hátránnyal rajtolt, így csak a 7. helyet tudta már biztosítani.

Helyezetlenül végzett,

de megállta a helyét a kerékpáros Juszkó János is. A csapatversenyben 12. helyen végzett — Belgiumot, Svájcot, Németországot, Nagy-Britanniát stb. megelőző — csapatban is kitűnően versenyzett. Egyéniben pedig — *132 induló között* — a 25. lett. A győztes versenyző mindössze 20 méterrel előzte meg Juszkóék csoportját. *A magyar fiú ideje azonos volt a 3. helyezett idejével!*

A hazai formájánál jóval kevesebbet nyújtott az úszó *Száll Antal*, a birkozó *Reznák János*, a súlyemelő *Nagy Róbert* és a tőrvívó *Kamuti László. Dr. Mendelényi Tamás* (vívó) szereplésére nem került sor. Reznák az olimpiai tapasztalatokat bizonyára új tehetségek nevelésében fogja kamatoztatni, Nagy, dr. Mendelényi és Száll pedig — talán a következő, az 1968-ban Mexicóban sorrakerülő olimpiához gyűjtöttek értékes tapasztalatokat.

Vedres József

HÁROM MŰSZAKI MUNKÁSAKADÉMIA

A debreceni fűtőházban nagy sikere van a műszaki munkásakadémiáknak. *Ebben az oktatási évben is 3 műszaki munkásakadémiát szervezetek 75 részvevővel.* Mind a 3 munkásakadémia a Diesel-mozdonyok berendezésével, üzemeltetésével, erőátviteleikkel, a Diesel-motor működésével foglalkozik. Két munkásakadémiát az utazószemélyzet motorvezetői részére, egyet pedig a fiókműhelyben dolgozó fiatal géplakatosok részére szerveztünk. *A munkásakadémiát eredményesen elvégző fiatalokat a fűtőházfőnökség a szükséglet szerint a motorműhelyben kívánja foglalkoztatni.*

Ismeretes, hogy a debreceni fűtőház a Diesel-esítési programban fokozatosan Diesel-fűtőházzá alakul. A Diesel-mozdonyok fogadására és üzemeltetésére készülünk, amikor egyrészt Diesel-motoros munkásakadémiákat, másrészt motorvezetői tanfolyamokat szervezünk. Az utóbbin mozdonyvezetőket képezünk át motorvezetőkké, illetve fűtőket motorsegéd-kezelőkké.

Marosán Pál

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál, Volosinovszki János Debrecen, Oli János Nógrádverőce, Kisvárdai János Miskolc, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Markos József Zalaegerszeg, Szilágyi Pál Dunaújváros. *Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.*

Pintér Lajos Vácrátót, Foki István Budapest, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged. *Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.*

Oli János Nógrádverőce, Perlaki Gyula Sopron, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Foki István Budapest, Joó István Kisterenye. *Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.*

A Hivatalos Lapból

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

42. számból:

102 207/1964. I/3. B. A leltárhiányért fennálló felelősség a MÁV Utasellátó Üzemi Vállalatnál.

126 127/1964. I/7. A. Menetrendfüggelék módosítása.

43. számból: 126 700/1964. I/2. A. Az államvasúti vezető beosztások betöltésére vonatkozó hatáskörök szabályozása és összefoglalása.

125 352/1964. I/4. A. Ruhaellátásra vonatkozó szakszámok kötelező alkalmazása.

126 026/1964. I/6. C. A MÁV lakóépületek és lakások fenntartásáról szóló végrehajtási utasítást kiegészítő rendelet módosítása.

HÍREK

KÖVETENDŐ PÉLDA

Gyakran látom. A Nyugati pályaudvarról induló és oda érkező vonatokon teljesit jegyvizsgáló szolgálatot. Mindig csinos, tiszta, haja ápolt. A zubbony úgy feszül rajta, mint egykor a huszárőrmesteren a mente.

Azon a bizonyos napon — október 27-én — azonban nehezteltem rá. A 702-es számú szegedi gyorsvonat már kész volt indulásra. A felhivást egyre ismételte a forgalmi szolgálattevő. Múltak a másodpercek... A jegyvizsgálónő csak nem adta az „Indulásra készen" jelzést.

Mi lesz? Morajlott végig az elégedetlenség ügyeletes, forgalmi szolgálattevő, vonatvezető, motorvezető ajkán. Oda akartunk futni. De ekkorra már magasba tartotta apró, fehér kezét.

— Mi volt? — szólt oda a forgalmi szolgálattevő — amint járt ki a vonat a pályaudvarról.

— Semmi — mosolygott vissza — csak becsuktam a kocsik ajtóit.

Magamban bocsánatot kértem ettől a törékeny kis aszszonyembertől, aki valamennyiünket figyelmeztetett az utasítás betartására, a rendre, meg arra, hogy 30 másodpercen nem múlik a vasútüzem jó tempója, de a személybiztonság az bizony múlhat.

Kicsi ügy, de megszívlelendő! Követendő példa.

—lyf—

— A szolgálati ágak közötti jó kapcsolat megérlelte első gyümölcseit a békéscsabai csomóponton. Az állomás a tehervonatok menetrendszerinti indításában október 4-ig 89,6, a vonatközlekedési tervnél 73,68 százalékos eredményt ért el.

— UNIVERZÁLIS VILLAMOSMOZDONY közeledik Párizs—Brüsszel—Amsterdam között a híres Kékmadár Expressz vonalán. A mozdony két formában készült. Az egyik típus 160, a másik 240 kilométeres sebességgel is közlekedhet.

— Túlteljesítette III. negyedéves tervét Szeged-állomás. A jó eredmény elérésében jelentős része van a három forgalmibrigád között folyó élénk munkaversenynek.

— Botanikuskert a fűtőházfőnöki irodában. A Gazdasági Vasutak hirdi fűtőházának üzemfőnöki irodáját valósagos botanikus kertté varázsolta Bednár Erzsébet, agrármérnök jelölt. A kis botanikus kert ritkaságszámba menő érdekessége egy három méter magasra nőtt muskátlibokor.

— A tokiói olimpia megnyitása előtt útrakelt a világ leggyorsabb expressz-vonata a Tokió és Osaka japán városok között közlekedő „Tokaido" elnevezésű szuper expressz. Japánban úgy tervezik, hogy az 515 km-es távon a járat utazási idejét 4 óráról 3 órára csökkentik.

— *BÉKÉSCSABA TÉRSÉGÉBEN a kis állomások is helytállnak az őszi forgalomban. Eddig példamutatóan teljesitették szállitási feladatukat Meggyesháza, Murony, Békés és Mezőberény állomás dolgozói.*

— Ritka jubileumot ünnepelt október 4-én Törökszentmiklóson Buzás Ferenc, nyugdíjas vasutas és felesége. A 96 éves Buzás Ferenc, 86 éves feleségével 70 évvel ezelőtt, 1894 október 4-én kötött házasságot. A népes Buzási család tagjai és a társadalmi szervezetek képviselői ajándékokkal és szerencsekívánatokkal halmozták el az ünnepelteket.

— FENNÁLLÁSÁNAK TÍZÉVES ÉVFORDULÓJÁRA jubileumi kiállítást rendezett a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. kétszeresen kitüntetett szinjátszó együttese a város művelődési házában. A jubileumi kiállítás, amely hűen tükrözte a szinjátszók tizéves működésének főbb állomásait, egy hétig állt az érdeklődők rendelkezésére.

— Titkos kamera a vasútikocsiban. Az Angol Államvasutak egy kísérleti szerelvény fülkéjében rejtett kamerákat helyezett el, hogy megállapítsa, kényelmesen utaznak-e az emberek a legújabb típusú üléseken.

— Tizenkét előadásból álló műszaki munkásakadémiát szerveztek a békéscsabai csomóponton. A hallgatók látogatási jeggyel vesznek részt az előadásokon. Az akadémia sikeres elvégzését a dolgozók szolgálati táblázatára is feljegyzik.

— A Magyar Eszperantó Szövetség vasutas-szakosztálya október 29-én a vasutasszakszervezet Benczur utcai székházában tartotta éves szakülését.

— Villamosított vasútvonal a Kaukázustól Prágáig. A kaukázusi Leninakan várostól Prágáig tartó utazás ideje jövőre 24 órával megrövidül, mert befejezik a 3500 km hosszú vasútvonal villamosítását. Jelenleg a Zdolbunovo —Lvov közötti szakasz villamosításán dolgoznak.

LAKÁSCSERE

— **Dunaharaszti MÁV-állomás** épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki földszintes hasonlóért vagy kétszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál Bp. Dunapart állomáson.

— **Elcserélném** miskolci földszintes, déli fekvésű vasúti szolgálati 1 szoba összkomfortos lakásom budapestire. Cím: (levélben) Miskolc, Bajcsy Zs. u. 37. fszt. 17.

— **Elcserélném** Budapest, XIV., Szegedi út 74 sz. alatt levő alacsony bérű MÁV kettőszobás, összkomfortos, gazdasági udvarral, gyümölcsfákkal, kerttel, ilvegverandával, telefonnal rendelkező nagy lakásomat. Budapest belterületén levő kettő kisebb lakásra. Érdeklődni lehet: 8—10-ig, 20—22 óráig a 206—894 telefonon, vagy Bp. Nyugati pályaudvaron 23—32 telefonon Gergely József MÁV-felügyelőnél.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 229—658,
üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A MINŐSÉG ŐREI

LÁTOGATÁS A MÁV ANYAGVIZSGÁLÓ FŐNÖKSÉGEN

Amikor ellátogattunk a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség központi épületébe, *Váradi Pál* műszaki főfelügyelőt, a főnökség vezetőjét és *Somlai Tibor* vegyészmérnököt, helyettes vezetőt szorgos munkában találtuk. Ennek ellenére módot találtak arra, hogy bemutassák a főnökséget.

— *A Magyar Államvasutak már 75 évvel ezelőtt, 1889-ben létrehozta az anyagvizsgáló intézetet* — mondotta Váradi Pál. — *Azóta is ez a szervezet vigyáz arra, hogy a MÁV-nál felhasznált anyagok minősége előírásszerű, az adott célnak megfelelő legyen.*

Ezután elmondotta a főnökség vezetője, hogy az anyagok minőségének vizsgálatát kiváló szakemberek látják el. A feladatok nagyok és fontosak. A személy- és teherforgalom, a vontató és vontatott járművek nagy sebessége kiváló minőségű anyagot igényel. *Ezt a munkát nagymértékben segíti a főnökségen dolgozó 21 szocialista brigád,* melynek keretében 103 dolgozó lankadatlan szorgalommal és lelkesedéssel munkálkodik a kitűzött célok megoldásáért.

A főnökség szervezeti felépítése is híven tükrözi a feladatok helyes megoldásának biztosítását. Szervezetük két nagy részre tagozódik, anyagvizsgáló laboratóriumokra és anyagátvevő csoportokra.

— *A közelmúltban létesítettünk egy elektromos laboratóriumot* — folytatta Váradi Pál. — *A jövőben pedig egy kémiai izotóplaboratórium létesitését tervezzük. Textillaboratóriumunkban végezzük a szakszerű gumivizsgálatokat. Ennek eredményeképpen a kocsik fékberendezésének alkatrészei jó minőségben kerülnek a MÁV szolgálatába.* Nem mehetünk el szó nélkül a fokozódó dieselesítés mellett sem, amely olajvizsgálatunk nagyfokú fejlesztésében, továbbá újonnan létrehozott és decentralizált olajvizsgáló laboratóriumok létesítésében nyilvánul meg. A roncsolásmentes anyagvizsgálat fejlesztésének keretén belül fokozni kívánjuk az ultrahang felhasználását. *A járműjavítók részére a műanyagporok bekeverését újonnan létesitett műanyaglaboratóriumunk végzi.* Ezzel különböző kocsialkatrészeket, mint például kilincseket, fogantyúkat vonnak be, hogy azokat ellenállóvá és tetszetőssé tegyék. Műanyagcsoportunk kísérletezi ki a műanyagok mind szélesebb körű felhasználásának a lehetőségét a vasútüzemben.

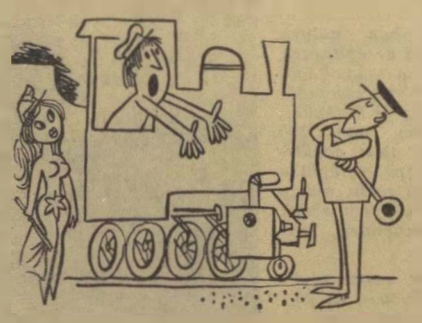
A fejlődő élet azt kívánja a MÁV Anyagvizsgáló Főnökségtől, hogy biztosítsa a MÁV igényeit. Ehhez azonban az szükséges, hogy megfelelő helyiségek is álljanak rendelkezésükre, mert hiszen a régi falak között az újnak az erői követelik a terjeszkedést.

— Közelről sem érintettük a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség egész munkaterületét, de ha azt nézzük, hogy jelenleg 15 vizsgáló laboratóriummal, 13 anyagátvevő csoporttal rendelkezünk és a MÁV részére 1964 első felében 606 millió forint értékű anyagot vizsgáltunk meg, mindebből látható, hogy intézetünk jelentősége az ipar rohanó tempója mellett csak növekedhet.

Mi még csak annyit teszünk hozzá a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség vezetőinek nyilatkozatához, hogy ebben az intézetben végzett munka nemcsak fontos, hanem nélkülözhetetlen a MÁV életében.

Halácsi Dezső

MADÁCH EMLÉKÉV



— Vezess zöld útra Lucifer!

— Készülj a télre Ádám! Az eszkimó jelenet következik...

(Pusztai Pál rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM Ára 40 fillér 1964. NOVEMBER 14.

A munkafegyelemről lent és fent

Manapság sokat beszélünk a fegyelemről a legkülönbözőbb kérdésekkel összefüggésben. Bármilyen vonatkozásban is essen szó róla, a végkövetkeztetés: *a fegyelmezett munka egyik eszköze, indítéka, eredője annak, hogy népgazdasági terveinket minél gyorsabban, gazdaságosabban, jobb minőségben teljesíteni tudjuk.* Konkrétabban, mint a termelékenység emelésének jelentős gátja esik latba a fegyelmezetlenség.

Ha csak egyszerűen a munkafegyelemről, vagy méginkább a fegyelmezetlenségről beszélünk, *hajlamosak vagyunk arra, hogy csak a munkások, a beosztott dolgozók fegyelmét értsük alatta.* Helytelen álláspont. A munkafegyelem alatt valamennyi dolgozónak, munkásnak, alkalmazottnak, műszakinak a fegyelmét kell értenünk. *Amikor a munkafegyelemről beszélünk, azt mindenkire egyformán kell hogy értsük.*

Ez az elv. De mi a gyakorlat? Gyakran hallunk, beszélünk arról, hogy egy fizikai dolgozó nem dolgozza ki a napi munkaidő minden percét. Példákkal támasszuk alá, hogy ha ezt megtenné, menynyivel-emelkedne a termelés, mennyivel emelkedne az egységnyi időre eső termelési érték. *De ki hallott már olyan példáról, hogy ebben vagy abban az irodában a vasárnapi futballmérkőzés megtárgyalása, a kávéfőzés,* a munkába való bemelegedés vagy egyebek címén mennyi idő megy veszendőbe. Persze az lehetetlen, hogy valaki 480 percen át megállás nélkül dolgozzon. Azzal sem mondunk újat, hogy általában aki egyszer az íróasztal mellé leült, nemigen vágyódik vissza a fizikai munkához. Ebben egy kicsit benne van a munkafegyelem és méginkább a munkamorál kérdése is.

De közelítsük meg más oldalról a problémát. Leszögeztük, hogy beosztástól, rangtól függetlenül elítéljük a fegyelmezetlenséget. *De nem a szervezetlenség, az anyaghiány, a vezetés tervszerűtlensége, a vezetők következetlensége, a lógás megtűrése-e az oka a legtöbb fegyelmezetlenségnek?* S máris a kérdés lényegénél vagyunk. Minden elismerés a vezetésre termett, a munkájukat jól, lelkiismeretesen ellátó vezetőké, de visszakanyarodva az előző mondathoz, *nem a vezetés bűne-e igen gyakran a beosztottak fegyelmezetlensége?*

Fegyelmet lent és fent egyaránt! A vasúton sok szó esik a munkaerőhiányról. Állíthatjuk, hogy ha vezetettek és a beosztottak munkamorálja, hozzáállása megváltozik, mindjárt csökken a munkaerőhiány. Újabb munkaerők bekapcsolódásával a jövőben alig számolhatunk. *A meglevő munkaerővel kell a jelenleginél nagyobb feladatokat megoldanunk.* Erről szólva sokat hallatjuk a rejtett tartalékok feltárásának szükségességét. Ha valahol rejtőzik ilyen tartalék, akkor a fegyelem megszilárdításában igen.

Világosan és egyértelműen kimondjuk, hogy *a szakszervezet a tisztességes, becsületes dolgozók érdekeit védi, de nem védi azoknak az érdekeit, akik a munkaerőhiányt fegyelemsértésre akarják kihasználni.* Meg kell találni a módját annak, hogy a becsületes fegyelmezett munka mindenütt uralkodóvá váljék, s egyforma mércével mérjék a szankciót a fegyelmezetlenség megtorlásaként lent és fent. A szakszervezet segítséget nyújt ahhoz, hogy a vezetők fegyelmében található lazaságok, hiányosságok is megszűnjenek.

Ha valahol szükség van a fegyelemre, akkor a vasúton igen. Talán azért is szembetűnőbb a műhelyben dolgozó kétkezi munkás, a kocsirendező, a váltókezelő, a pályamunkás stb. munkafegyelemsértése, mert következményeiben kézzelfoghatóbb. *A vasúton a fegyelmezetlenség a legtöbbször anyagi károkkal, emberi életekkel fizetődik.* A szellemi irányító fegyelmezetlensége, az irodában elkövetett hiba következménye legtöbbször nem olyan kézzelfogható, mint a fentiek. De nem egyszer éppen azoknak eredő oka.

Még groteszkebb a helyzet, ha úgy nézzük, hogy a fegyelmet tartani, megkövetelni leggyakrabban azoknak a feladata, akik maguk is ilyen vagy olyan módon vétenek a fegyelem ellen. *Aki maga nem tanúsít példamutató fegyelmet, annak nincs erkölcsi alapja azt megkövetelni. A példamutatás a legjobb módszerek egyike.* Akiről tudják a beosztottak, hogy maga is hadilábon áll a fegyelemmel, annak intő vagy felelősségre vonó szava mellett könnyen elsiklanak. Ha nem mondják is ki, de gondolják: *előbb a magad munkájában, magatartásodban változz meg, a saját portádon teremts rendet,* s azután beszélj és követelj fegyelmet.

A fegyelmezetlenség, a rosszul szervezett munka dezorganizál. Szülője az egyenetlen leterhelésnek. *A lógós, fegyelmet nem tartó dolgozó helyett társaiknak kell többet produkálniok.* Ezért is szükséges, hogy a kollektívák, amelyek maguk is szenvedő részesei a fegyelmezetlenségnek — lépjenek fel a legkisebb megnyilvánulás ellen is.

A balesetek tekintélyes részének oka a fegyelmezetlenség. A vasúton elég egy meggondolatlan, nemtörődöm lépés, egy játékos mozdulat, s máris megvan a baj. Embertársaink, de maga a fegyelmezetlenkedő érdekében sem tűrhetjük, hogy valaki megszegje az utasításokat, rendeleteket, fegyelmezetlenségével maga és mások életével játszszon.

A fegyelem megszilárdításában elsősorban *a vasút törzsgárdájára, a hosszú éveken át becsületesen dolgozó vasutasokra, a szocialista brigádok tagjaira apellálunk. Parancsoljanak megállít a fegyelmezetlenségnek.* Példájukkal hassanak, ne türjék környezetükben a fegyelmezetlenséget.

Hosszas, nem könnyű feladat jut ebben a munkában a szakszervezeti aktivistáknak. Elsősorban a tekintetben, hogy lépjenek túl azon a nézeten, miszerint csak a beosztott dolgozók között akad fegyelmezetlen. Joguk, de egyben kötelességük a vezetők fegyelmezetlenségét is szóvátenni, megszüntetéséért harcolni.

A fegyelem megszilárdítása vezetőknél és beosztottaknál egyaránt a fejlődésünk útjába álló nehéz akadály elhárítását jelenti. Munkálkodjunk e gát ledöntésén, fegyelmezetten, szóval és tettekkel egyaránt.

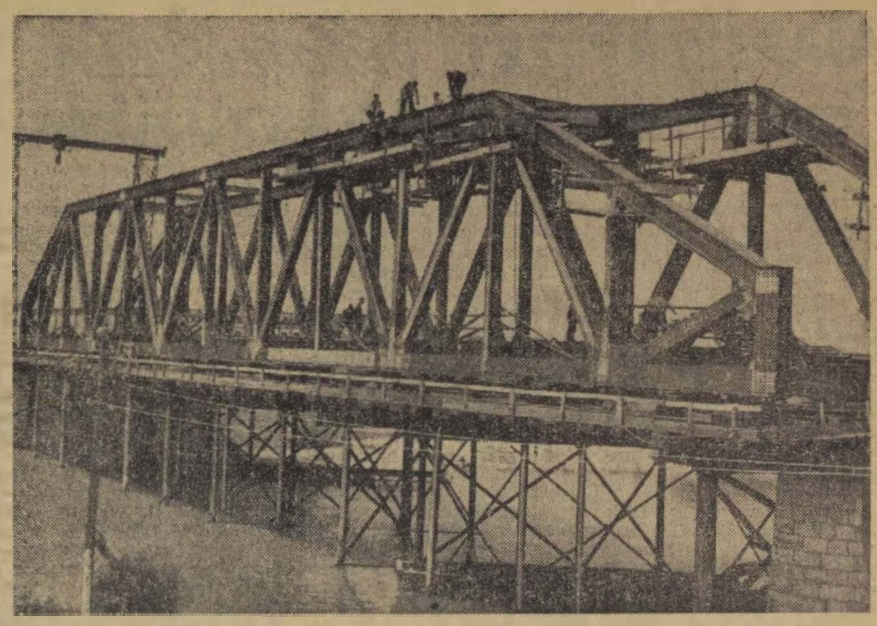
Gulyás János

JELENTŐS KGST MEGÁLLAPODÁS

A megélénkült utazási forgalomban gyakran megtörténik, hogy az utas olyan országon utazik át, amelynek pénzével nem rendelkezik. A KGST tagállamai *megállapodtak abban, hogy 10 rubelnek megfelelő összegben a magával vitt saját nemzeti valutát is átválthatja az utas.* Ugyancsak jelentős könnyítés, hogy a KGST tagországok területén a nemzetközi étkező- és hálókocsikban minden tagország állampolgárai tranzit utasként saját valutájáért — *a magyar utasok forintért* — vásárolhatnak élelmiszereket, italféleségeket és egyéb személyes fogyasztási cikkeket.

A KGST pénzügyi állandó bizottsága legutóbbi ülésén rendszerbe foglalta és messzemenően egységesítette a pénzügyi átutalásokra vonatkozó szabályokat is.

ÚJ VASÚTI HÍD ÉPÜL A RÁBÁN



A hídépítők a múlt évben kezdték meg Győrnél a Budapest—Hegyeshalom közötti fővonalon — a vasúti Rába-híd újjáépítését. A MÁV Hídépítési Főnökség végezte a pillérek kiképzését. A vasszerkezetet a Ganz-MÁVAG hidászai építik. Az egyik pályatest hídszerkezete hamarosan már helyére kerül. Az új Rába-híd átadását 1965-re tervezik.

(MTI Foto: Hadas János felv.)

30 éves a Budapest–Hegyeshalom közötti villamosított vonal

Harminc évvel ezelőtt, 1934 októberében indult meg *Budapest és Hegyeshalom* között hazánkban a villamos vontatás. *Itt alkalmazták először a világon az egyfázisú, ipari frekvenciás nagyvasúti villamos vontatási rendszert.* Ez a — *Kandó Kálmán* alkotta — rendszer az azóta eltelt három évtized alatt bebizonyította előnyeit és életképességét és oly széles körű perspektívát nyitott a villamos vontatásnak, hogy igazi előnyei csak a megalkotása után mintegy két évtizeddel bontakoztak ki.

Kandó Kálmán már a század elején felismerte azt az egyszerű és *mégis zseniális tényt, hogy a villamos vontatás csak az országos ipari hálózatba kapcsolt fogyasztóként tehető gazdaságossá.* Ezzel elkerülhetők a külön a vasút részére épített erőművek; irányító vagy periódusátalakító állomások létesítésének magas költségei. Ennek a gondolatnak a jegyében alkotta meg már a század elején az észak-olaszországi háromfázisú, váltóárammal táplált vontatási rendszert. Ezt fejlesztette tovább először 1923-ban a *Bp. Nyugati pályaudvar—Alag* közötti próbaüzemi és az 1934-ben a Budapest és Hegyeshalom közötti vonalon meginduló egyfázisú, 50 Hz periódusú váltóárammal üzemeltetett villamos vontatási rendszer.

Lényegében a vonalvillamosítással egy időben létesült a bánhidai erőmű is. Ez és a Bánhida—Budapest, valamint a Bánhida—Győr—Horvátkimle közötti 100 kV-os távvezeték volt az ország első ilyen magasfeszültségű távvezetékrendszere, s pár évvel később ez lett az alapja az országos 100 kV-os hálózatnak is.

A bánhidai erőmű háromfázisú, 100 kV-os hálózata táplálta a Budapesttől Hegyeshalomig terjedő villamosított vonalon a négy transzformátor állomást is. Ezek — az ipari frekvenciás vontatási rendszer előnyeként — egyszerű, egyfázisú transzformátor alállomások, amelyek a 100 kV távhálózati feszültséget 16 kV munkavezetéki feszültségre csökkentik.

Az ipari frekvenciás, egyfázisú rendszer keretében mozdonyának hajtómotorjaként Kandó *többfázisú indukciós motort választott, amely 16 kV primer feszültségre készített fázisváltó útján nyerte a felsővezetéki hálózatról a táplálást.* A mozdonyba épített egyetlen trakciósmotor rudazat és az ún. Kandó háromszög segítségével hajtotta a kapcsolt kerékpárokat.

Az akkori idők magyar ipari adottságainak megfelelően *az első vasúti vonal villamosítása még jelentős külföldi támogatással valósult meg.* A mozdonyok főbb gépeit és berendezéseit éppen úgy külföldi cégek gyártották, mint az alállomások berendezéseit. A felsővezeték és az alállomások építési munkáit is külföldi szakemberek irányították a vonal első szakaszán, de a Komárom és Hegyeshalom közötti szakaszt már magyar szakemberek építették.

(oj)

Befejeződött az OSZZSD személykocsi futópróbája

A győri *Wilhelm Pieck Járműipari Művek* gyártmányfejlesztési és kísérleti főosztálya befejezte azt a két és fél hónapos mérési és ellenőrzési munkát, amelyet *a nemzetközi forgalomra tervezett I. osztályú vasúti személykocsi prototípusával hajtottak végre.* Az új kocsi mindenben megfelel a szocialista országok vasúti szövetsége, az OSZZSD szigorú előírásainak. Legnagyobb vontatási sebessége elérheti az óránkénti 160 kilométert is.

Az új kocsit, a 3000 lóerős, szíliciumegyenirányítós villamosmozdonnyal két vasútvonalon próbálták ki. *Győr és Mosonmagyaróvár között 120 kilométeres, a budapest—miskolci vonalon pedig 140 kilométeres óránkénti sebességgel.* A budapest—győri vonal Ács és Nagyszentjános közötti szakaszán, kevésbé jó pályán 100 kilométeres sebességgel is végeztek kísérleteket. *A futópróbák során több forgóvázszerkezeti megoldást próbáltak ki és hasonlítottak össze.*

A próbákon végzett mérések *Vermes Ágoston* gépészmérnök, a gyár gyártmányfejlesztési és kísérleti főosztályának vezetője szerint, értékes támpontokat szolgáltattak a nagy sebességre tervezett forgóvázak fejlesztéséhez. A megvizsgált kocsi kiemelkedően jó tulajdonságokat mutatott a függőleges irányú lengéseknél, míg az oldalirányú lengésekre — amelyek csökkentésére még világviszonylatban sem tudtak eddig teljesen kielégítő megoldást találni — még további tökéletesítésre kell törekedni.

A mérések után az OSZZSD-előírások alapján készült I. osztályú vasúti személykocsit *a gyár átadta próbaüzemre a csehszlovák vasútaknak.* A kocsi sorozatgyártását a győri vagongyár a jövő évben kezdi meg, a II. osztályú személykocsikkal együtt, amelyeknek időközben szintén elkészült a kísérleti példánya. Az első OSZZSD személykocsikat a MÁV állítja majd be elsőnek a nemzetközi forgalomba.

O. J.

„Műszakfejlesztési alap a közlekedésben"

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium műszaki fejlesztési és közlekedéspolitikai főosztálya *„Műszakfejlesztési alap a közlekedésben"* címmel érdekes vándorkiállítást rendezett. A kiállítást november 6-án *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg.

A Nyugati pályaudvar posta csonkavágányán a két vasúti kocsiban berendezett vándorkiállítás a tárcához tartozó főosztályok legjelentősebb újdonságairól tájékoztatja a szakembereket és az érdeklődőket.

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a megnyitó után kíséretével megtekinti a kiállítást

(Hemző Károly felvétele)

A kiállítás megnyitása előtt *dr. Mészáros Károly* főosztályvezető elmondotta, hogy a tárcánál 1961. január 1-től kezdődően vált lehetővé a műszaki alap képzése. A műszaki fejlesztési alap felhasználásában rejlő lehetőségek felismerése után sokat változott a helyzet. Az érdekelt szervek javuló munkájának eredményeként *számos, eddig anyagi fedezet hiánya miatt megoldatlan fejlesztési probléma kivitelezésére került sor.* Korszerű közlekedési és hírközlő berendezések, járművek, mérő- és egyéb műszerek prototípusai készültek el.

A műszakfeilesztési alapból első ízben megrendezett vándorkiállítás, amely az elkövetkezendő időben *a nagyobb vidéki csomópontokra is eljut, csak egy kis keresztmetszetét adja a tárca területén az utóbbi három évben létesített új, korszerű eszközöknek.* A kiállított makettek, a fényképes tablók így is jól dokumentálják, hogy van lehetőség az újításokra, a különböző feladatok megoldására.

A vándorkiállítás november 24-ig tekinthető meg a Nyugati pályaudvar posta csonkavágányán.

(vf)

ALAPSZERVEZETI *választásokra* KÉSZÜLÜNK

A Magyar Szakszervezetek Alapszabálya értelmében üzemekben, vállalatoknál és a vasúti szolgálati helyeken lejárt a szakszervezeti alapszervek megbízatásának határideje. Ezért a SZOT elnökségének határozata értelmében, *1965. január 1-től február 28-ig a vasút területén is megtartjuk a bizalmi, a műhelybizottságok, a szakszervezeti bizottságok, a társadalombiztosítási tanácsok, valamint a számvizsgáló bizottságok választását.*

A szakszervezeti szervek beszámolói és újraválasztása *fontos szakaszt jelentenek szakszervezetünk életében.* A vezetőségválasztó taggyűlések előkészítése, a beszámolók alapossága és a vita aktivitása szakszervezeti életünk demokratizmusának újabb vizsgája lesz.

Az alapszervezetek újraválasztása biztosítja a szakszervezeti munka megjavítását, a hibák bírálatának megerősödését, a vasutas dolgozókkal való kapcsolat megszilárdítását. A választások segítenek feltárni a szakszervezeti munkában észlelhető hiányosságokat, gazdagítják a szakszervezeti vezetőket a dolgozók tapasztalataival, szervezetileg megerősítik őket, és elősegítik egy új kollektíva kialakítását. *A választások akkor lesznek eredményesek, ha a bizalmiak, a műhelybizottságok és a szakszervezeti bizottságok gondosan felkészülnek e jelentős feladatra.* A bizalmiak segítsék elő, hogy minden szakszervezeti tag tevékenyen vegyen részt ebben a fontos munkában és ehhez kérjék a pártszervezetek segítségét is.

Milyen legyen a beszámoló

A beszámolók politikai tartalmát a SZOT XX., szakszervezetünk VI. kongresszusának határozata, valamint az időszerű bel- és külpolitikai kérdések szabják meg. Ennek megfelelően adjanak számot a beszámolók a vasutasok érdekében végzett szakszervezeti munkáról. Hogyan hajtották végre a határozatokat a saját üzemükben. Hogyan intézte a szakszervezeti bizottság azokat a problémákat, amelyekkel a tagság hozzájuk fordult.

A beszámolók adjanak számot *a dolgozók munka- és életkörülményeinek javításáról, a törvényben biztosított jogaik védelme érdekében végzett munkáról. Mondják el a szakszervezeti munka fogyatékosságait.* Ismertessék, hogy az alapszervezet milyen feladatot akar megoldani és ehhez a tagság milyen segítsége szükséges. A beszámolókat kollektívan készítsék el és azt a vezetőségi ülésen vitassák meg, ott hagyják jóvá.

A legrátermettebbeket a vezetőségbe

A választások során ügyelni kell arra, *hogy pártunk vezetése, célkitűzései az alapszervezetekben megfelelően érvényre jusson.* Arra kell törekedni, hogy a szakszervezeti szervek összetételükben megerősödjenek. Ezt úgy érhetjük el, *ha a tagság véleménye alapján a legrátermettebb, a termelő- és a szakszervezeti munkában eddig is helytálló, becsületes és öntudatos kommunistákat, és pártonkívülieket javasolnak a vezetőségbe.* Olyanokat, akik bebizonyították, hogy alkalmasak és képesek a párt politikájáért küzdeni és azt végrehajtani. Akik viszont a vezetői poszton *nem feleltek meg a követelményeknek, azoknak azt világosan, őszintén és pártszerűen meg kell mondani.*

A választásoknak az egész szakszervezeti munka megerősödését, a szakszervezeti demokrácia kiszélesítését, szakszervezetünk tömegkapcsolatának megjavítását kell eredményeznie. Törekedni kell arra, hogy *a megválasztott szervek összetétele fejezze ki az üzem, a szolgálati hely dolgozóinak összetételét.* Ügyeljenek arra is, hogy az üzem, szolgálati hely sajátosságainak megfelelően *a műhelybizottságokba és a szakszervezeti bizottságokba megfelelő arányban kerüljenek be munkások, értelmiségi és adminisztratív dolgozók, nők és ifik.* Ezeknek a feladatoknak eredményes végrehajtása megköveteli, hogy a szakszervezeti bizottságok fokozottabb mértékben igényeljék a helyi pártszervezetek segítségét.

A jó előkészítés a siker feltétele

A választások eredményes levezetése tehát nagymértékben függ az előkészítő munkától. Alapszervezeteink ebben az időben ne szorítkozzanak csupán a beszámolók összeállítására. *Minden szakszervezeti tag értesüljön időben a választásról, hogy felkészülten tudjon részt venni a taggyűlésen.* A pártszervezettel és a gazdasági vezetőkkel a szakszervezeti szerveknek, hogy még nagyobb mértékben fejlesszék a dolgozók alkotó kezdeményezéseit a szocializmus építése terén elérendő új eredményekért folytatott harcban.

Bán István
a szervezési és nevelési osztály vezetője

Pezsgő élet

Szeged állomás KISZ-vezetősége *eredményes munkáról számolt be a vezetőségválasztó taggyűlésen.* A fiatalok örömmel üdvözölték az asztalitenisz- és a sakkversenyek rendezését. De helyes kezdeményezés az AKÖV—MÁV kirándulások szervezése is. Az új oktatási évben a KISZ-szervezetből 22 tag jelentkezett KISZ politikai, 12 fiatal pedig pártoktatásra. Október 10-én, Szeged felszabadulásának 20. évfordulója alkalmából a KISZ-esek fáklyás felvonulást tartottak, október 11-én pedig részt vettek a szovjet hősi emlékmű koszorúzásán.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Sok fiatalt tanított

Sümeg állomás dolgozói november 3-án este a Mészgyár kultúrtermében búcsúztatták a hosszú, becsületes munka után nyugdíjba vonuló *Csiszár Ferenc* váltókezelőt. *Mérnyei Sándor* állomásfőnök búcsúbeszédében hangsúlyozta, hogy Csiszár Ferenc mindig becsületesen, balesetmentesen végezte munkáját és sok fiatalt tanított meg a vasutas munka szakismereteire. Munkatársai, mint egy nagy, egymást szerető család vették körül az „új" nyugdíjast és feleségét, s átadták nekik az ajándékokat.

Bognár Károly
Tapolca

ÚJÍTÁSI *tanácsadó*

Az újítómozgalom irányítása

Az újításokról és találmányokról szóló kormányrendelet 23. §-a előírja, hogy újítási feladatterveket kell kidolgozni. A megoldandó kérdések közé a gazdasági vezetés olyanokat vegyen fel, amelyek megoldása nehézséget okoz és újítók közreműködése kívánatos.

A *Vasúti Főosztály* valamennyi szakosztálya és az *Anyagellátási Igazgatóság* köteles a hatáskörébe tartozó szolgálati ágaknál a súlvponti feladatokat és a szakszolgálat munkáját gátló problémákat összegyűjteni. Az igazgatóságok osztályai és az elbírálási joggal felruházott szolgálati főnökségek, a nagyobb állomások kötelesek helyi jellegű kérdésekkel az országos feladattervet kiegészíteni.

Szabatosan — világosan

A feladattervi pontokat szabatosan és világosan kell megfogalmazni. A pontok olyanok legyenek, hogy azokból minden dolgozó tisztán megismerhesse, milyen feladat megoldását várja a szolgálati főnökség. *Utalni kell arra is, hogy milyen szakirodalom nyújt segítséget a téma megoldásához.* Név szerint megjelölendő az a személy, aki szakmailag segítséget, felvilágosítást tud adni az érdeklődőknek. Meg kell adni az illető pontos tartózkodási helyét és telefonszámát is, hogy akár írásban, telefonon, vagy személyesen meg lehessen keresni szakmai tanácsokért.

Helyes megjelölni, hogy milyen megtakarítás várható az újítástól és a megtakarítás hány százalékát javasolja a szakszolgálat újítási díjként. Ha a javaslat csak eszmei alapon értékelhető, mennyi újítási díjat javasolnak az újítónak.

A feladattervben szereplő feladatok közül a vezető megítélése szerint a legfontosabbakat megoldó újítók részére a megvalósítás után *az újítási díjszámla terhére 3000 forintig terjedhető külön díjat lehet kifizetni.* Ezt az újítási díjból levonni nem szabad. Az a helyes eljárás, ha a feladattervben megjelölik azokat a javaslatokat, amelyeket külön díjban szándékoznak részesíteni, továbbá az összeg nagyságát is.

A feladatterveket vizsgálva, ma még számos hiányosságot tapasztalunk. *Olyan pontok is bele kerülnek, amelyek megoldására már hivatalból történt intézkedés.* Évente csak egy feladattervet adnak ki az év végén. Nem kísérik figyelemmel annak megvalósítását és menet közben nem helyesbítik, nem egészítik ki azt. Félévkor a kiegészítés elmarad és legtöbb helyen még felül sem vizsgálják, hogy mi valósult meg az első fél évben. Ennek alapján nem is lehet helyesbítést, kiegészítést kiadni.

A legtöbb szolgálati helyen elmarad — az üzemi vállalatok kivételével —, *hogy ki nyújt segítséget a feladathoz, mennyi megtakarítás várható, mennyi újítási díjat javasolnak az újítóknak.* Tehát mindazok a tényezők, amelyek ösztönzik a dolgozókat a feladatok megoldására.

A jól elkészített feladatterv ismertetése mind a szakszolgálatnak, mind a mozgalmi szerveknek nagyon fontos feladata. *Minden lehetőséget fel kell használni, hogy minél több dolgozó gondolkozzon a feladattervek megvalósításán.* A termelési tanácskozások, az egyéni beszélgetések, a hangos híradó és a plakátok a legfontosabb, leghatásosabb eszközei a propagandának.

Követendő példa

A *szombathelyi* igazgatóság területén egyéni beszélgetéseket folytattak, kiváló dolgozókkal, újítókkal, akik versenyvállalásban tettek ígéretet egy-egy feladattervi pont megvalósítására. Az *Északi JJ. ÜV.*-ben a feladattervet minden újítónak és a mozgalmi szervek aktivistáinak megküldték. Ezen kívül az újítók egymás közötti versenyében az újítási feladat tervi pontok megoldását kiemelték és több pontszámmal jutalmazták. A *Dunakeszi JJ. ÜV.*-ben valamennyi feladattervi pontról rajzos plakátot készítettek, mely a szövegen kívül így is felhívott a probléma megoldására.

A kialakult jó módszerek ellenére sem lehetünk megelégedve a feladattervek ismertetésével. A szélesebb körben való ismertetést még különböző tényezők akadályozzák.

Helytelen az a nézet is, hogy a feladatterveket nem lehet megoldani. E szemlélet ellen a mozgalmi szerveknek és a gazdasági vezetésnek egyöntetűen kell fellépni.

Ezt a munkát sokan csak kampányfeladatnak tekintik. A feladattervek megjelenése után felolvassák, kifüggesztik a hirdetőtáblára és úgy gondolják, ezzel megtettek mindent. Akadályozza az elterjesztést az is, hogy a feladattervek kevés példányban készülnek el, nem lehet írásban a dolgozók között terjeszteni. *Jó propagandát pedig csak úgy lehet végezni, ha a technikai feltételeket is biztosítják.*

Most következik a feladattervek készítésének ideje. A jól elkészített feladattervek jelentősen segíthetik a mozgalom irányítását. Éppen ezért a mozgalmi szerveknek segíteni kell ezt a munkát, hogy 1965-re minél alaposabb és jobb feladattervek készüljenek.

Sebestyén János

Társadalmi aktívák jutalmazása

Szakszervezetünk szervezési és nevelési, valamint közgazdasági osztálya a [illegible] Októberi Szocialista Forradalom 47. évfordulójának előestéjén *megbeszélésre hívta össze legjobb társadalmi aktíváit.* A szervezési és nevelési osztály azokat az szb-titkárokat hívta meg, akik társadalmi munkában látják el funkcióikat. Mindkét osztályon értékelték az aktívák munkáját, majd tárgyi jutalomba részesítették őket.

A szervezési és nevelési osztály aktíváinak jutalmazásán az elnökség részéről megjelent *Végh Lajos* elnök, *Pánti Béla* alelnök és *Gulyás János* titkár. A közgazdasági osztályon Gulyás János titkár képviselte az elnökséget.

Bizalom és baráti közelség

Magyarország és talán Közép-Európa legnagyobb teherpályaudvara. Naponta több ezer vagon érkezik, indul, csattog át a váltókon. Csaknem másfél ezer ember dolgozik, itt a *ferencvárosi* pályaudvaron.

Éjjel: *világító szentjánosbogarak*, nappal: *nyüzsgő hangyák módjára tevékenykedik az emberhadsereg.* Ebben a nagy egységben minden ember egy-egy pontosan illesztett fogaskerék. Mindenki munkája hozzájárul ahhoz, hogy a hatalmas munkaerőhiány ellenére a pályaudvar a múlt évi eredményeket messze túlszárnyalta.

Sok múlik az embereken

Az embereken múlt és múlik minden. Az összehangolt becsületes munkán. Ebben pedig elvitathatatlan része van a szakszervezetnek.

Hogyan csinálják? Miként dolgoznak? Hogyan szerezték meg tekintélyüket a ferencvárosi szakszervezeti vezetők, aktívák? Ezekre a kérdésekre *Szász Gergely* szb-titkár ad választ.

— 15 tagú szakszervezeti bizottságunk és mintegy 160 aktívánk képezi a mozgalom gerincét. Valamilyen formában azonban csaknem minden tag részese a munkának. A vasutas munka sajátosságaként rövid, tömör értekezletek és főképpen sok személyes beszélgetés módszerével juttatjuk el a tagságunkhoz határozatainkat és ugyanúgy szerzünk tudomást a gondokról, problémákról.

Nemrégen nagy szervező munkát végeztünk az általános műveltség növelését szolgáló oktatás megszervezése érdekében. *838 olyan dolgozónk van, akinek még a 8 általános iskolai végzettsége sincs meg.* Sajnos azonban legalaposabb szervezéssel sem tudtunk 25 jelentkezőnél többet bevonni a tanulásba. Igaz, több százan vesznek részt különféle oktatásban, de ez a kudarc további szívós munkára ösztönöz bennünket.

Több területen azonban eredményekről számolhatunk be. A nőbizottság sikeres kirándulásokat szervezett. *Jó eredményekkel büszkélkedhetnek szocialista brigádjaink.* Az utazó személyzet célul tűzte ki, hogy elnyeri a szocialista üzemrész címet. A Gubacsi komplex brigád kitűnően szervezett munkája, a baráti kollektíva munkára serkentő légköre a jó gazdasági eredmények kútforrása lett.

Javult az együttműködés

A szakszervezeti munka eredményességének egyik alapvető tényezője a szolgálati vezetőkkel kialakított együttműködés. *Ma már elmondhatjuk, hogy a szolgálati vezetők támaszkodnak a szakszervezetre, figyelembe veszik javaslatainkat, észrevételeinket.* A múlt évben például felhívtuk a szolgálati vezetők figyelmét, hogy a vasútőrök bérezésénél nem az új rendelkezések értelmében jártak el. Érveinket elfogadták és rendezték a fizetésüket. Ennek a híre hamar elterjedt a pályaudvaron és jelentősen növelte a szakszervezeti bizottság tekintélyét.

Legutóbb a balesetvédelemről beszélgettünk. Itt vetődött fel a gondolat, hogy *az új vonatkísérő öltöző és mosdó elé szükséges egy felüljárót építeni a balesetveszély elhárítása érdekében.* Az erre vonatkozó javaslatot megküldtük a szolgálati felsőbbségnek.

Sok gondot okoz a szociális helyiségek elégtelensége. *Kevés az öltöző, a személypályaudvar dolgozóinak nincs WC-je.* Hasonló a helyzet a nyugati rendező sarusainál is.

A bizalmiak is helytállnak

Sokirányú a szakszervezeti bizottság tevékenysége. Mint a titkár szavaiból kitűnik, az élet lüktető ütőerén állandóan figyelik, hol kell segíteni. Részesei ennek a munkának a bizalmiak is.

— Én ott élek az emberek között — kapcsolódik a beszélgetésbe *Csernus Tibor* bizalmi. *— A mindennapi beszélgetések, jó baráti kapcsolat az alapja annak, hogy a bizalmi mindenről tudjon, hogy bizalommal forduljanak hozzá örömökkel és gondokkal egyaránt.* A szolgálatban a taggyűlések után vagy a kirándulásokon mindig adódik alkalom egy kis beszélgetésre. Ezeket kell jól kihasználni. Jelenleg a három túr között folyó nagy versengés a központi téma. Erről csaknem mindennap beszélünk. Munkatársaimat hajtja a versenyláz és lelkesen küzdenek az elsőségért.

Bizalom és baráti közelség. Ez a mottója a ferencvárosi szakszervezeti aktíváknak.

Sándor György

Még egyszer a temetési segélyekről

A *Magyar Vasutas* 1964. szeptember 19-én megjelent számában foglalkoztunk a temetési segélyek összegével és azok kifizetési feltételével.

Cikkünk megjelenése óta újabb probléma vetődött fel, ami zavarja a temetési segélyek kifizetését. *Ilyen például, ha az eltemettető a temetés megrendezésével idegen személyt bíz meg, s aki a temetési számlát nem az őt megbízó családtagnak a nevére, hanem saját maga nevére állíttatja ki.*

Az idegen személy nevére kiállított temetési számla azt vonja maga után, hogy a társadalombiztosítás, a 1/2 százalékos ÖTA és a szakszervezeti tagság alapján járó temetési segély teljes összegét csak akkor fizetheti ki, ha a temetés összköltsége ennél több. Ha viszont a számla összege kevesebb, mint az egyébként kifizethető segélyek együttes összege, akkor csak a számla összege fizethető ki.

Ha például [illegible] biztosított apa elhalálozása után 1200 forint temetési költség merül fel, és az eltemettetésről kiállított számla nem családtag, hanem idegen személy nevére van kiállítva, 1200 forintnál, *tehát a ténylegesen felmerült költségeknél több nem fizethető ki.* Ha azonban valamely családtag nevére szól a számla, akkor a teljes összegű segélyek, vagyis 800 plusz 600 és a szakszervezeti tagság alapján 400 forint, összesen 1800 forint is kifizethető.

Az eltemettetés költségeit egyébként viselő családtag később kérelemmel fordul hozzánk, hogy a szabályok szerint járó összes temetési segélyek kifizetését engedélyezzük. Erre a társadalombiztosítási jogszabályok nem adnak lehetőséget.

Ezért ismételten felhívjuk a figyelmet, hogy ha valaki a családtagja eltemettetésével idegen személyt bíz meg, de a költségeket maga viseli, a temetés megrendelőjének ne a megbízott idegen, hanem saját nevét írassa, illetve a temetési számlát a családtag is saját nevére állíttassa ki.

Társadalombiztosítási osztály

40 éves szolgálati idő

Bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták *Dévaványa* állomás dolgozói a nyugalomba vonuló *Bakó János* váltókezelőt, aki 40 éves szolgálati idejét Dévaványa állomáson töltötte el. Munkatársai értékes ajándékokkal kedveskedtek az ünnepeltnek. Bakó János az elmúlt évben kormánykitüntetésben részesült.

Lehotai György

Nem lehetnek külön érdekek

Miért maradt le a minőségi versenyben a dombóvári csomópont?

A tervszerűbb, valóban menetrendszerű vonatközlekedés megvalósítása céljából az őszi forgalom során *külön feladatokat kaptak a legnagyobb csomópontok, közöttük Dombóvár is.* Persze, a külön feladatmegjelölést idézőjelbe is tehetnénk, hiszen a forgalomban szolgálatot teljesítő vasutas számára aligha lehet természetesebb dolog, mint a tervszerűség, a vonatközlekedési terv pontos teljesítése.

A pontosság — a vasúton ez a legfőbb minőségi tényező. Ezt a minőséget kerestük Dombóvárott. Hiába. *Monori István* állomásfőnök csak legyintett.

— Mindent megtettünk, de nem megy. A pártszervezettel és a szakszervezettel karöltve mozgósítottuk az állomás dolgozóit a tervszerűbb, pontosabb közlekedés megteremtésére. Rengeteget dolgozunk, de a minőségi mutatókkal nem tudunk megbirkózni.

A GÉPELLÁTÁS NEM MEGFELELŐ

— Miért nem? — kérdeztük.

— Sok probléma gátol ebben minket — válaszolt az állomásfőnök és sorolta is mindjárt valamennyit. *— A gépellátás nem megfelelő. Az összeállított szerelvények sokat várnak gépre. A késve érkező vonatok is zavarokat okoznak a vonatközlekedési tervben. Az elegy jelentős része Komlóról és Pécsbányatelepről nem a kijelölt számú vonatokkal érkezik. Dunaújvárosból „K"-szerelvényként kellene érkeznie a 6170-es és a 6166-os vonatoknak. Azonban rendszerint csak 8—10 üres kocsi van bennük — minőség szempontjából ezek sem számítanak vonatnak...*

Az ilyen vonatokat rendezni kell Dombóvárott, bár a vonatközlekedési tervben ez a munka nem szerepel. De mi lenne, ha csak az előírt munkát végeznék el velük: *a gépcserét, meg a fékpróbát?*

Az érkező elegy egyébként is nagyon vegyes. Mostanában nagyon ritka az olyan vonat, amelynek rendezési jegyzékében 10—15 kocsi egyirányú feladással szerepel. Rendszerint 6—7 szerelvény gurítása után áll össze egy induló vonat. Az irányvonatok persze, jobbak, de gyakran azokhoz is hozzá kell nyúlni. Pécsbánya-rendező például 1300 tonnás vonatokban küldi a szenet. Az ilyen vonatról 200 tonnát le kell venni, mert 424-es mozdony csak 1100 tonnával mehet be Pusztaszabolcsra. A fennmaradó kocsikat mindig Dombóvár kénytelen tárolni.

GYENGE MINŐSÉGI EREDMÉNYEK

Dombóvár-állomás eddig elért „minőségi" eredményei nagyon gyengék. Október első felében a tehervonatok menetrendszerinti indításában csak 43,8 százalékot értek el. A vonatközlekedési tervet a helyből indított szerelvényeknél 42,6 százalékra, az átmenő vonatoknál 21,9 százalékra teljesítették.

Mennyiségi szempontból nem lehet panasz a dombóváriak munkájára. Sokkal többet végeznek, mint tavaly. Szeptember végéig 1714 vonattal többet indítottak, mint a múlt évben. *Technikai feltételeikről pedig csak annyit, hogy az állomás rég megérett a rekonstrukcióra...*

Erről beszélt a gurítódomb mellett *Pártai István* is, aki beosztása szerint forgalmi hivatalnok, de többet tartózkodik kint, mint az íróasztal mellett.

— Jól dolgoznak az emberek itt a gurítónál — mondotta, miközben a sarusokat figyelte, hogyan fogják meg a kocsikat. *— Ha nekünk több és hosszabb vágányaink lennének, minden mennyiségű elegyet fel tudnánk dolgozni. Nincs irányvágányunk a cukorrépával rakott kocsik, a dunaújvárosi elegy, az üres kocsik, valamint a leadási kocsik számára. Emiatt gurítás után is keveredtek a kocsik, s ha tetszik, ha nem, siktolatással kell útrakész állapotba hoznunk a szerelvények többségét.*

Ha már a problémáknál tartunk, arról is szóljunk, hogy a legtöbb mozdonyvezető mostanában — mióta a túlsúly számukra nem prémiumtényező — megköveteli az egységes terhelésre vonatkozó szabályok szigorú betartását. Alapjában véve igazuk van, *de némelyik, lassan már „dékára" méreti a vonatját.* Másfél óráig vitatkozott legutóbb az egyik mozdonyvezető, mert vonatja 930 tonna volt, a Bátaszék felé szerinte előírt 900 tonna helyett. Végül azért mégis megértette, hogy tévedett, hiszen 424-es gépével 950 tonnát vihetett volna Bátaszék felé.

Az ilyen esetek is hátráltatják a munkát, csakúgy, mint az a 411—062-es tartalék, amelyik legutóbb *két egymást követő éjszaka bement javításra a fűtőházba, de újra csak hibásan jött ki.*

MIT MONDANAK A FŰTŐHÁZIAK

A csomóponti verseny másik fő érdekeltje a fűtőház. Kiváló mozdonyvezetők és fűtők egész sora dolgozik itt. A mennyiséggel náluk sincs probléma. A fűtőházfőnök bizakodó hangon nyilatkozott az eredményekről.

— Eddig egymillióval túlteljesítettük a 100 etkm-tervet. Tovább is növelhetnénk ezt az eredményt, de kevés a vonat. A javítási átlagot 5 százalék alatt tartjuk.

Láthatóan nem aratott sikert ez a kérdésünk:

— Hány géprevárást okozott az utóbbi hetekben a fűtőház?

— Ki beszélt erről? — csattant fel a kérdezett.

— Az állomáson panaszolták... — jegyeztük meg.

— Ők panaszkodnak? Hát én mit szóljak?! 22 gépem az elmúlt 24 órában összesen 5821 percet ácsorgott a forgalom hibájából. Késve kapjuk vissza a gépeket, így mi sem tudunk idejében mozdonyt adni. Gyakran előfordul, hogy kirendelik a gépet, de néhány óra múlva visszaküldik, mert nem készül el a vonat...

Előjöttek itt is a problémák: *a szervezettség hiányosságai, az együttműködés gyengéi.* Kitűnt, hogy a mozdonyforduló túlságosan szoros. Ha valamelyik gép megkésik, máris előáll a géphiány, ami elvben nincs, de a valóságban annál gyakoribb. Egy-egy hiba azután százat szül, és hol a forgalom, hol a vontatás hibájából —, de késik, vagy elmarad a vonat.

Tapasztalhattuk, hogy *nincs meg a kellő megértés az állomás és a fűtőház között.* Egymás segítése helyett inkább egymás hibájából „élnek". Ez a véleménye *Kósa Józsefnek,* a fűtőház párttitkárának is.

— Megtörténik nálunk, hogy az állomás sürgetésére felelőtlenül igérjük a gépet. Azt mondjuk, hogy azonnal indul, pedig csak akkor kezdik szerelni. A vonatkísérők meg órákig ott állnak a vonat mellett, és lesik-várják a mozdonyt. Máskor meg az állomás várakoztat bennünket feleslegesen.

ŐSZINTESÉG ÉS BIZALOM

— Hol a megoldás? Hogyan kellene javítani a két szolgálati ág együttműködését?

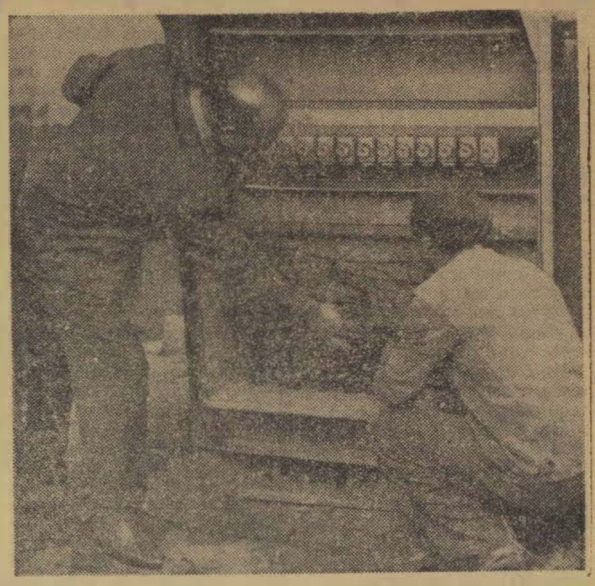
— Őszinteség, bizalom kell ide. Az összefogásnak csak ez lehet az alapja. Évek óta nem ült össze például a két szolgálati hely párt- és szakszervezeti bizottsága, hogy alaposan megtárgyalja az együttműködés kérdéseit. Sokat segíthetne egy ilyen őszinte megbeszélés.

Feltétlenül. Hiszen a csomópont feladatai közösek, *de, ha két irányba „húznak", nincs haladás.* Csak együtt lehetne jobban, gazdaságosabban dolgozni. Ha ezzel nem is tudnának megoldani minden problémát, annyi bizonyos, hogy sok nehézséget eleve leküzdhetnének.

Dombóvárott sem lehet külön állomási és külön fűtőházi érdek — csak egy: *a vasúté!*

L. J.

Budapest—Tárnok között



Budapest—Albertfalva—Tárnok vonalon önműködő biztosítóberendezést szerelnek. Szabó Pál és Lengyelfalvi István az ún. vasbakter szerelésén dolgozik

Posta Mihály, Farsang Ferenc és Lutai Vince szigetelt sín fűrását végzi

(Horváth Erika felv.)

Éber mozdonyszemélyzet

Október 19-én *Előszállás* és *Dunaföldvár* állomás között az 527-es számú szelvényben robogott már az 5028-as számú személyvonat, amikor *Márfi József* mozdonyvezető fényeket pillantott meg a nyílt pályán. Azonnal gyorsféket alkalmazott, és vészsípjelzést adott le. A vonatvezető is észrevette a fényeket, mert mire a szerelvény megállt, már jelzőlámpájával ő is adta a megállj jelzést. Amikor a vasutasok leugráltak a vonatról, és előresiettek az 5099-es számú mozdonnyal és néhány teherkocsival találták szembe magukat. Arra a kérdésre: *hogyan kerültek oda, azt válaszolták, hogy tolatnak.* Mondani sem kell, hogy szabálytalanul, hiszen az esemény színhelye az előjelzőtől mintegy 800 méter távolságra volt. Bizony ezúttal Márfi József mozdonyvezető és fűtője éberségén múlott, hogy a két szerelvény nem ütközött össze.

Gyulai László
Dunaújváros

Egész évben nagy forgalom

Sturovóban javulnak az eredmények, nehány probléma azonban most is orvoslásra vár

Sturovón, a csehszlovák—magyar közös határállomáson még a téli gondok foglalkoztatták a CSD és a MÁV dolgozóit, amikor legutóbb ott jártunk. Most tíz hónap után, az őszi nagy feladatok fináléjában érdemes visszatérni és rövid bepillantást nyerni a közös vasútirányító munka mindennapos gondjaiba.

Közös gond a vonóerőhiány

Az állomás beruházása még nem fejeződött be, az építkezések jelenleg is folynak. *Így a technikai, műszaki előfeltételek még nem teljesek ahhoz, hogy Sturovo maradéktalanul betölthesse közös határállomás szerepét.* A CSD és a MÁV dolgozóinak ezért minden eddiginél többet kell tenniök különleges feladataik sikere érdekében.

1963. nyarán Sturovóban elsősorban a késedelmes szállítmánytovábbítás következtében nagy mennyiségű csehszlovák importáru ment veszendőbe. *Az elegy átlagos várakozási ideje a 24 órát is meghaladta. Ma 4—6 óra után tovább mennek a szállítmányok.* Bár ez az eredmény sem tekinthető véglegesnek. Szervezettebb vonóerő ellátással mindkét oldalon van lehetőség az összeállított, illetve átmenő vonatok várakozási idejének további csökkentésére. Különösen sok múlik Sturovo-állomás dolgozóin, *hiszen gyakori, hogy a vonatot továbbító MÁV-mozdonyok elegy hiányában gépmenetben kénytelenek visszafordulni.*

A nyáron a romlandó áruk jegelése sokat javult. A jégellátás jobb megszervezése, a jegelő vágányok pontosabb kiszolgálása minimálisra csökkentette az áruromlást. A CSD érdemeként emlegetik a meghibásodott kocsik javító vágányokra történő gyorsabb beállítását és kihúzását, a javítások gyors ütemét. Tehát jóformán teljesen megszűnt a tavaly még jellemző szervezetlenség.

Nagy Kálmán CSD állomásfőnökhelyettes figyelemre méltó statisztikát mutat. Jelentős fejlődésről beszélnek a számok. Sturovón a csehszlovák vasutasok már az 1970. évi kocsinormának megfelelő mennyiséget dolgozzák fel.

— Sturovón nincs szezonidőszak, itt egész évben nagy forgalom van — mondotta *Lengyel Ottó*, a magyar kirendeltség vezetője —. *Napi 2000—2400 vagont kell a magyar kirendeltségnek feldolgozni. S hogy vasutasaink erőfeszítéseit még hitelesebben érzékelhessük, íme néhány példa a sok közül.*

Naponta 20 pár vonat

A négy MÁV rendeltetésű fogadó vágányra naponta 20 pár vonat érkezik. *Szinte lehetetlennek tűnik ezt a rengeteg kocsit a technológiában előírt időn belül feldolgozni,* a vonatok ugyanis löketszerűen érkeznek. Dolgozóink azonban igyekeznek, minden mozzanatot kicentiznek, a percekért, a másodpercekért is harcolnak.

Valóban nem irigylésre méltó a Sturovóban dolgozó magyar vasutasok helyzete. *Gyakran megtörténik, hogy lejárt, fővizsgás kocsikban érkezik szállítmány.* Augusztusban 10 nap alatt 43, októberben egy hét alatt 13 kocsiból kellett az árut átrakni. Rengeteg idő, tetemes összeg megy így veszendőbe.

Még mindig magas a számadás nélkül érkező kocsik száma. Megtörténik, hogy naponta 8—10 ilyen kocsi érkezik. Ezek átlag 4—5 napot várnak fuvarlevelükre. Addig a CSD —, érthetően — nem veszi át a szállítmányokat. Mennyivel jobb lenne, ha a vonatokat összeállító állomásokon a vonatfelvevők egyeztetnék a kocsikat a számadásokkal.

Megoldásra váró problémák

Ahogy jártuk az állomást, feszített erővel zakatoló gépezetnek tűnt előttünk a MÁV és CSD vasutasainak összehangolt munkája. Felelősséggel beszéltek eredményeikről, nehézségeikről, s mivel az állomás fejlődésének tükrében tárultak fel a még megoldásra váró problémák, a közös cél érdekében szóltak.

A munka megjavítása érdekében vetették fel azt is, hogy még nem egészen a kijelölt technológiai időn belül történik a vonatok beállítása, kihúzása, a kocsik kisorozása. *Az irányok szerinti vonatrendezés sem oldódott meg.* A közös szolgálati épület előtt az építkezésből visszamaradt mély árok tátong. A vágányok között kocsialkatrészek, papír, csomagolóanyag hulladék éktelenkedik. *A MÁV részére épült új felvételi épület folyosóin feltöredezett a kövezet. A hiányzó kilincsek, betört ablakok is pótlásra várnak,* hiszen a tél már a küszöbön áll.

A közös határállomási munkában becsülettel helytálló vasutasok joggal várják fennhatósági szerveiktől, hogy *ezekkel a hatáskörükbe tartozó „apró" kérdésekkel is behatóbban foglalkozzanak.* Annál is inkább, mivel a *Magyar Vasutas* 1964. január 1-i számában már felvetett néhány hasonló problémát.

Várkúti Miklós

A komáromiak válaszoltak — a legilletékesebbek hallgatnak

Lapunk október 5-i számában *„Határozottabb műszaki, szervezési intézkedéseket"* címmel cikket közöltünk a komáromi vasutasok munkájáról. A cikkre *Molnár István*, állomásfőnök válaszolt szerkesztőségünknek. Válaszát kivonatosan közöljük.

A bírálatból tanultunk — írja. — Dolgozóinkat a meglevő lehetőségek jobb és gazdaságosabb kihasználására mozgósítottuk. *Az állomás dolgozói és vezetői mindent elkövetnek, hogy ne csak a mennyiségi tervet teljesítsék, hanem a minőségi tervünk is jobb legyen.* A csomóponti különcélkitűzéseket a helyi szervekkel megtárgyaltuk és meghatároztuk a tennivalókat. *Sajnos, a villamosforda-gép hiánya miatt nem tudunk előbbre lépni. Ezt a problémát csak az igazgatóság tudja megoldani.* A helyi fűtőház segítsége sem hozta meg a kívánt eredményt. Brigádvezetőink helyesen látták az új menetrend óta történt megtorpanás okát.

A budapesti igazgatóság III. és IV. osztályának képviselői kérésünkre a helyszínre jöttek és *megállapították a villamosgép-szükségletet.* De a IV. osztály képviselője azt is közölte, hogy a villanygépek számát nem tudják növelni. Ezért javasolta négy 411-es sorozatú gépnek a győri fűtőházhoz való visszadirigálását, majd felkérte a III. osztály képviselőjét, hogy az ügyben intézkedjen a Vasúti Főosztályon. Azóta némileg javult a villamosgépek biztosítása, *de még messze vagyunk a menetrendszerinti fordák betartásától.* Legfeljebb egy-két villamosvontatású vonatunk tud menetrend szerint indulni a többi vonat gépre vár.

1963. évi tervünk teljesítése alapján az MT—SZOT Vörös Vándorzászlaját nyerte el kollektívánk. 1964 első felében minden tényezőnket élüzemszinten teljesítettük. Teljesítményeink fokozatosan növekedtek, azonban a májusban életbe léptetett menetrend változásánál a *Budapest—Hegyeshalom* közötti vonalon az igazgatóság megszüntette a gőzvontatást. Az elvont gőzgépeket villanygépekkel még a mai napig sem pótolták. *A menetrend szerint összeállított vonatok gépre vártak és várnak. Ezek felborítják az állomás jó technológiáját.* Emiatt a tehervonati menetrendszerinti indításban a III. negyedévben csak 67 százalékot értünk el. *Állomásunkon nem egyszer dugulások keletkeznek.* Dolgozóink munkalendülete ennek ellenére sem lankadt, de az igazgatóság segítsége nélkül nem tudunk előbbre jutni.

(Egyetértünk a komáromiak segítség sürgetésével. A komáromiak válaszával egy időben vártuk az igazgatóság intézkedését is. Ezt azonban még nem kaptuk meg.

— A szerk.)

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 47. évfordulója alkalmából a szakszervezeti mozgalomban több éven át kifejtett kiváló munkája elismeréséül a *Munka Érdemrend* ezüst fokozata kitüntetésben részesült *Bán István*, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és nevelési osztályának vezetője.

A *Munka Érdemrend* bronz fokozatát kapta *Kisbódis János*, a Vasutasok Szakszervezete Baranya megyei bizottságának munkavédelmi felügyelője, és *Török Ferenc* Püspökladány állomás szakszervezeti bizottságának titkára.

A jövő útját járják

Tágas előtér, rendezett gyári főútvonal, az utak mentén zöld szegélyű parkok, serdülő fenyőcserjék, rend és tisztaság fogadja a belépőt az *Északi Járműjavítóban.* A 4—5 év előtti sáros út helyett, betonjárdán kopog az őszi eső. A kormos, üszkös falak, az összedobált vashulladékok halmaza és aprócska rozoga faszuterének emlékek ma már. Önkiszolgáló étterem, modern Diesel-motorjavító csarnok, *műszakváltás után tágas, higiénikus mosdó és öltözősorok* jelzik több osztályon a változást.

Igen, ez tagadhatatlanul változás. A fejlesztéshez anyagi támogatást kapott a járműjavító műhely kollektívája. A második ötéves terv négy esztendejében *közel 100 millió forintot fordíthattak a fejlődés követelményeitől korábban messze elmaradó üzem beruházási, felújítási terveinek megvalósítására,* a termelést elősegítő korszerűbb gépek beszerzésére, műhelyrészek részleges, vagy teljes rekonstrukciójára. Több száz új szerszámgép, termelési és kiszolgáló eszköz került avatott kezekbe. Traktor, pótkocsis vontató, targoncák, villamos emelők, két tucatnál is több különféle daru lépett a termelésbe a fizikai munka könnyítésére.

A fejlődés mutatója

Az állami erőből történt beruházás és felújítás mellett figyelmet érdemel az üzem munkásainak és műszaki értelmiségének hozájárulása is a termelés növeléséhez. A fejlődés legfőbb mutatója, hogy négy év alatt *az egy dolgozóra eső évi termelési érték 30 000 forinttal nőtt és több mint 10 százalékkal csökkent a termelés önköltsége.*

A dolgozók tömegesen is részt vettek a műhelyek rendjének, új munkahelyi környezetének egészségi és esztétikai képének kialakításában. *Négy év alatt több mint 100 000 társadalmi munkaórát fordítottak parkosításra. S közel 20 000 társadalmi munkaórát az üzemen belül elavult,* a termelési és szállítási folyamatokat hátráltató létesítmények, rozoga épületek lebontására, a hulladék eltakarítására, az üzemen belüli fásításra.

A termelési eredmények és a gazdaságos termelés következtében az év végi nyereségrészesedésből 22,6 napot fizettek ki legutóbb. Az idei III. negyedévi termelési tanácskozásokon a gazdasági vezetők az I. félév termelési eredményei alapján arról tájékoztatták a dolgozókat, hogy 12 nap nyereségrészesedés már biztosított.

Amin még javítani kell

A fejlődés, a büszkeségre is jogosító eredmények mellett gondjaik is vannak az üzem vezetőinek és dolgozóinak. *Javítaniok kell az ütemes termelést, a munka minőségét, és rövidíteni az átfutási időt.* Ezek a legfontosabb tennivalók között szerepelnek.

A darabszámos és dekádtervek teljesítése még mindig a negyedévek és hónapok utolsó dekádjára tolódik. *Augusztusban az AC javításos villamosmozdonyok minden darabja a hónap utolsó dekádjában hagyta el a műhelyt.* Pedig egy-egy villanygép tervezett forgalmi visszaadásához jelentős gazdasági érdekek fűződnek vállalati és népgazdasági szinten egyaránt.

Több járműtípus javításában kedvezőtlenül alakult az átfutási idő. *A villamosmozdonyok AC javításának átfutási ideje 16,4 napra nőtt és túlhaladja a terv előirányzatát. A 4—5 tengelyes motorkocsik javításában közel 20, a Dieselmozdony főjavításánál és C javításnál 16 nappal túllépték a terv előírásait.* E mutatók tekintetében az előző évi teljesítményeknél is rosszabbat mutat a jelenlegi. Egyes részlegekben a munkaszervezés és az anyagellátási munka javítását különösen sürgeti ez a helyzet.

Javult a munkafegyelem

A Diesel-mozdony javítóosztály műhelybizottságának faliltábláján a szakszervezeti bizottság legutóbbi ülésének határozatait olvashatjuk. *„Fellendülőben a szakszervezeti munka"* — jegyzi meg a gyár egyik régi dolgozója.

Ez örvendetes dolog. Minden bizonnyal ennek is része van abban, hogy az utóbbi időben javult a munkafegyelem. *A fegyelmi eljárások száma négy év alatt 70 százalékkal, a munkafegyelmet sértők száma egyharmadára,* a társadalmi tulajdon ellen vétők száma hetedére csökkent.

Több évi huza-vona után megindult az első üzemi általános iskola is. Térképek, falitáblák tarkítják munkaidő után az üzemi étkezdét. 52 munkás ült iskolapadba a gyárkapun belül, hogy elvégezze a VII., VIII. általános iskolai osztályt. *Csak 52!? Pedig 500-nál is többen vannak a 45 éven aluliak, akiknek a szükség, koruk és fejlődő üzemük egyaránt tanácsolja, hogy pótolják a hiányukat.*

A magasabb képzettség megszerzésén ennél többen fáradoznak. *Technikumban 170, gimnáziumban 49, egyetemen és főiskolán 35, műszaki munkásakadémián pedig 150 dolgozó tanul tovább.* A második, harmadik szakmunkásképesítés megszerzése, a technika elsajátítása, a technikusvégzettség megszerzése, a könyvtárat rendszeresen látogató 600 dolgozó követendő út. Ez vasutunk és valamennyi műhelyünk jövője. Járjunk bátrabban ezen az úton, másutt is.

Kovács János

Csehszlovák vasutasok Hatvan állomáson

A hatvani vasútállomás vonatkísérőinek kezdeményezésére, *öt éves szerződés jött létre az állomás vonatkísérő szocialista brigádja és a kassai vasútállomás vonatkísérő szocialista brigádja között.* A szerződés értelmében január 1-től a két ország és két állomásanak szocialista brigádjai versenyben állnak egymással, s közben tapasztalatcseréken bővítik szakmai tudásukat.

Augusztusban a hatvaniak látogattak el Kassára, októberben pedig a kassaiak tettek viszontlátogatást Hatvanban.

Szűcs Ferenc
Hatvan

Szakszervezeti aktivisták az őszi forgalom sikeréért

Baranya megyei tapasztalatok

Az elmúlt hetekben szakszervezetünk szervei Baranya megyében is *legfontosabb feladatuknak tekintették az őszi szállítási tervek végrehajtásának segítését.* E munka irányítói a szakszervezeti bizottságok mellett elsősorban a közgazdasági bizottságok voltak.

Tapasztalataik, a szolgálati helyek többségének javuló eredményei alapján megállapítható, *hogy eredményesen mozgósították a dolgozókat az őszi forgalom sikeréért való munkálkodásra.* Hasznos volt, hogy a közgazdasági bizottságok már augusztus folyamán az egyes szolgálati helyek eredményeinek tükrében elemezték az őszi feladatokat. Ennek alapján készítették elő a harmadik negyedévi termelési tanácskozásokat. A gondos előkészítés számos jó javaslatot, értékes munkafelajánlást eredményezett.

Nem is maradt el ezek hatása. *Pécs- és Sásd-állomáson* például, ahol korábban nem érték el a kívánt eredményeket, ma már csak néhány tized százalék hiányzik az élüzem feltételek teljesítéséhez. Hasonló a helyzet *Mohács-állomáson* is. *A pécsi fűtőháznál jól segítette a szakszervezeti bizottság a mozdonyfelhasználási mutató teljesítését.*

Szólni kell arról a hiányosságról, hogy több szakszervezeti bizottság a megszervezés segítése után magára hagyja a szocialista brigádokat. Így aztán későn veszik észre, hogy a naplót nem vezetik, az értékelés nem folyamatos —, a munka reális elbírálása akadályokba ütközik. A verseny nyilvánosságának biztosításáról sem szabad megfeledkezni, mert az eredmények értékelése nélkül nincs igazi verseny.

A szakszervezeti bizottságok Baranya megyében idejében felismerték a társszolgálati ágak és a szállíttató vállalatok szakszervezeti bizottságaival való jó kapcsolat kiépítésének szükségességét. Sokat segít ez a vasárnapi és éjszakai rakodás megszervezésénél. Abban például, hogy Pécs és Mohács-állomások szocialista szerződést kötöttek az AKÖV-vel, jelentős szerepük volt e szolgálati helyek szakszervezeti bizottságainak.

Feladat az év hátra levő részében is bőven akad. Az eddiginél *hatékonyabb mozgósító munkát kell végezni a személyvonatok menetrendszerűsége, a vonatok átlagos terhelése, valamint a fajlagos szénfogyasztás javulása érdekében.*

A munkaverseny szervezése során arra is jobban kell ügyelni, hogy a jutalmat mindig azok kapják, akik a legjobban dolgoznak. Gondoskodjanak a munkaverseny nyilvánosságáról és segítsék a munkafegyelem megszilárdítását, a balesetmentes szolgálatot.

(l — j)

Munkásvédelmi őrjárat

Ezek is az őszi gondokhoz tartoznak

Gyakran találkozunk azzal a megállapítással, hogy a megnövekedett szállítási feladatok, elmossák a határokat az eddig megkülönböztetett őszi és egyéb szállítási időszakok között. Úgy is szokták mondani, hogy nálunk egy összefüggő őszi csúcsforgalom alakult ki.

Nem akarunk a megállapítássokkal részkérdések vitájába bocsátkozni, mégis meg kell mondani, *hogy belátható ideig továbbra is az őszi forgalmi időszak lesz az, amely alatt a vasutnak a legnehezebb feladatokat kell megoldania,* mert a nagyobb szállítási feladatok mellett a munka végrehajtásának a feltételei is nehezebbek. Ezekre a körülményekre szeretnénk felhívni azoknak a figyelmét, akik bármely fokon, akár mint irányítói, akár mint végrehajtói minőségben vesznek részt e nagy jelentőségű vasúti feladat ellátásában.

Nagyobb gondot az oktatásra

A szállítási feladatok jobb és gyorsabb elvégzése érdekében hozott intézkedések legfeljebb csak azt biztosítják, hogy a bázisidőszakhoz viszonyítva több tonna áru elszállítására van lehetőség, de a vonalaink telítettségének, a vonatok rendezésének, a vonatok vonatfogadásának nehézségei ugyan úgy fennállnak, mint a bázisidőszakban.

Ha a számszerű pontossággal kiszámítható teljesítménynövekedéshez még hozzászámítjuk az időjárás okozta nehézségeket, láthatjuk, hogy *a vasút szállítási feladatait továbbra is elsősorban a vasutas dolgozók még jobb, áldozatosabb munkájával lehet megoldani.*

Ilyenkor ősszel már számolni kell azzal, hogy a napsütéses, kellemes, tiszta időjárás órák alatt kedvezőtlenre fordulhat. *Ezekre minden oktatás és szolgálatváltás alkalmával fel kell hívni a figyelmet.* Annál is inkább, mivel a tapasztalatok szerint a vasutasok jelentős része ilyen helyzetben szinte mindig a legnagyobb bizonytalanságról tesz tanuságot.

A távolbalátás korlátozottsága esetén nehézséget okoz, hogy sokan vanak, *akik nem ismerik a szabályokat, vagy egyszerűen nem akarják azokat alkalmazni.* Az ilyen magatartás feltűnő módon magán hordja a felelőtlenség, a tudatlanság bélyegét. *Ha a cselekedet tudatos, akkor annak elkövetője a legnagyobb bűnözők egyikévé válik,* mert a távolbalátás korlátozottsága esetére előírt szabályok be nem tartásánál nem lehet nagyobb mértékben veszélyeztetni az emberek életét, testi épségét és a népgazdaság értékeket.

Ne kockáztassunk

Hazánk területén nem olyan sok a ködös napok száma és azok nem terjednek ki egyszerre olyan nagy területekre, hogy a távolbalátás korlátozottságának elmúltával fokozott munkával ne lehetne rövid idő alatt pótolni azt, amit a korlátozott távolbalátás idejére előírt szabályok betartása okoz. *Éppen ezért értelmetlen kockáztatni. Ha a távolbalátás korlátozott, fokozottabban szükség van az előírt szabályok betartására.*

A távolbalátás korlátozottságának idején a dolgozók közül sokan elvesztik a más körülmények között természetesnek tartott távolsági és időbecslő képességüket. Ha valaki ilyen helyzetbe kerül, annak azonnal *meg kell tenni a szükséges intézkedéseket, hogy a vonat menetének lassításával vagy esetleg annak megállításával is, minél rövidebb idő alatt visszaszerezhesse tájékozottságát.* Érdekes, hogy erről a távolbalátás korlátozottsága idején sokaknál bekövetkező rendkívüli állapotról mindenki tud, de senki sem beszél róla. Pedig nem ártana a fokozottabb felvilágosítás, *mert nagyon sokba kerülhet a szabályok be nem tartása,* a jelzők és jelzések megfigyelésének az elmulasztása.

Ezúton is felhívunk mindenkit, de különösen az oktatókat, hogy a téli forgalmi munkát nehezítő természeti nehézségeket körültekintéssel, jó felkészültséggel igyekezzenek ellensúlyozni.

Fehérvári József
a VBO vezetője

Ámokfutó targoncavezető

A munkavédelmi felügyelők feljegyzéseiből

A vasúti főosztályon tartott tervbírálati értekezleten arról győződtünk meg, hogy a tervezésre feljogosított szervek *a terveket a tervbíráló értekezletek előtt munkavédelmi szempontból nem ellenőrzik.* Ez abból adódik, hogy több helyen még ma sem hajtották végre a 34/1963. évi törvényerejű rendelet alapján módosított *Munka Törvénykönyv* és ennek *Vasúti végrehajtási utasítás* 1. §. 2. pontjának előírásait.

Az idézett rendelet előírja: *„A dolgozók egészséges és biztonságos munkafeltételeinek biztosítása érdekében a tervezésre feljogosított szervek vezetői — felelősségük érintetlenül hagyása mellett — létszámukból munkavédelmi szaktanácsadó mérnököt (technikust) tartoznak kijelölni és trásban megbízni a készülő tervek munkavédelmi és egészségügyi szempontból történő felülvizsgálata, valamint a tervezéshez szükséges szaktanácsadás céljából".*

A fentiek hiányában a tervek munkavédelmi szempontból sok esetben nem megfelelőek, átdolgozásra szorulnak. Ez többletmunkát jelent, ugyanakkor hátráltatja a kivitelezés megkezdését. Ilyenkor a befejezési határidő elhúzódik, emiatt egy-egy beterezett létesítmény kivitelezésének ideje eltolódik. Helyes lenne, *ha a tervezésre feljogosított szervek vezetői intézkednének a munkavédelmi szaktanácsadók mielőbbi kijelölésére, illetve beállítására.*

★

A pécsi igazgatóság a vonatok rendezésének gyorsabbá tétele érdekében *Dombóvár* állomáson egy gurítóvágány építését vette tervbe. Az igazgatóság — mint generáltervező — beruházási programjában és az ezzel kapcsolatos költség-előirányzatában *arra már nem fordított gondot, hogy az ott dolgozók részére a balesetmentes munkához szükséges térvilágítás biztosítva legyen.*

Lehetséges, hogy nem a gondosság, hanem a tervezési irányelvek kellő ismeretének hiányáról van szó?

★

Munkavédelmi felügyelőségünk októberben munkavédelmi ellenőrzést tartott a *debreceni járműjavítóban.* A balesetek megelőzése érdekében kifejtett eredményes munkáiukért *Váczi Mihályt,* a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelőjét és *Hegedüs Ernőt,* a vállalat biztonsági megbízottját megdicsérjük.

★

Az elmúlt években a *szentesi építési főnökség* munkavédelmi tevékenysége sok gondot okozott munkavédelmi felügyelőségünknek és megyei szerveinknek. Legutóbbi ellenőrzésünk tapasztalatai arról győztek meg bennünket, hogy a főnökség illetékesei *okultak a bírálatokból és a kiskunhalasi fűtőház építésénél történt halálos balesetből.* Örömmel látjuk, hogy *Fehér István* vezetőmérnök alapos, elemző munkát végez a bekövetkezett balesetek okainak felderítésében.

★

November 2-án 9 óra 5 perckor *a székesfehérvári járműjavató egyik akkumulátoros targoncája versenypályának tekintette az állomás és fűtőház területét.* Súlyosbította a körülményt, hogy a beépített területen előírt 4 km/óra sebesség helyett a kb. 10 km-rel száguldó targoncán egy fiatalkorú dolgozó állva utazott, aki „az élesen vett" kanyarban csak segítséggel maradt meg a kocsi platóján. A targoncavezető versenyre kelt egy 375-ös sorozatú mozdonnyal is az előtt mintegy 10—15 méterre tudott csak átvágni.

Ezúton is szeretnénk az ámokfutó targonca vezetőjének tudomására hozni, hogy az őt igazoltatni akaró igenis illetékes volt az igazoltatásra.

★

Felhívjuk a figyelmét a *debreceni építési főnökség* illetékeseinek az I. sz. építésvezetőség balesetvizsgálati munkájában tapasztalt mulasztásokra. A rendszeres ellenőrzés elmaradása és a 1962. évi 20. sz. Hivatalos Lapban megjelent 110 799/1962. I/3. C. rendelet végrehajtásának *elmulasztása miatt a mai napig 10 olyan IX-es kórismájú baleset nem nyert tisztázást, illetve kivizsgálást, melyekre az említett rendelet világos intézkedést tartalmaz.* De ugyanez a helyzet 88 dolgozó VIII. kórisméjű sérülésénél, melyekről szintén nincs tisztázva hol, miként történtek. Tekintve, hogy a főnökség és az építésvezetőség is Debrecenben székel, az ügy gyorsan tisztázható és a hiányosság is megszüntethető.

Saját kárán tanult

Zalaegerszegen október 27-én *Bicskei József* váltótisztítót szerencsés kimenetelű baleset érte. A baleset azért következett be, mert Bicskei József a lira vágányon váltókat tisztított és egy ellökött kocsicsoport után nem nézett körül, hanem tovább folytatta a munkát. Szerencséjének köszönheti, hogy a következő kocsicsoport úgy lökte fel, hogy beesett a két sínszál közé és ott meglapult, míg a tartalék megállt.

A figyelmetlenség, a gondatlanság majdnem az életébe került. Az ijedségen kívül azonban semmi baja nem történt. Ezúttal saját kárán tanult, de mások is okulhatnak a történtekből.

Markos József
Zalaegerszeg

Fokozottabb ellenőrzést

Budapest Déli pályaudvaron többször kétes külsejű fiatalemberek molesztálják a dolgozókat. A rendőrség figyelmét már számtalanszor felhívtuk erre, hiszen ennek súlyos következményei is lehetnek. Október 28-án este pedig három huligán szemtelenkedett a kocsimosás nődolgozóival. A nődolgozók védelmében közbelépett *Amfer János* lakatos is. Erre Amfert tettleg bántalmazták, s jobb oldalába kést szúrtak. A mentők életveszélyes állapotban szállították kórházba.

Foki István
Budapest

Vasutasok az Erkel Színházban

Szinte hagyományossá vált már a vasutasok körében az operabérlet. Az indulásnál, 1960-ban sokan féltek attól, hogy az éjjel-nappali szolgálatot teljesítő, az ország különböző részében lakó vasutasok nem igénylik.

Nem így lett!

Az operaelőadásokat látogató vasutasok száma évről évre nő. 1963/64-es idényben 1150 bérlet kelt el. Az idén újabb 500 vasutas állt be az operakedvelők közé. Hegyi József mozdonyvezető Szentesről, Agh Gézáné számfejtő Namukanizsáról és Dárdai Miklós pályamester Pápáról jár Budapestre, hogy meghallgassa az örökszép melódiákat.

Az elmúlt évben Verdi Aidájának. Puccini Toscájának és Hacsaturján Gajanéjának volt nagy sikere. Az 1964/65-ös évadban az operairodalom gyöngyszemeit tűzték műsorra.

— *Megérdemlik a vasutasok a szép műsort* — mondják az Opera vezetői. — *Ilyen nagy tömegű, lelkes közönség ritkán látogatja az előadásokat.*

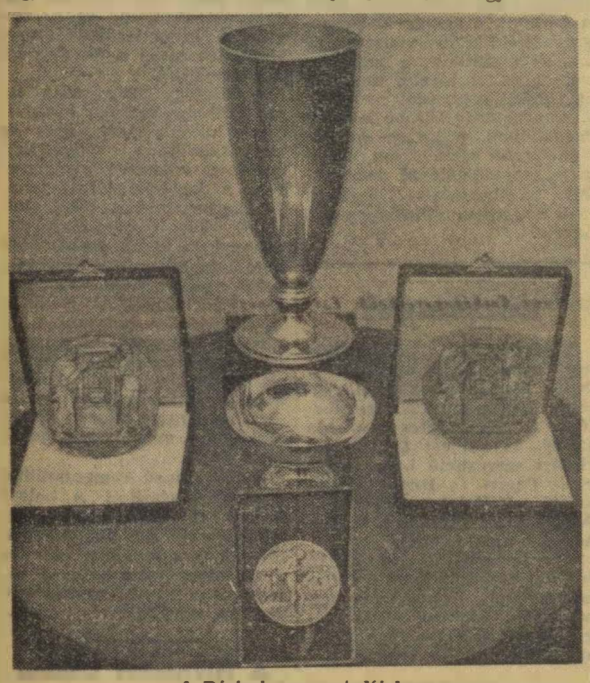
Az idei bérletidény Saint-Saëns: Sámson és Delilájával kezdődött. Ezután Puccini: Pillangókisasszony, Aszafjev: Bahcsiszeráji szökőkút, Verdi: Traviáta, Rossini: Tell Vilmos című darabját láthatják majd a bérlettulajdonosok.

— gergely —

Magyar vasutas képzőművészek sikere Párizsban

Tizenkilenc ország részvételével október 25-én nyílt meg a VII. Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti Kiállítás Párizsban. A *Galeria Balzac* kiállítási szalon termeit ezúttal a különböző országok vasutasainak művészeti alkotásai töltötték meg. A kiállítás körültekintő szervezésről, jó rendezésről tanúskodik.

A FISAIC *(Vasutasok Nemzetközi Kulturális Szövetsége)* elnöksége joggal elégedett. A szövetség fennállása óta ez az első alkalom, amelyen ilyen nagyszámú kiállító vesz részt.



A Párizsban nyert díjak

(Hemző Károly felvétele)

Csak a nemzetközi zsűri tagjai panaszkodtak, hogy a sok értékes, magas színvonalú festmény és szobor közül helyszűke miatt több kitűnő alkotás nem kerülhetett kiállításra. Egyébként a zsűri, amelynek három francia, egy svájci és egy holland tagja volt, hivatásuk magaslatán állva, jól oldotta meg a nehéz feladatot. A kiállított művek közül — tekintet nélkül alkotójának hovatartozására — a legjobbak kerültek díjazásra. Ez valamennyi részvevő ország küldötteiből jó érzést váltott ki.

A kiállítás szervező testülete a hivatalos ünnepségek és ülések után arról is gondoskodott, hogy Párizs történelmi nevezetességeit megismerhessük. De lehetőség nyílt arra is, *hogy több ország vasutas küldötteivel beszélgessünk a magyar vasutasok életéről, munkájáról*, melyet nagy érdeklődéssel hallgattak. Érdeklődésüket fokozta a magyar vasutas képzőművészek alkotásainak nagy sikere.

Ismeretes, hogy 1960-ban, majd 1962-ben magyar vasutas képzőművész nyerte el a FISAIC aranyérmét. A párizsi kiállításon 17 festménnyel és 9 szoborral vettünk részt. Festészetben *Nagy Lajos*, a miskolci vasutas kör tagja *Csendélet* című alkotásával a II. díjat, szobrászatban *Sziklai Gyula*, a budapesti kör tagja *Ülő nő* című fehér márványszobrával a III. díjat nyerte, *Czikora László*, a budapesti kör tagja *Lovak* című festményével bronzérmet nyert.

Kaszás István

Ötszázötvennégy vasutas tanul Baranya megyében

A vasutas dolgozók tanulási kedvének fokozódását bizonyítja, hogy az idei oktatási évben *Baranya* megye területén 347-en iratkoztak be a dolgozók iskolájába. Középiskolában 150, főiskolán és egyetemen 57 vasutas folytatja tanulmányait Baranyában.

A szakszervezeti bizottságok, a bizalmiak eredményes felvilágosító munkájának is köszönhető, hogy az idén több vasutas tanul ebben a megyében. *A kultúrnevelési bizottságok még a nyáron megkezdték a szervezést.* Felhívták a figyelmet a műveltség előnyeire, másutt politikai szempontból magyarázták a tovább tanulás szükségességét.

Eredményes szervező munkájáért külön is dicséretet érdemel *Hárságyi Aladár*, a megyei kultúrbizottság tagja, aki pontos kimutatásokat készített az állomási dolgozók iskolai végzettségéről és állomásvizsgálatok alkalmával a dolgozók és a vezetők között egyaránt agitált a tanulásra.

Sok a bejáró dolgozó, mégis nőtt a továbbtanulók száma *Pécsbánya-rendezőn*, valamint *Siklóson* és a *hirdi gazdasági vasutnál.*

A legfontosabb feladat most a tanuló vasutasok segítése, hogy ki ne maradjanak az iskolából. Jó példát mutatnak ebből a szempontból *Pécs-állomáson*, ahol két oktatótiszt segíti rendszeresen az *„öreg diákok"* felkészülését. Így a legbonyolultabb számtanpélda sem jelent leküzdhetetlen akadályt . . .

(l)

A nagyvilágból

Október óta harmadszor sztrájkolnak az olasz vasutasok

Alig egy hónapja, a napok meghatározott órájában Olaszországban megbénult a vasutak forgalma. *Szinte jelszóra álltak meg a vonatok, szüntették be a rakodást, húzták le a jegypénztárak redőnyeit, állították „megálljra" a jelzőket.* Csak órák múlva indultak el újból a szerelvények, költözött élet az álló gépekbe, vették fel újra a munkát. És ez így ment nap nap után. *Az első sztrájkot azóta második, majd e hó 9-én a harmadik követte.* Erről tájékoztattak bennünket a lapok, a rádió, a televízió.

Mi van e hírek mögött? Mi váltotta ki a több mint kétszázezres vasutastömeg e nagyszabású harci akcióját?

Az okok alapjában gazdasági természetűek. Az elmúlt néhány évben Olaszországban fellendült a gazdaság. A felszínen a gazdasági élet új, konjunkturális jelei látszottak. Az üzleti élet virágzásnak indult, nagy termelő beruházások kezdődtek, még az iparilag elhanyagolt délen is. Látszólag jól mentek a dolgok. Nem oldotta meg azonban e rózsásnak látszó fellendülés az olasz dél sok százezres munkanélküliségét, nem enyhítette a parasztság földéhségét, továbbra is tízezrek vándoroltak ki, sokszor százezer olasz dolgozó kényszerült munkát vállalni a nyugatnémet és belga bányákban, a legembertelenebb körülmények között. (*Ott, ahová hazai munkás a borzalmas körülmények és alacsony bérek miatt nem volt kapható.*)

A konjunktúra mégis valóságos volt a nagytőke számára. A fellendülés azonban nem hozott javulást a dolgozó tömegeknek. Ellenkezőleg. A modernizálás, a viszonylagos túltermelés (főleg az autóiparban), újabb terheket rótt a vállaikra. Egyes gazdasági ágazatokban — így a vasúton is —, *a termelés racionalizálásával, a műszaki fejlesztéssel ezrek fölött lógott, és lóg ma is Damokles kardjaként a munkanélküliség veszélye.* Sok helyen csökkent a munkaidő, de vele a bér is.

Többségben ezek az okok váltották ki *az olasz testvérszakszervezet vezette tömeges vasutassztrájkot, melyben a vasutasság 90—95 százaléka vett részt.* Természetesen, ez — mint ahogy az olasz „gazdasági csoda" — csak a felszínes szemlélő előtt jelentkező kép. Sokkal többre világít e harcos megmozdulás. Mutatja, hogy a kommunisták által vezetett CGIL-be (CGIL harcos baloldali szakszervezet) tömörült dolgozók jól szervezettek, ismerik osztályérdekeiket, képesek azért harcolni. *Világossá teszi előttünk és mindenki más előtt, hogy az olasz vasutasok, de más olasz dolgozórétegek is ma már a kommunistákban és az általuk vezetett harcos szakszervezetekben látják érdekeik igaz kifejezőjét.*

Az olasz vasutasok harcai — jóllehet, mint az elején írtuk, alapjában gazdasági természetűek —, jelentős politikai válságra is mutatnak. A Moró-féle „középbal"-politika ma már nem elégíti ki az olasz munkásosztályt. *Harcos, baloldali, az ő sajátos érdekeiket kifejező politikát akarnak. És ilyen politikát ma Olaszországban csak a baloldali erők, elsősorban a kommunisták képviselnek.* Ez az érzés, vagy inkább tudat hatja át a harcos hagyományokkal és jelennel rendelkező olasz vasutasságot, az olasz dolgozó **népet.**

Meggyőződésünk — és ezt szívből kívánjuk —, hogy az olasz vasutas dolgozók harcát, amelyet a jobb élet- és munkakörülményekért vívnak, teljes siker koronázza.

S. J.

Szolnoki fiatalok a szállítás első vonalában

Lelkes felajánlásokkal, dicséretes eredményekkel készülnek *Szolnok állomás* fiataljai a KISZ II. kongresszusára. Az ipar és a mezőgazdaság növekedő termelése egyre több áru továbbítását vonja maga után, s ebből jelentős rész jut a szolnoki gócpontra is. Az elmúlt egy hónap szállítási eredményei a szolnokiak eredményes munkájáról tanúskodnak.

A csomópont fiataljainak különösen nagy részük van a tehervonatok átlagos terhelési tonnatervének 110,48 százalékos teljesítésében, amely 7.48 százalékkal több a vállaltnál.

Az állomás KISZ-esei tapasztalt szakmunkások segítségével versenyre hívták a város közlekedésében dolgozó fiatalokat. *Vállalták, hogy a takarékossági mozgalom keretében az ifjúsági brigádok a KISZ II. kongresszusáig 2 millió forintot takarítanak meg.* Vállalásuknak eddig mintegy fele arányban — egymillió forint értékben már eleget tettek.

A szolnoki csomóponton már befejeződtek a KISZ-alapszervezeti vezetőségi választások. Az állomási KISZ-bizottság és küldöttértekezlet résztvevőinek választása is megtörtént. A gócpont fiataljai most új KISZ-vezetőséggel az élen, lelkes helytállásukkal járulnak hozzá a vasút előtt álló őszi és téli nagy szállítási feladatok sikeréhez.

(Várkuti)

Szocialista brigádvezetők tanácskoztak a miskolci fűtőházban

Miskolc fűtőház KISZ-szervezetének helyiségében több mint 60 szocialista brigádvezető ült össze, hogy megbeszélje az elért eredményeket és az elkövetkezendő hónapok szállítási feladatait. Az értekezletet *Simon Tibor*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse nyitotta meg, majd *Czimma János* fűtőházfőnök tartott beszámolót.

Elmondotta, hogy a fűtőház dolgozóinak *az őszi szállítási időnyben 2 millió 845 000 elegytonnakilométert kell teljesíteni.* Ehhez az szükséges, hogy a gőzmozdonyok 92 százalékát üzemben tudják tartani. E feladatok megoldásához a szakszervezet és a szakvonal kérte a szocialista brigádvezetők segítségét és támogatását.

A szocialista brigádvezetők ígéretet tettek, hogy erejükhöz mérten mindent elkövetnek az őszi és téli forgalom sikere érdekében és kérték, hogy a már évek óta együttműködő, jól dolgozó brigádokat ne bolygassák meg, hagyják őket együtt dolgozni. Bírálat hangzott el a Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottságának címezve, mivel a pályaudvaron közel száz szocialista brigád működik és csak két brigádvezető képviselte a pályaudvart.

Kisvárdai János
Miskolc

VETERÁNOK KÖSZÖNTÉSE

November 5-én, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 47. évfordulója alkalmából vasutas veteránok és fiatalok találkoztak szakszervezetünk székházának klubtermében. Az elnökség nevében Szabó Antal főtitkár meleg szavakkal köszöntötte a vendégeket. A fiatalok nevében Pataki Ilona mondott rövid beszédet. A beszédek elhangzása után Szabó Antal főtitkár jutalmakat adott át a veteránoknak és a fiataloknak.

A veteránok az üdvözlő beszédeket hallgatják

Szabó Antal főtitkár Rétfalvi Ferencnek nyújtja át a jutalmat

Kedves színfoltja volt az ünnepségnek a vasutasszakszervezet Benczur utcai óvodásainak színes műsora

(Hemző Károly riportja)

634 szocialista brigád

Szeged állomás szakszervezeti bizottsága felülvizsgálta a szocialista brigádmozgalom helyzetét. A vizsgálat eredményét szb-ülésen tárgyalták meg. Hasonlóképpen járt el a hódmezővásárhelyi és a szegedi pályafenntartási főnökség, valamint a szegedi fűtőház szakszervezeti bizottsága.

A mozgalom kibontakozásához *az igazgatóság központi szolgálata is sok segítséget adott.* Közös aktíva- és szocialista brigádvezetői értekezleteken az igazgatóság vezetője és helyettese, továbbá az egyes osztályok vezetői több ízben is tartottak előadást.

Mint a számok is mutatják, a szocialista brigádmozgalommal való rendszeres foglalkozás a meglevő hiányosságok mellett is eredményes volt. Míg a szegedi igazgatóság területén 1960-ban *257 brigád, 1965 taggal, jelenleg 634 brigád 4740 taggal vesz részt a cím elnyeréséért folyó versenyben.*

A brigádvizsgálatok tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a szocialista munkaverseny szélesebb körű és alaposabb kibontakozásának alapját képezi ez a mozgalom, amely egyben a szocialista embertípus kialakítására is hatással van. Örvendetes, hogy *nemcsak a nagyobb szolgálati helyeken foglalkoznak a mozgalommal, hanem kisebb létszámú szolgálati helyeken is. A makói* XVI. pályamesteri szakasznál 5 brigád 75, a *szegedi Gazdasági Vasútnál* 3 brigád 21, *Kiszombor* állomáson 3 brigád 9 taggal tűzte célul a cím megszerzését.

Természetesen akadnak még hiányosságok is. Mindezek ellenére a szegedi igazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok eredményesen segítik a tervek teljesítését. A többi dolgozóval együtt nekik is részük van abban, hogy az igazgatóság az első félévi áruszállítási tervét 107.4, az utasszállítási tervét 99,6 százalékra teljesítette.

Sziládi Sándor
Szeged

Sport

A BVSC nyerte a jégkorong Béke Kupát

A BVSC kupagyőztes jégkorong-csapata

(MTI. Foto Kovács Gyula felv.)

November 4-én a Kisstadionban rendezték meg a jégkorong Béke Kupa döntőjét. A kupáért a két legjobb formában levő együttes a BVSC és az Újpesti Dózsa együttese mérte össze tudását. Az első két harmadban mindkét együttes óvatosan játszott. Az iram közepes volt. A lassú játék a BVSC együttesének kedvezett jobban.

Az első harmadban mindkét csapat kihasználva emberelőnyét, egy-egy gólt ütött. A második harmadban nem esett gól. A harmadik harmadban azután megélénkült a játék. *A BVSC fiatal tehetséges csatárai egyre-másra vezették támadásaikat a lila-fehérek kapujára.* A tervszerűbben játszó vasutas csapat két gyors góljával 3:1 (1:1, 0:0, 2:0) arányban megérdemelten nyerte a mérkőzést, ami a Béke Kupa elnyerését jelentette.

A mérkőzés után *Bikár Deán dr.*, a Magyar Jégsport Szövetség elnöke adta át a győztes csapat kapitányának a Béke Kupát és az érmeket.

A BVSC együttesében a következő játékosok harcolták ki a győzelmet: *Balogh, Babán, Koutny, Gámán, Bikár, Zsitva B., Kertész, Kárpáti, Leveles, Bakai, Dudar, Kósa, Miklós, Kepes J. és Petyerák S.* A csapat edzője *Háray Béla.*

Berczik és Rózsás a malmői EB-re utazó asztalitenisz válogatott csapatban

November 22—29 között rendezik meg a svédországi Malmőben a IV. Asztalitenisz Európa Bajnokságot. Az EB-re utazó magyar válogatott csapatban két vasutas versenyző *Berczik Zoltán* és *Rózsás Péter* is helyet kapott. A *Vasútépítő Törekvés* két válogatott versenyzője a keret többi tagjával együtt, szorgalmasan készül a legjobb európai versenyzők találkozójára. Hogy milyen eredménnyel térnek vissza Malmőből, azt ma nehéz megjósolni. Minden esetre bízunk abban, hogy a két válogatott versenyző megállja a helyét, nem okoz csalódást az EB-n.

Bizalmunkat mindenekelőtt arra alapozuk, hogy Berczik, mint a legtapasztaltabb, legeredményesebb magyar versenyző, végig harcos felfogásban, támadó szellemben játszik. Hatszoros Európa-bajnokunk egyébként eddig 126 alkalommal húzta magára a címeres mezt. Rózsás Péter 52-szer volt válogatott. Balkezes, okos versenyző. Tőle is jó szereplést várunk.

A magyar asztalitenisz-válogatottat Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára is, mint az Asztalitenisz Szövetség elnöke, elkíséri Malmőbe.

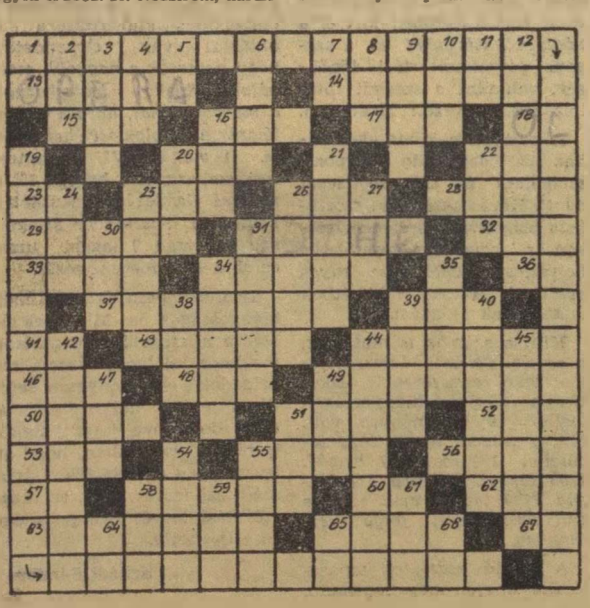
Kitüntették az olimpián eredményesen szerepelt sportolókat

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa november 2-án a Parlament kupolatermében kitüntette a XVIII. nyári olimpiai játékokon eredményesen szerepelt magyar sportolókat és szakvezetőket.

Kisházi Ödön, az Elnöki Tanács elnökhelyettese üdvözölte az olimpián szép sikert elért magyar sportolókat, s teljesítményükért az Elnöki Tanács és a magyar dolgozó nép köszönetét fejezte ki. Beszéde után kitüntetéseket nyújtott át az olimpián eredményesen szerepelt sportolóknak és szakvezetőknek.

A tokiói olimpiai játékokon résztvett 14 vasutas sportoló közül heten részesültek kitüntetésben. *Dr. Menczelényi Tamás-né Agoston Judit* vívó, *Konrád II. János* vízilabdázó, *Tóth Géza* súlyemelő, a Magyar ... köztársasági Sportérdemérem arany fokozata, *Turóczy Judit* úszó és *dr. Kamuti Jenő* vívó a Magyar Népköztársasági Sportérdemérem ezüst fokozata, *Erdősi Lajosné Tolnai Márta* tornász és *Lenkei Ferenc* úszó a Magyar Népköztársasági Sportérdemérem bronz fokozata kitüntetést kapta.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Vessük jól emlékezetünkbe! 13. Piperecikk márka. 14. Kényszermunkával súlyosbított számkivetés. 15. Regényét Gárdonyi írta meg. 16. Kelet, németül. 17. Fizetés. 18. Állati lakhely. 20. Helyhatározó. 22. Szőfaj. 23. Egymást előző betűk. 25. Ezzel kezdődik a staféta. 26. A Bakony egyik csúcsa. 28. Nőszirom, kardiliom. 29. A pénzintézetek részéről átvett összeg. 31. Vízben élő állat. 32. Mezőgazdasági szerszám. 33. Eltérő a többitől. 34. Nyelvcsalád. 36. Hat kétharmada. 37. Szokásos záró rendelkezés. 39. Tetejére. 41. Kis folyóvíz. 43. Áttetsző festék. 44. A vaj avas ízét és szagát ez adja. 46. Tó németül. 48. Borsod-Abaúj-Zemplén. 49. Francia kikötő. 50. Udvari ünnepély. 51. A Tisza mellékfolyója. 52. Mesterség. 53. Létező. 55. Kérdőíveken szerepel. 56. Önnel bevon. 57. P. J. 58. Átvitt értelemben pártfogás, védelem. 60. Folyadék. 62. Megyéje a végén. 63. A II. világháború partizán parancsnoka volt. 65. Kérdőszó. 67. Igekötő.

Függőleges: 1. Személyes névmás. 2. Az élettel teszi. 3. Velence tengeri fürdője. 4. Görög haladó szervezet névbetűi. 5. Biztató szó. 6. A Szajna mellékfolyója. 7. Okozat szülője. 8. Takarmánygabona. 9. Vissza: megsemmisítő erejű jog. 10. Lakoma. 11. Az előző szó hangtalanul. 12. A vezetés tana, görögül. 16. Mutatószó. 19. Ez a tél. 20. Helyhatározószó. 21. Csónak. 22. Vajon írd 24. Talál. 25. Lassan lépeget. 26. Nem bocsátkozik harcba. 27. Betűpótlással cseh város. 30. Lángolás. 31. Lichtenstein fővárosa. 34. Nyolcthólyagú csontoshal. 35. Vissza: a figyelmeztető. 38. Fogoly. 39. Kárpát-ukrajnai község. 40. Kőzet. 42. A jog egyik fajtája. 44. A vese betegsége. 45. Olasz falu Verona mellett. Itt győzte le Napóleon az osztrákokat 1796-ban. 47. Előző. 49. Lom ikerszava. 51. Folyadék. 54. Kutyafajta. 55. Mar. 58. Vajon ér? 59. Sem kezdete, sem vége nincs. 61. Női név (ék. fel.). 64. Kettősbetű. 65. Csapadék. 66. A. J.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 19. **Beküldési határidő:** decsember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Verseny nyilvánosság. Eredmények értékelése.

Könyvet nyertek: Pallay Gyula Miskolc, Kun Béla u 63. Özv. Károlyi Ferencné Sárvár, Vörösmarty u. 6. Szűcs Károly Méntőcsanak vasútállomás. Pásztor Jenőné Miskolc, Arany János u. 2. sz. IV. em. Károlyi Ferenc főtiszt Bp., XVII. (Rákosliget) VIII. utca 31.

Levelezőink írják

A Déli pályaudvaron 27 bizalmi tevékenykedik — *írja levelében Foki István, a pályaudvar szb-titkára.* — Bizalmijaink lelkiismeretesen, fegyelmezetten végzik munkájukat. Nemcsak szolgálati beosztásukban mutatnak példát, hanem a társadalmi munkákból is az elsők között veszik ki részüket. A legjobbak: *Huszár Józsefné, Rákóczi Jánosné, Schreiner Jolán, Perczel József, Veress Géza, dr. Posta Tibor* és *Bognár Károly*, de jól dolgoznak a többiek is.

★

Október 26-án a 2420 sz. vonattal utaztam Pécsre. A személyvonat párnás kocsijában dermesztő hideg volt. *Nagykanizsa állomás miért nem sorozza ki a fűtésre nem alkalmas kocsit?* Az egyik másodosztályú kocsiban az Utasellátó is lezárt magának egy fülkét, de a kosaras dolgozó csak Szigetváron szállt fel. Úgy gondolom, az ő szolgálata nemcsak Pécs—Szigetvár viszonylatra vonatkozik, mert a vonat Nagykanizsáig közlekedik és a 150 kilométeres távolságon az utasoknak hiányzik az étszolgálat — *írja Várfalvi Gyula gyékényesi levelezőnk.*

★

Háromnapos oktatásban részesültek a budapesti bizottsághoz tartozó szakszervezeti bizottságok nőfelelősei — *írja levelében Tóth Mihályné, a Budapesti Magasépítési Főnökség nőfelelőse.* — A három nap alatt olyan előadásokat hallhattunk, amelyek hasznos útmutatást nyújtanak. Az előadások mellett kellemes, műsoron kívüli meglepetés volt *a főzési bemutatóval egybekötött gyakorlati oktatás a háztartási gáz takarékos használatáról.* A tanfolyam gondos megszervezéséért elismerés illeti a budapesti bizottságot.

★

Kazincbarcika állomás dolgozói termelési tanácskozáson értékelték a harmadik negyedév munkáját — *írja Behán Rózsa, kazincbarcikai levelezőnk.* — Az állomásfőnök a beszámolóban az eredmények ismertetése mellett a hibákról is beszélt. Állomásunkon ugyanis *megnövekedett az idegen kocsik tartózkodása.* Sok kívánnivaló van még a grafikonos kiszolgálásban. A Borsodi Vegyikombinátnál levő kiállítatlan kocsik lemaradása az irányvonati tervek eltolódását idézi elő. Sok szó esett termelési tanácskozásunkon a munkafegyelemről és a téli forgalomra való felkészülésről is.

★

Példamutató munkát végez a szentesi építési főnökség szeged-rókusi gépállomásán a *Kandó* és a *Makarenkó* szocialista brigád — *olvastuk Tótka Károly levelében.* — Jó munkájuk eredményeként a Kandó Ifjúsági brigád *az oklevél mellett már a szocialista brigád jelvényt is megszerezte.* A két brigád közül a Makarenkó brigád rendelkezik nagyobb tapasztalattal. A gépállomás két szocialista brigádja Szeged város felszabadulásának 20. évfordulója, november 7-e és a KISZ kongresszus tiszteletére újabb vállalásokat tett.

★

A közelmúltban dicsérő levél érkezett a zalaegerszegi állomásfőnök címére — *tudósít Markos László Zalaegerszegről.* — A levélben *Pongrácz László* jegyvizsgálót dicséri egy ferencvárosi nyugdíjas mozdonyvezető, aki a többi között azt írja, hogy amikor Balatonszentgyörgyön a hajnali órákban Zalaegerszeg felé induló vonatra az utasok átszálltak, a jegyvizsgáló kocsitól kicsiig szaladva igyekezett segítséget nyújtani. *Ugyanezt tette később minden megállóban, pedig az eső kíméletlenül esett.* Ilyen udvarias jegyvizsgálóval már régen találkoztam — fejeződött be a nyugdíjas mozdonyvezető levele.

KÖZLEMÉNY

Tájékoztatásul közöljük, hogy a szocialista munka műhelye dísztábla és oklevél végleges ármegállapítása megtörtént. A plexikeretes dísztábla 126,60, az oklevél 117,70 forintért szerezhető be a budapesti Papír- és Irodaszerértékesítő Vállalat Dekorációs Áruházában (Budapest, V., Fehérhajó utca 12. sz.).

A megrendelést posta útján is lehet eszközölni, ha a vállalat igazgatója és szakszervezeti bizottsága bélyegzővel és aláírással ellátott levélben kéri azt a Dekorációs Áruháztól.

A szerkesztőség üzeni

Foki István, Tóth Mihályné Budapest, Bognár Károly Tapolca, dr. Bánkfalvy Gyula, Totka Károly Szeged, Markos József Zalaegerszeg, Gyulai László Dunaújváros, Fekete László, Antal József Miskolc, Várfalvi Gyula Gyékényes, Molnár István Komárom, Fehér Szilárd Nagykőrös, Lehotai György Dévaványa, Szűcs Ferenc Hatvan. **Leveleike: lapunk anyagához felhasználjuk.**

Totka Károly, Marosán Pál Debrecen, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Pintér Lajos Vácrátót, Foki István Budapest, Bognár Károly Tapolca **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Foki István Budapest Markos József Zalaegerszeg, Jantyik Pál Torbágy, Nagy Elemér Hatvan. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Szerkesztőségünk névtelen levelekkel nem foglalkozik.

HÍREK

— *A KÖZELMÚLTBAN TÖBB TÍZEZER balesetmegelőzésre felhívó plakátot adott ki a 8. szakosztály. Az utazóközönség hibájából származó balesetek megelőzése érdekében egy oktató jellegű játékfilm készítését is tervbe vették.*

— A munkában élenjáró fiatalok részére autóbuszkirándulást szervezett a Dunakanyarba a szakszervezet elnöksége mellett működő ifjúsági bizottság. A kiránduláson 38 fiatal vett részt.

— Ghánában sikeresen halad egy új vasútvonal építése. Az új vonal Tema és Akokombo városokat köti majd össze.

— *ÚJ KÚT fúrási munkálatait kezdték meg november elején Nagykőrös állomáson. 1965 elején az állomás felújításához is hozzáfognak.*

— Jól sikerült önkéntes véradó napot szerveztek az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökségnél. A főnökség adminisztratív és fizikai dolgozói közül 55-en adtak vért.

— A kibernetika alkalmazása a vasúton címmel dr. Jenei Kálmán MÁV főtanácsos október 28-án és 29-én Belgrádban, 31-én pedig Zágrábban tartott előadást a magyar és jugoszláv vasutak között fennálló tapasztalatcsere keretében.

— Két új világítótorony épült Celldömölk állomás rendezőpályaudvarán. Az új térvilágító berendezések megkönnyítik majd a kocsirendezők munkáját.

— Mintegy 500 vasutas tanul Szabolcs-Szatmár megyében a különböző általános és középiskolákban, technikumokban, valamint egyetemeken. A középiskolában tanulók korrepetálását több szolgálati helyen is megszervezték. Záhonyban külön tanulmányfelelős foglalkozik a továbbtanulók problémáival.

— *SZEGEDEN A KÖZELMÚLTBAN kezdték meg a háborúban elpusztult régi, vasúti Tisza-híd víz alá merült részeinek kiemelését. A Közlekedési Múzeum kérésére a régi híd egy felszínre hozott darabját a múzeumnak adják majd át.*

— Új típusú cementszállító vagonokat készített a bolgár Georgi Dimitrov Vasúti Művek kollektívája. Az új vagon súlya 8 tonnával kisebb, mint a régi típusúké, a befogadóképességét pedig 46,5 tonnáról 54 tonnára növelték.

A Hivatalos Lapból

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

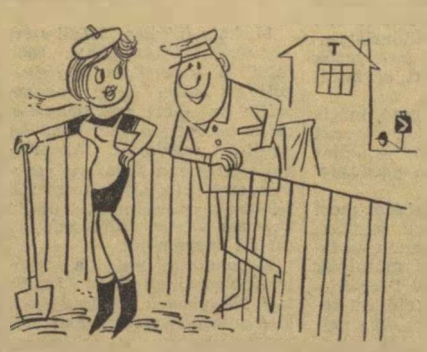
44. számból: Újítók részére meghirdetett verseny pályadíjainak kiosztása.

Vasútigazgatóságok munkaversenye.

45. számból: 44 197/1964. BVKH. A C. 3. sz. Utasítás (7) kiegészítése, módosítása.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u 41
Telefon: városi: 229—658.
üzemi: 89—17
Terjeszti: a Napszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

ŐRHELYNÉL



— *Mondja, magát azért fizetik, hogy nekem udvaroljon?*

— *Társadalmi munkára is kell időt szakítani...*

RAKODÓN

— *De megijesztettek! Azt mondták, csak egy ember dolgozik.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM Ára 40 fillér 1961. DECEMBER 1.

Kormányrendelet az MT—SZOT vörös vándorzászló és az élüzem címek adományozásáról szóló határozat módosításáról

A kormány a SZOT előterjesztése alapján 1031/1964. (XI. 22.) számú határozatával módosította a voros vándorzászlók és az élüzem címek adományozásáról szóló 1022/1961. (XI. 15.) Kormány számú együttes határozat egyes rendelkezéseit.

Az 1022/1961. (XI. 15.) Kormány számú MT—SZOT határozat III. B/b. pontjának módosítása elsősorban az ipar átszervezése következtében vált szükségessé. A módosítás hozzájárul ahhoz, hogy *az érdekelt vállalatok, a vasút területén pedig a vasúti csomópontok, az üzemi vállalatok, az önálló szolgálati helyek, főnökségek,* eredményes működését — *az anyagi ösztönzési rendszerrel összhangban* — erkölcsi ösztönzőkkel elősegítsék.

Továbbra is az illetékes

miniszter a szakszervezet elnökségével együttesen adományozza az élüzem címet

a kollektíváknak, amelyek *éves tervüket az általuk meghatározott versenycélkitűzések megvalósításával a legeredményesebben teljesitették.* Emellett azonban értékelni kell a munkásvédelem érdekében kifejtett tevékenységet és *előnyben kell részesiteni azokat a vállalatokat, szolgálati főnökségeket, csomópontokat,* amelyek jobb eredményt értek el a dolgozók egészségének és testi épségének védelmében.

A módosítás szerint a kitüntető cím adományozása esetén meg kell állapítani, *hogy a vállalat, vagy vasúti csomópont, mely termelési egységei jogosultak a cím viselésére* és milyen arányban részesednek a kitüntető címmel járó jutalomösszegből.

A cím viselésének engedélyezésénél, valamint a jutalomösszeg felosztásánál a termelési egység létszáma mellett

mérlegelni kell, hogy milyen arányban járultak hozzá a kitüntető cím elnyeréséhez.

Az elbírálás során a számszerű és mérhető termelésigazdasági eredményekkel együtt mérlegelni kell az adott termelési egységeknek a *szocialista munka műhelye, üzemrésze, vállalata, szolgálati helye* címért folyó versenyben elért eredményeket is.

A módosítás az erkölcsi és anyagi ösztönzés hatékonyságát is növeli azzal, hogy lehetővé teszi: *„azok a vállalatok, amelyek valamely népgazdaságilag kiemelkedő jelentőségű gazdasági, illetve fejlesztési feladatot sikeresen oldanak meg, az MT—SZOT vörösvándorzászlót időtartamtól függetlenül évközben is elnyerhetik".*

A határozat kimondja, hogy a fenti alapelveket értelemszerűen kell alkalmazni a vasúti csomópontok és közlekedési vállalatok vonatkozásában is.

Ennek megfelelően az 1965. évi élüzem célkitűzések kiadásával egyidőben történik intézkedés.

a 129 588/1961. I/2. B. sz. alatt kiadott végrehajtási utasítás módosítására is. *(MÁV Hivatalos Lap 1962. évi 1. sz.)*

Az új elbírálási rend szerint először 1966. május 1. alkalmából adják át (az 1965. évi eredmények alapján) a vörös vándorzászlókat és az élüzem kitüntetéseket.

A szállítási feladatokat kocsiálláspénzzel nem lehet megoldani

Tanácskozás Kőbánya-felsőn

A vasút és a szállítófelek közötti együttműködés tovább javítása érdekében értekezletet tartottak Kőbánya-felső állomáson. A fontos tanácskozáson a *X. kerületi Pártbizottság, a Vasúti Főosztály* 8. szakosztálya és *a budapesti igazgatóság,* továbbá a TÜKER Vállalat is képviseltette magát.

Az üdvözlő szavak elhangzása után, elsőnek *Nagy József* Kőbánya-felső állomás főnöke kért szót. Rámutatott a vasút és a szállító felek hibáira, beszélt az elégtelen ki- és berakodási időkről, a körvasúti fordák késéséről, a tartalékmozdonyok hiányosságairól. Ugyanakkor azt is elismerte, *hogy a MÁV és a szállító felek között létrejött újszerű kooperáció a ki- és berakodási idők csökkenését eredményezte.* Ez kocsinként átlagosan 3—4 órát jelent. A TÜKER III. sz. telepe címére 1964. januárjában 952 kocsiból 622 után 80 000 forint álláspénzt fizettek ki. A jó összefogás eredményeként szeptemberben 634 kocsiból 254 volt álláspénzes. *A 18 órás rakodási idő 11,2 órára csökkent.* Ez egyben azt is jelentette, hogy több vasúti kocsit tudtak biztosítani egyéb szállításokhoz.

Szeiber István felügyelő, Kőbánya-Hizlaló állomásfőnöke még a 11.2 óra kezelési időt sem találta kielégítőnek. A rakodás gépesítését szorgalmazta. hiszen a követelményeknek. *a fokozott szállítási feladatoknak csak korszerű feltételekkel lehet megfelelni.* Ügyelni kell azonban arra, hogy a gyorsaság ne menjen a biztonság és a vasúti munka rovására. Egyes kirakó vágányokon ugyanis a gondatlanul kirakott szén miatt nagyon sok vasúti kocsi akad el. *A forgalmi szakosztály figyelmét külön felhívta a körvasúti fordulókra, mert késésük nagyon sok bajt okoz.* Ugyanakkor kérte, hogy a gőzös tartalékmozdonyok helyett, ha lehet Bo—Bo-t adjanak.

A budapesti TÜKER Vállalat osztályvezetője, *Veres János,* elismerte a TÜKER hibáit a késedelmes, körülményes kirakásokat. Bejelentette, hogy hamarosan rakodógépek könnyítik és gyorsítják meg ezt a munkát.

Rigó László, a budapesti igazgatóság III. osztályának helyettes vezetője, megígérte, hogy *a körvasúti fordához és az érdekelt állomásokra* rövidesen Bo—Bo mozdonyokat adnak. *Császár László* szakosztályvezető-helyettes a tervszerű szállítás megszervezéséről, a rakodások gyorsabbá tételéről beszélt. *Hangsúlyozta, hogy a vasút szállítási feladatait kocsiálláspénzzel* — bármilyen összegű legyen is az — *nem lehet megoldani.* Nekünk egyedül az állásidők csökkentése, a ki- és berakás gyorsulása segíthet.

Ez az értekezlet az eddig elért eredmények mellett, még egy jó tanulsággal is szolgált. Szép szóval, közösen a hibák őszinte beismerésével eredményesebb munkát lehet végezni mint mereven ragaszkodni a rendelethez, a paragrafushoz. Bár ez is becsületes eljárás, de az a kérdés, melyik a célravezetőbb.

Gergely József

Készülődés a télre

A monori pályafenntartási szakasz dolgozói megtették már az előkészületeket a téli időjárás fogadására. A szerszámok rendben sorakoznak a raktárban. S mint a képen is látható, Franyó István vonalgondozó is lelkiismeretesen végzi a sínszálakat összekötő csavarok ellenőrzését

Tóth László előmunkás brigádja síncserét hajt végre az állomás térségében

(Horváth Erika felvételei)

Nagykőrös állomáson szocialista brigádok dolgoznak

Csattognak az ütközők. A sötétben imbolyognak a jelzést adó lámpák, megannyi parancs, előre, hátra ... A tartalékmozdony szorgalmasan lökdösi a kocsikat. Az egyik guruló kocsira felugrik valaki, behúzza a féket. *Készül az éjszakai gyorsteherhez az elegy.* Sietni kell a vonatnak, nem szabad késni.

Nagykőrös állomáson szocialista brigádok dolgoznak. Irányítójuk *Vörös Pál* főintéző, állomásfőnök, aki három éve vezeti az állomást. Jó szervezéssel a szűk keresztmetszetű állomáson minden különösebb fennakadás nélkül bonyolítják le az évről évre növekvő őszi forgalmat.

Fehér Szilárd
Nagykőrös

Prágában ülésezett az OPW tanácsa

A KGST-országok közös teherkocsiparkja (OPW) tanács Prágában november 17-től 24-ig megtartotta ülésszakát, amelyen *Lindner József,* a magyar küldöttség képviselője elnökölt. A tanácskozáson *Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország,* a *Német Demokratikus Köztársaság, Románia* és a *Szovjetunió* képviselői vettek részt, s megvitatták az OPW-tanács első négyhónapos munkájának eredményeit. Megállapították, hogy az elmúlt időszakban növekedett a teherkocsipark kihasználása, és gyorsult a forgalom.

A tanácskozás a kölcsönös megértés és az elvtársi együttműködés szellemében zajlott le. (MTI)

Tovább folytatják a budapest—hegyeshalmi fővonal korszerűsítését

Nagyméretű pályafelújítási munkálatok kezdődtek még 1963-ban a 188 kilométer hosszú *budapest—hegyeshalmi* fővonalon. A távlati tervek szerint, néhány év alatt teljesen kicserélik a vágányhálózatot azokon a szakaszokon, ahol a felépítmény már nem felel meg a műszaki követelményeknek. Helyettük hézagnélküli síneket fektetnek le.

Mint a Budapesti Igazgatóság Építési és Pályafenntartási osztályán elmondták, *Tatától Komáromig* már befejezték a jobb vágány felújítását, amelyen most, már 100 kilométeres sebességgel is közlekedhetnek a vonatok.

1965-ben újabb 10 kilométeren, *Tatabánya-alsó* és *Tata* között végzik el a kétvágányú pálya rekonstrukcióját. *Ahol a kiöregedett alépítmény megkívanja, talajcserét is végeznek.* Ezért az előkészítő földmunkálatokhoz már az idén hozzáláttak, s a tavasz folyamán kezdődő átépítést a legkorszerűbb vágányfektetési technológiával, *minden eddiginél rövidebb idő alatt kívánják lebonyolítani.* Szinte minden mozzanatot gépesítenek.

A vasbetonaljakra már előre rászerelik a vágányokat, így a kész sínmezőket a helyszínen csak egymásba kell illeszteni. A rögzítő és az aláverő munka is folyamatosan haladhat a vágányfektetők mögött. *Gondoskodnak arról is, hogy a korszerűsítési munkák ne okozzanak zavart a forgalomban.* Ezen úgy segítenek, hogy az építés szakaszán elrendelt vágányzár idejére átterelik a forgalmat a szomszédos, ellenirányú vágányra. Tatabánya-alsó —Tata közötti szakaszon a jövő év végére nagy teherbírású vasúti pálya, 100 kilométeres sebesség is megengedett lesz.

V. M.

Fejlett munkamódszer a járműjavítás szolgálatában

A Közlekedéstudományi Egyesület közlekedési tagozatának vasútgépészeti szakosztálya járműjavító szakcsoportjának rendezésében, a teherkocsik folyamatos javítási rendszerének kialakításáról érdeklődéssel kísért előadást tartott *Matkó József,* a járműjavító osztály helyettes vezetője a *Technika Házában.*

Az előadó hangsúlyozta, hogy tudományos alapon kell kidolgozni a szalagrendszerű javítás alapelvét és ugyancsak tudományos adatok felhasználásával kell *megalkotni a legalkalmasabb berendezéseket, a legoptimálisabb munkakörülményt biztosító műhelyeket.* Erre egyrészt azért van szükség, mert a MÁV egyik legnagyobb egységét, a teherkocsijavítás képezi, másrészt, mert a bázisnövekedés mértéke — az önálló javítókban — még ma is kisebb, mint 1938-ban volt.

A teherkocsi-javítás 55 százaléka folyik csak csarnokban. A többi röptelő alatt, vagy a szabadban. A teherkocsi javítócsarnokok hidegek, fűtetlenek, s az évi egyenletes termelést a téli kemény idő nagyban gátolja.

Ezután munkaszervezéssel és a szalagrendszerű teherkocsijavítás részletes elemzésével foglalkozott, majd arról beszélt, hogy ilyen *elavult és korszerűtlen körülmények között nem lehet már megfelelni azoknak a követelményeknek, amelyet a magyar vasút, a korszerűbb közlekedés megkövetel.* Ennek a feltételnek egyedül csak a szalagrendszerű javítás, a korszerű technológia tehet eleget. A korszerű szalagrendszerű javítás előnyei ismertek. Köztudomású, hogy a termelés az év minden szakában az egyenletes javításokat a technológia szerint biztosítja, a fizikai munkát könnyebbé teszi és a műszaki adminisztrációt csökkenti. A javítási idő jóval kevesebb, a munkakörülmény pedig megfelel a szociális követelményeknek.

Új üzemorvosi rendelő Szombathelyen

A szombathelyi járműjavítóban november 4-én *Szabó Antal,* a szakszervezet főtitkára bensőséges ünnepség keretében adta át rendeltetésének az új üzemorvosi rendelőt. *A létesítményt a szakszervezet központi vezetőségének jelentős anyagi támogatása és az üzem dolgozóinak lelkes társadalmi összefogása eredményeként létesítették.*

A központi vezetőség ez év junius 12-én tárgyalta meg a vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetét. Állást foglalt többek között abban is, hogy mivel a vasutasok üzemegészségügyi ellátottsága nincs arányban a megnövekedett szállítási és karbantartási feladatokkal, valamint a felszabadulás óta megemelkedett létszámmal, *a szakszervezet anyagi eszközökkel is segíti a hiányzó egészségügyi felszerelések pótlását.* Ezek és a dolgozók által felajánlott több mint ezer társadalmi munkaóra figyelembevételével úgy határozott, *hogy 350 ezer forintot fordít a fél százalékos alapból új üzemorvosi rendelő építésére* a szombathelyi járműjavítóban.

Elismerés illeti a vállalat mozgalmi és szakmai szerveit, mert fáradtságot nem ismerve gyorsan elháritották azokat az akadályokat, amelyek ma még egy-egy építkezés megkezdését megelőzik. Köszönet a kivitelező vállalat dolgozóinak, amiért — a létesítmény hivatásának tudatában — *úgy dolgoztak, hogy az határidő előtt elkészült.* Örömmel látni a vállalat dolgozóinak lelkes közreműködését is.

A rendelő ma már teljesíti nemes hivatását. Büszkék lehetnek rá a dolgozók, különösen azok, akik részt vállaltak építésében. *Jól felszerelt kezelő, elsősegélynyújtó, kötöző, fogászat, laboratórium és fektető áll az arra rászorulók rendelkezésére.*

A jó hozzáállás a dolgozók egészségének megvédéséért érzett felelősség, a felsőbb szakszervezeti szervek menetközbeni segítésének hatására így válik valósággá a központi vezetőség határozata.

Követendő példaképül állítjuk a vállalat mozgalmi és szakmai szerveit minden szervünk, de különösen azok elé a szervek elé, amelyek egyidőben hasonló segítséget kaptak a központi vezetőségtől, de a kapott segítség realizálása, ennél fogva a központi vezetőség határozatának a végrehajtása még késik.

K. F.

ALAPSZERVEZETI *választásokra* KÉSZÜLÜNK

A budapesti bizottság tapasztalataiból

Az elmult szakszervezeti választások tapasztalatai is bizonyítják, hogy a szakszervezeti tisztségviselők és a tagság a választási munkában megerősödve jobban helyt tud állni. A vasutas-szakszervezet budapesti bizottságára, mint minden középszervre *körültekintő, alapos munka vár a soron következő választások idején.* Arra törekszünk, hogy a választások zavartalanul menjenek végbe.

A felsőbb szervek határozatait és iránymutatásait figyelembe véve készítettük el a választásokkal kapcsolatos munkatervünket, a választási irányelvet és a választó taggyűlések, küldött közgyűlések forgatókönyveit. A forgatókönyvekkel együtt rögzítettük a szavazatszedő és a jelölő bizottság munkájával kapcsolatos tennivalókat is.

A választással kapcsolatos tennivalókat elnökségi és budapesti bizottsági ülésen, majd az ott hozott határozat alapján belső munkatársi és szakszervezeti bizottsági értekezleteken vitattuk meg. Ezen kívül az elkészített írásos anyagokkal minden érdekelt aktívát elláttunk. A budapesti bizottság tagjai és szakszervezetünk elnökségének tagjai közül több elvtársat kértünk meg a választások előkészítésének segítésére. Az alapszervi választások gondos előkészítése és mintaszerű lebonyolítása érdekében *patronálókat jelöltünk ki.* A patronálók a menet közbeni tapasztalatokat megbeszélik az operatív bizottsággal, illetve a budapesti bizottság titkárával. Azt tapasztaljuk, hogy a szóbeli eligazításunk mellett kiadott írásos anyag és az alapszervezeteknek nyújtandó segítség az előkészítő munkában megfelelően érvényesül.

A budapesti bizottság nagy gondot fordít arra, hogy *minden alapszervezeti választás a szakszervezeti demokrácia jegyében bonyolódjon le.* Ennek szellemében nyújtunk segítséget a negyedik negyedévi taggyűlések megrendezéséhez, amelyeken sor kerül a jelölőbizottságok megválasztására. Annál is inkább, mivel *a jelölőbizottságok számára ezek a taggyűlések már irányelvként határozzák meg a választandó testület számát, a vezetőségválasztó taggyűlés beszámolójának főbb pontjait.*

A jelölőbizottságok munkáját különös gonddal segíti, hogy azok minden szakszervezeti tag véleményét ismerve valóban a legjobb munkát fejthessék ki. Az előkészítő munka során *arra is gondot fordítunk, hogy a jelölő bizottságok a jelöltek névsorát kifüggesszék a munkahelyeken,* hogy azok a tagok is megismerjék a jelölteket, akik nem tudtak részt venni a taggyűléseken.

Arra törekszünk, hogy a választásokkal kapcsolatos munkaterv, ütemterv *mar a bizalmi választások mikénti lebonyolítását is tartalmazza.* Így lehetőség nyílik egyrészt az alapszerv, másrészt a középszerv hathatósabb segítségére. Erre azért van szükség, mert ha a szakszervezeti csoportgyűlések tartalmasak, jelentősen hozzájárulhatnak a taggyűlések beszámolójának jobb összeállításához, az alapszervi választások sikeréhez. Ezen túlmenően a csoportgyűlések eredményessége a jelölőbizottságok munkáját is nagyban segíti.

Az előkészítő munka során segítenünk kell az alapszerveket úgy is, hogy lehetővé váljon az esetleges tagdíjelmaradások rendezése. Ennek érdekében már a decemberi taggyűlések után a munkahelyeken kifüggeszthetjük a választásra jogosultak névjegyzékét.

Szakszervezeti bizottságaink többsége a kapott szóbeli és írásos tájékoztatások alapján már az elmult napokban [illegible]dett a választások előkészítéséhez. Eddig különösen dicséretes munkát végzett a *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség I-es szakasza, a Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség, a MÁV Kórház, a Vasúti Főosztály, a Nyugati pályaudvar, az Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség, az Északi Járműjavító, a Ferencvárosi Fűtőház és a Landler Járműjavító* szakszervezeti bizottsága.

Összegezve a leírtakat, választási munkánk akkor lesz igazán eredményes, *ha az előkészítés mellett nem feledkezünk meg a szállítási tervekről, ha fokozottan gondoskodunk a dolgozókról, az utóbbi a téli időszakban különösen fontos.* Ha jó eredményekkel zárjuk az évet, a téli hónapokban is megteszünk mindent, méltóan készülünk fel felszabadulásunk 20. évfordulójának megünneplésére.

Szabó Pál

Ázik az áru, fázik az utas

Túrkeve állomás dolgozói jó munkájukért dícséretet érdemelnek. A harmadik negyedévben 107 százalékra teljesítették a tervet. A kocsitartózkodásra és kihasználásra sem lehet panasz. Ami az állomás dolgozóit illeti, *mindent megtesznek a jó és eredményes munkáért.*

A szolgálati felsőbbségről mindez már nem mondható el. Hosszú idő óta nem orvosolják a túrkeveiek panaszát. *A várótermeken az ablakok rosszak, töröttek, az áruraktár tetőzete hibás, esős időben beázik.* Javítása késik. A 200 vagonos tárházhoz szükség lenne egy fő iparvágányos raktárnokra. Az ígéret csak ígéret maradt.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba.

ÚJÍTÁSI *tanácsadó*

Ki tekinthető közreműködőnek?

Többen kéréssel fordultak hozzánk, hogy a közreműködéssel kapcsolatos kérdésekről szeretnének hallani. Az újításokról szóló kormányrendelet 17. §-a foglalkozik a közreműködőkkel. *Eszerint azokat, akik az újítás kísérletét, illetve megvalósítását átlagon felüli tevékenységükkel előmozdítják, közreműködői díjban kell részesíteni.* Közreműködői díjban az újító kivételével, munkakörre való tekintet nélkül, bárki részesíthető. Vezetőállású dolgozó, irányító szerv dolgozója, igazgató, főmérnök, kutatóintézeti dolgozó is kaphat közreműködői díjat, ha átlagon felüli tevékenységgel segíti az újítás sikerét.

Mit nevezünk átlagon felüli tevékenységnek?

Az újítási javaslatok kikísérletezése és megvalósítása *minden állami szervnek hivatali kötelessége.* Ilyen formán nem beszélhetnénk közreműködésről, mert mindenkinek feladata, hogy a reábízott munkát a legjobb tudása szerint végezze. A gyakorlati végrehajtás során azonban gyakran találkozunk olyan esetekkel, amikor valami akadályozza a munkát, vagy némi módosítással sokkal nagyobb eredményeket lehet elérni. *A munka során mindig egyedileg kell elbírálni, hogy ki milyen tevékenységet fejtett ki.*

Egy szolgálati főnök azért nem lehet közreműködő, mert egy *megoldandó feladatra beadott 4 újítás közül a legjobb megoldást választotta ki.* Azt a vállalati főnököt sem illetné közreműködői díjazás, aki elvállalja, hogy üzeme egy elfogadott találmányt legyárt és kielégíti a megrendelők szükségleteit. Azok a vezetők, akik *ennél többet tesznek és személyesen eljárnak más minisztérium hatáskörébe tartozó üzemeknél, már többet tettek, mint ami általában elvárható tőlük és közreműködői díjban részesülhetnek.*

Arról a főmérnökről sem mondható el, hogy közreműködött egy újítás kísérleténél, vagy megvalósításánál, aki csak akkor értesül a javaslat állásáról, amikor tájékoztatják vagy üzemszemléje során éppen látja. *De aki szakmai tanácsot ad a kísérletnél, a megvalósításnál, vagy ha szükséges, apró változtatásokat is javasol, már közreműködőnek tekintendő.*

Az a reszortvezető, művezető, akit megbíznak egy javaslat szakvéleményezésével és azt határidőn belül jól elvégezte, továbbá a kiadott utasításokat, rajzok szerint elkészítteti a javaslatot, vagy lefolytatja a kísérletet, nem lehet közreműködőnek nevezni. Ha azonban van a javaslatnak valamilyen gyenge pontja és ennek kiküszöbölésére maga tesz olyan javaslatot, amivel a hatékonyság növekszik, tevékenysége közreműködésnek minősíthető.

Fizikai dolgozó is lehet közreműködő, ha a kivitelezés során olyan ésszerű dolgokat javasol, amelyek csökkentik az előállítási költséget vagy növelik az élettartamot, tehát gazdaságosabbá teszik a javaslatot. Az is előfordulhat, hogy egy javaslat kikísérletezésére, megvalósítására nem kapnak kivitelező vállalatot, vagy túl hosszú határidőre vállalják. *Ha ilyenkor több dolgozó vállalja, hogy munkaidő után elkészítik a mintadarabot, amiért túlóradíjazásban nem részesülnek, közreműködőknek kell nyilvánítani őket és díjazásuk indokolt.*

Ki állapítja meg a közreműködői díjat?

A közreműködői díjra jogosultak személyét és a díj felosztását, *az újító meghallgatása után, a megvalósító szerv vezetője állapítja meg.* Határozatának meghozatala előtt köteles kikérni a helyi szakszervezet véleményét. *A vállalati, szolgálati főnöknek, főmérnöknek, főkönyvelőnek, az irányító szerv dolgozójának a közreműködői díját az irányító szerv állapítja meg,* a szakszervezet előterjesztése alapján, az újító meghallgatása után.

A szakszervezeti bizottságokra felelősségteljes munka hárul. Hiszen véleményt kell mondaniuk, hogy kik mit, milyen mértékben tevékenykedtek az egyes javaslatok megvalósításánál, vagy kikísérletezésénél. Tartsanak rendszeres kapcsolatot az újítási előadókkal. Kérjék fel az egyszemélyi elbírálót, hogy adjon értesítést, ha nagyobbjelentőségű javaslatok kísérletezésére, vagy megvalósítására kerül sor. *Menetközben sokkal könnyebb egy munkát ellenőrizni,* mint utólag visszafelé pergetni az eseményeket és úgy tenni megállapításokat.

Az események utólagos rögzítéséből adódik, hogy a közreműködők javaslatánál nem írják le részletesen a tevékenységet, amit egyesek kifejtettek, azzal az indokkal, hogy csökkentsük a papírmunkát. Az ilyen felfogás helytelen, mert csak a részletesen leírt és meghatározott munkát lehet helyesen értékelni.

Mennyi lehet a közreműködői díj?

Az összes közreműködők részére *kifizethető díj együttes összege az első évre járó újítási díj 10—100 százaléka lehet a kifejtett tevékenységtől függően.* Az egyes közreműködők között a díjat az általuk kifejtett tevékenység arányában kell megosztani. *A közreműködői díjat az újítót megillető díjazáson felül kell kifizetni, azt abból levonni nem szabad.* A közreműködői díj egyes részleteit az újítási díjrészletek arányában és azokkal egyidőben kell kifizetni.

A helyes közreműködés nagyban elő tudja segíteni a mozgalom kiszélesítését, ezért mind a szakvonali, mind a szakszervezeti szerveknek fontos feladatuk, hogy ezzel megfelelően foglalkozzanak.

Sebestyén János

A Nyugati pályaudvar Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségének November 7 szocialista brigádja közösen tekintette meg Csiki Gergely: Nagymama című zenés vígjátékát. Az előadás szünetében a brigád képviselői felköszöntötték Honthy Hanna művésznőt

(Horváth Erika felv.)

Önálló tevékenységre nevelik a bizalmiakat

Tizenkilenc bizalmi működik a pécsi pályafenntartási főnökség szolgálati helyein. A szakszervezeti bizottság *Schmidt Ferenc* titkár vezetésével arra neveli a bizalmiakat, hogy a tervfeladatok sikeres végrehajtásán túl ösztönözzék a dolgozókat a szakképzettség és az általános műveltség növelésére is.

A bizalmihálózatot nem műhelybizottságok, hanem a főbizalmiak fogják össze. Az I-es pályamesteri szakaszon *Solymosi Egon,* a II-es szakaszon *Végvári Kalmán,* a XIX-es szakasznál pedig *Helmrich Károlyné* foglalkozik a bizalmiakkal. Havonta egyszer tartanak megbeszélést és ilyenkor megvitatják a legfontosabb problémákat.

A cél az, hogy nagyobb önállóságra, öntevékenységre neveljék a bizalmiakat. A szakszervezeti bizottság ezt azzal is elősegíti, hogy a tagok minden kérelmén megkívánja a bizalmi záradékát, megjegyzését. *Segélyügyek esetében különösen fontos a bizalmi véleménye,* hiszen ő ismeri legjobban csoportján belül az egyes dolgozók családi körülményeit

Példát mutatnak a munkában

Még nem minden bizalmi dolgozik önállóan a pécsi pályafenntartási főnökségnél, de a tapasztaltabbak már így tevékenykednek. *A munkásmozgalom ünnepei előtt rendszerint külön felhívás nélkül is ünnepi műszakot szerveznek.* A munkában példát mutatnak. Elsősorban azokon a helyeken dolgoznak így a bizalmiak, ahol a pályamester is törődik a szakszervezeti munkával, segíti a bizalmit.

A bizalmiak a dolgozók érdekében is kezdeményeznek. Ilyen közvetlen segítséget nyújtottak például a XI-es pályamesteri szakasz bizalmijának kezdeményezésére *Lukács József* pályamunkásnak, aki három gyermekével és beteges feleségével anyagi nehézségekkel küzd. Hasonló eset másutt is előfordult, de ezek nem jelentették a segélykérelmek túláradását.

A bizalmiak önállóságát azzal is igyekeztek elősegíteni, hogy az elmúlt oktatási évben tanfolyamot szerveztek részükre. *Ezen 12 bizalmi vett részt rendszeresen. Tanulságos előadásokat hallottak kötelességeikről és jogaikról és arról, hogyan szerezzenek érvényt saját területükön ezeknek a jogoknak.*

Mind nagyobb szükség van arra, hogy a szakszervezeti bizalmiak képzettebbek legyenek, és a szolgálati hely problémáihoz szakszerűen tudjanak hozzászólni. Az új munkavédelmi előírások például a bizalmiaknak is jelentős szerepet tulajdonítanak. Nekik is részt kell vállalniuk abban, hogy minden dolgozó ismerje ezt a rendelkezést. Minden dolgozónak tudnia kell azt, ha az óvórendszabályok betartása ellenére, tehát nem a saját hibájából éri baleset, keresetvesztesége nem lehet. *Az óvórendszabályok betartása érdekében sem nélkülözhető a bizalmiak közvetlen agitációs tevékenysége. Fontos az is, s ezt már nagyon sok bizalmi megteszi a pályafenntartási főnökségnél, hogy a pályamestert minden esetben rábírják a meghibásodott szerszámok sürgős kijavíttatására.* Ez sem könnyű feladat, hiszen a pályamesterrel függőségi viszonyban is van a bizalmi és módszeresen kell arra törekednie, hogy kezdeményezése a sértődöttség veszélye nélkül találjon meghallgatásra szolgálati felettesénél.

A pályafenntartási bizalmiak között sok az olyan dolgozó, aki távol lakik munkahelyétől, úgynevezett „bejáró" munkás. Ezek kevesebbet tudnak foglalkozni a szakszervezeti ügyekkel.

Nagyobb igényességet

A szakszervezeti bizottság elhatározta, hogy a bizalmiak munkájának további segítése céljából ankétot szervez részükre. *Rendszeressé teszik azt a gyakorlatot, hogy a szakszervezeti bizottság ülésére két-három bizalmit meghívnak, és beszámoltatják, ugyanakkor tanácsokkal látják el őket.* A gyengébben dolgozó bizalmiak vezetőit pedig felkérik, hogy segítsék a bizalmi tevékenységét. Ilyen értelemben kell most tárgyalni az I. és a XIX. pályamesteri szakasz vezetőjével.

Nagyobb igényességet a bizalmimunkában — ez a gondolat hatja át a pécsi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságát és az alapszervezetnél dolgozó legtöbb bizalmit is.

L. J.

A SZOT elnökségének felhívása

az iszákosság elleni küzdelem továbbfejlesztése érdekében

A SZOT elnöksége, érvényben tartva az 1962. április 22-én kiadott irányelveit, az alkoholizmus elleni küzdelem továbbfejlesztése érdekében felhívja a szakszervezetek és különösen az SZMT-k (SZBT) figyelmét a következőkre:

Fokozzák az alkoholizmus megelőzése érdekében a széles körű felvilágosító tevékenységet és a személyhez szóló agitációt; helyezzenek nagy súlyt különösen a munka előtti, illetve közbeni szeszesital-fogyasztás veszélyének ismertetésére.

Törekedjenek minden szinten arra, hogy az iszákosság elleni küzdelemben az egyes munkaterületek (reszortok) összehangoltan, egységesen vegyenek részt; *tartsák szem előtt ennek során, hogy a közvélemény formálása, a kártékony ivási szokások megváltoztatása csak sokoldalú, több irányból ható befolyásolás eredményeképpen valósítható meg:* ennek érdekében a szakszervezetek iszákosság elleni küzdelmében a mértéktelenség elleni harc, a szeszes ital egészségkárosító, balesetveszélyes hatásának ismertetése éppen úgy helyet kell kapjon, mint a szabad idő helyes felhasználására, a kulturális igények felkeltésére és fokozására irányuló nevelőmunka.

Használják fel a közösség nevelő erejében rejlő lehetőségeket,

mind a részegeskedésre hajlók megmentésére, mind a gyógyulófélben levő volt alkoholisták visszaesésének megakadályozására; *különösen a szocialista brigádoknak, a társadalmi bíróságoknak és a bizalmi csoportoknak jut e téren fontos feladat.*

A szakszervezeti és egyéb társadalmi szervek feladatait, valamint az egészségügyi és vállalati feladatokat hangolják össze az éves egészségügyi komplex tervben.

Szervezzék meg az elvonókúrát végzett volt alkoholisták intézményes utógondozását; *vegyék igénybe az üzemi kollektívák, a gazdasági vezetők, üzemi orvosok, Vöröskereszt és egyéb társadalmi szervek, valamint a területi szakszervezeti szervezetek* (szakmaközi bizottságok) közreműködését.

A szakszervezeti társadalmi ellenőrzés terjen ki a szeszesital-fogyasztással kapcsolatos tiltó rendelkezések megtartására,

szerezzenek érvényt azoknak, üzemen belül és a területen is.

Az SZMT-k (SZBT) fokozzák tevékeny részvételüket az alkoholizmusellenes küzdelemben, *nyújtsanak munkamódszerbeli útmutatással is segítséget a megyei bizottságoknak* (budapesti bizottságoknak); az eddiginél szervezettebben kapcsolódjanak be a megyei (budapesti) alkoholizmusellenes társadalmi bizottságok munkájába.

Három csomópont a mérlegen

Nehezen birkóznak meg a külön célkitűzésekkel a kiemelt csomópontok

Mint ismeretes, a megnövekedett őszi szállítási feladatok teljesítésének elősegítésére a hálózat gerincét képező 16 vasúti csomópont részére 1964 szeptember 15-től *a tehervonatok menetrendszerű indításának megjavítására, a vonatközlekedési terv betartására, a tehervonati gőzmozdonyok teljesítményének növelésére és a mozdonyállag maximális üzemeltetésének biztosítása érdekében külön célkitűzéseket hirdettek.*

Bár kezdetben egyes szolgálati helyeken a vezetők hozzáállása nem volt megfelelő. A csomópontok többsége azonban a lehetőségekhez mérten mindent megtett a telesítmények növeléséért hogy megközelítsék az előírt követelményeket.

Körültekintő munkával

Békéscsaba csomópont szeptemberben a tehervonatok menetrendszerinti indításánál 80, a vonatközlekedési terv betartásánál pedig 64 százalékos eredményt ért el. Az előbbinél az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva 36,87, az utóbbinál 24,78 százalékos javulás mutatkozik. Eredményesen dolgozott a fűtőház is.

Az elért eredményeket vizsgálva megállapítottuk, hogy *a békéscsabai csomóponton körültekintő munkával, a feladatok konkrét meghatározásával láttak hozzá az őszi szállítások lebonyolításához.* Mindket szolgálati ág vezetői számbavették azokat a problémákat, amelyek korábban gátolták a munkát. Ezután szinte vonatonként meghatározták a teendőket. Az állomásiak rendszeresen tájékoztatják a fűtőházat az érkező mozdonyokról, naponta közösen értékelik a teljesítményeket. *Az üzemgazdászok a szolgálati vezetők részére napra kész adatokat szolgáltatnak az elvégzett munkáról és a hiányosságokról.* Az eredményeket a dolgozókkal is ismertetik.

Javuló eredmények Miskolcon

A miskolci csomópont teljesítménye jóllehet még alatta marad a célkitűzéseknek, eredményeik azonban így is figyelemre méltóak. Szeptemberben a tehervonatok menetrendszerinti indításánál a bázishoz viszonyítva 13,70, a vonatközlekedési terv betartásánál 12,73, októberben az előbbihez viszonyítva 32,1, az utóbbihoz viszonyítva 25,8 százalékos eredményt értek el. A fűtőház túlteljesítette százelegytonna kilométer célkitűzését.

Miskolcon a csomópont gazdasági és műszaki vezetői *műszaki konferencián tárgyalták meg a célkitűzések teljesítésére teendő intézkedéseket.* Legfőbb feladatként azoknak a vonatoknak a menetrend szerinti indítását tűzték célul, amelyek rendszeresen 20—40 perc késéssel indultak. *Az állomás és fűtőház között kialakult szoros kapcsolat révén meggyorsult az indulásra váró tehervonatok fékpróbája.* Figyelemre méltó eredmény az is, hogy a mozdonyok normaidőn belül bekerülnek a fűtőházba és a fűtőház kezelési időben adja ki a gépeket.

A miskolci csomópont *egyenletesen javuló munkája* az őszi hónapokban pozitív hatással van az egész igazgatóság teljesítményére, s a fővonal kapacitásának jobb kihasználására. Nem véletlen, hogy az igazgatóságok munkaversenyében a miskolciak, az utóbbi hónapokban jó eredményeket érnek el.

Mit tettek Ferencvárosban?

Az ország legnagyobb rendezőpályaudvarán már a célkitűzések meghirdetésekor a követelmények nagyságához mérten alakították ki az anyagi elismerést. *Mit sem ér azonban az anyagi ösztönzés, ha nem élnek a lehetőségekkel,* ha nem szervezik meg úgy a munkat, hogy az eredmények, a teljesítmény növekedjen. Kétségtelen, Ferencvárosban számos objektív körülmény nehezíti a munkát. Mindezek ellenére sem engedhető meg, hogy erről a pályaudvarról a tehervonatoknak csak 45,75 százaléka induljon menetrend szerint. A vonatközlekedési terv minoségi előírásainak pedig csak 31,85 százalékban feleltek meg. *Októberben az ország különböző irányaiba összeállított, illetve inditott vonatok közül 1200 késve indult.* Ennél is több azoknak a vonatoknak a száma, amelyek nem feleltek meg a vonatközlekedési terv előírásainak.

Mondani sem kell, hogy a ferencvárosi vasutasok munkája az egész hálózatra kihatással van. Közismert, hogy a tervszerűtlen vonatindítás tervszerűtlen érkezéseket eredményez és felborítja a mozdonyfordulót. Feltűnt az is, hogy a Ferencvárosban októberben sok volt a gépre és a személyzetre várás. *Olyan eset is előfordult, hogy a kész vonat 5—6 órát várt személyzetre.* Ebből az is kitűnik, hogy a menetrendszerinti indításnál elért gyenge eredményeket a géprevárás és a személyzetre várás együttesen idézte elő. *A legnagyobb mérvű minőségi romlás ugyanis a helyből induló vonatoknál következett be.*

A ferencvárosi csomóponton a vasutasok rendkívül nagy erőfeszítéseket tesznek. A feladatok azonban magasszintű munkaintenzitást követelnek minden munkaterületen. Különösen akkor, ha a tervszerűség is felbomlik és a szükség diktálja a munka ütemét. *Helyes szervezéssel, a helyzet alapos felmérésével, jobb irányító munkával, a mozgalmi szervek segítségével elérhető, hogy minőségileg jobban, tervszerűbben dolgozzanak.* Ezt kívánja a ferencvárosiaktól az egész vasútüzem. Persze, ahhoz, hogy jobb eredményeket érjenek el, a budapesti igazgatóságnak is hathatósabb segítséget kell nyújtani az elkövetkezendő időben.

Az őszi forgalmi célkitűzések meghirdetése lényegében *bevezetője volt az 1965. évi munkaverseny célkitűzéseinek.* Hasonló követelmények kerülnek érvényesítésre az üzem címért folyó versenyben, valamint az igazgatóságok versenyében A szocialista munkaverseny hatékonyságának emeléséhez pedig az szükséges, hogy necsak a vezetők, hanem a dolgozók is ismerjék feladataikat.

Tóth János

Törvényes munkaidőt az utazóknak!

A Magyar Szocialista Munkáspárt gazdaságpolitikai és szociálpolitikai intézkedéseinek szerves részeként 1959-ben történt meg az első lépés a vonatkísérő és mozdonyszemélyzet magas szolgálati és távolléti óráinak csökkentésére. *Az utazószemélyzet egy hónap 720 órájából ugyanis átlagosan havi 320—360 órát töltött távol családjától, lakóhelyétől.*

Szakszervezetünk VI. kongresszusa határozatba foglalta, hogy a vasút területén is rá kell térni a népgazdaság egyéb ágazataiban alkalmazott *törvényes munkaidőkeretek fokozatos megközelítésére.* Az elnökség többször — legutóbb októberben — tárgyalta az utazó személyzet helyzetét. Megállapította, *hogy a megnövekedett szállítási feladatok és a korlátozott munkaerőhelyzet* — a kezdeti eredmények ellenére — gátolja a célkitűzések érvényesülését.

Kedvezőtlen arányok

A forgalmi utazó személyzet leterhelésével kapcsolatos reprezentatív vizsgálatok megmutatják, hogy *rendkívül kedvezőtlen az arány a szolgálati és távolléti órák között. Egyes esetekben a távolléti órák nagyobb mértékben emelkednek, mint a szolgálati órák.* 1963 augusztusában a vizsgált esetek 21 százaléka a 270—310 órás határok közé esett. Ezzel szemben 1964 azonos hónapjában már a vizsgált esetek 33 százalékánál volt tapasztalható ez a kedvezőtlen arány.

Az is kedvezőtlen, hogy a tervezettnél 535-tel kevesebb a vontatási utazólétszám. Ez a szolgálati órák nagyarányú emelkedéséhez vezetett, s így az 1958. évi óraátlagra esett vissza. Az eltolódás e területen is a magasabb határok felé tendál és *az egy vontatási utazó dolgozóra eső távolléti órák átlagban 300 óra felett alakultak,* ami a Mt. V 55. § rendelkezéseibe ütközik.

Mindkét szolgálati ág utazószemélyzetének teljesítménye kedvezően alakult. *A termelékenység is kedvező, különösen a forgalmi utzószemélyzetnél. De ez nem szolgálhat sem indokul, sem mentségül arra, hogy az utazószemélyzet leterhelése — szolgálati órái — törvénysértő mértékben emelkedett.* Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy 1961. március 1-től az utazó személyzet szolgálati óráit adminisztratív úton csökkentették — *megfelelő alapbéresítéssel ellensúlyozva a keresetveszteséget* — ugyanakkor ez időponttól kezdve, a szakmai oktatás ideje — egy dolgozónál — havi 6 óra munkaidőnek számít.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a forgalmi és vontatási utazó személyzet munkájára vonatkozó irányítási módszer a teljesítmények, a termelékenység növeléséből indul ki — ami önmagában még helyes gazdasági törekvés — de háttérbe szorul az *egyre nagyobb teljesítményeket produkáló utazó személyzetről történő gondoskodás, jogaik érvényesítése.* Így nincs és nem is lehet összhang kötelezettségeik és jogaik érvényesítése között. Több vonatkozásban *régi, elavult módszerek konzerválása jellemző az utazó személyzet munkájának szervezésére,* ami miatt az Mt. és az Mt. V. munkaidőre, pihenőidőre vonatkozó általános szabályai sem jutnak érvényre maradéktalanul.

Hasznosítsuk a belső tartalékokat

Megítélésünk szerint még mindig vannak olyan belső tartalékok, amelyek kiaknázásával jelentős mértékben lehetne csökkenteni az utazó személyzet leterhelését. Sokkal több figyelmet kell fordítani az utazó személyzet létszámának csökkenését előidéző okokra, *mint például alapvető szociális létesítmények hiánya, a meglevők korszerűtlensége, sok helyen hiányzik a dolgozókkal szemben az elvtársi, emberi bánásmód, a szocialista humanizmus.* Nem a leghatékonyabb az utazó munkaerővel való gazdálkodás és túlzott szakmai (szakvizsga) igényeket támasztanak velük szemben, ami irreálisan nehezíti és meghosszabbítja — különösen a vontatási szolgálatnál a kiképzési időt.

Hatékony intézkedéseket

Az utazó személyzet nagyfokú leterhelésének megszüntetése érdekében minden érdekelt vezető szervnek, az utazó személyzet munkájának szervezésével megbízott irányító dolgozónak *hatékony intézkedéseket kell tenni.* Ennek elősegítése érdekében a szakszervezetünk elnökségi ülésén tárgyaltakat figyelembe véve — de azon túlmenően is — a következőket javasoljuk:

1. A személyzetfordulók, mozdonyfordulók készítésénél, a vonatok telepállomások közötti elosztásánál következetesen — szankcióval is biztosítva — fel kell számolni a ma még nagymértékben érvényesülő szubjektív szempontokat. *Döntően a létszám- és munkaerőhelyzetből, a vontató járművek kihasználtságából, egy-egy trakción belül a személyzet egyenletes leterheléséből kell kiindulni* és már a tervezésnél biztosítani az Mt V. 55. §-a alapján az utazó személyzet munkaidejére vonatkozó felső határok betartását.

2. Prémiumnál, jutalmazásnál, üzemi jutaléknál, a munkaverseny erkölcsi és anyagi elismerésénél hátrányos megkülönböztetést kell alkalmazni a szabályok megsértőivel szemben és kizáró, illetve csökkentő tényezőként fel kell venni az utazó személyzet munka- és pihenőidejére vonatkozó szabályok megsértését. Ugyanakkor megkülönböztetett anyagi és erkölcsi elismerésben kell részesíteni a szolgálati és távolléti órák tényleges és tartós csökkentését.

3. Az utazószolgálat dolgozóinak munkaidejét éves munkaidőkeretben lehetne megállapítani és a jelenlegi ténylegesnél szorosabb *(a gépkocsivezetők munkaidejére vonatkozó szabályokhoz hasonlóan)* havi maximumokat kellene meghatározni. Ezzel a periódikusan jelentkező csúcsok éves szinten kiegyenlítődnének, viszont a maximális határok gátat szabnának a mértéktelen igénybevételnek.

4. Meg kell változtatni azt az egyre terjedő, helytelen szemléletet, amely a gazdasági vezetők feladatát, főleg a termelés irányításában látja, a dolgozókról való gondoskodást, érdekeik, jogaik érvényesítését, a szocialista humanizmust nem tekintik saját feladatuknak, védelmét pedig nemegyszer rossz néven veszik.

Ezért szükségesnek tartjuk, hogy a felügyeleti szervek szakmai ellenőrzése (hivatalvizsgálata) minden esetben *terjedjen ki a dolgozók jogai érvényesülésének vizsgálatára is.* és legalább olyan súllyal szankcionálni kell azok megsértését, mint a szakmai mulasztásokat, a munkafegyelem megsértését, vagy az utasítások megszegését.

5. A vontató járművek vezénylését fokozatosan át lehetne adni a forgalmi szakszolgálatnak — *mindenekelőtt a Diesel- és villamosmozdonyokat* — és a fűtőházaknál csak a mozdonyok üzemképességét és a személyzet vezénylését kellene biztosítani a vonali váltás lehetőségeinek maximális kihasználása mellett.

A felsorolt javaslatokkal ugyan nem törekedtünk teljességre, de véleményünk szerint e néhány gondolat is érdemes arra, hogy a forgalmi és vontatási szakszolgálatnál e kérdéseket, vagy azok megvalósításának lehetőségeit elemző vizsgálat alapján megvitatásra, esetleg intézkedésre előkészítsék. *E kérdésekkel kapcsolatos észrevételeknek, vitáknak lapunkban is helyet biztosítunk.*

Zubor István,
a közgazdasági osztály vezetője

Több kocsi a forgalomnak

Szeged állomás és a fűtőház vezetői a jobb munka érdekében olyan közös megállapodást írtak alá, amely szabályozza a műhelytartalék tolatási idejét, az előkészítő vágányok használatát és lehetővé teszi a napközi kocsikiadást is.

Ez, az úgynevezett *szocialista szerződés,* nemcsak, hogy több kocsit jelent a forgalomnak, hanem jelentősen emeli a műhely termelését is.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged.

KÖZÖS AKARATTAL

Látogatás a szombathelyi fűtőházban

Szombathelyen éppen úgy, mint más vasúti csomópontokon szokás volt, hogy *az állomási és a fűtőházi dolgozók külön-külön igyekeztek megfelelni a követelményeknek.* Ha pedig munkájukban hiba esett, akkor egymásra hárították a felelősséget. Ebben az évben, főként az őszi hónapokban az együttes munka, a közös célkitűzés jellemzi mindennapi tevékenységüket.

Jó együttműködés — növekvő eredmények

A fűtőház 100 etkm tervét 8,3 százalékkal szárnyalta túl. Különösen az elmúlt évben kapott 520-as sorozatú mozdonyokkal és az M—44-es Diesel-mozdonyokkal gazdálkodtak helyesen. *A meglevő gépekkel az állomás segítségével túlsúly továbbítására törekedtek. Jó szervezőkészséggel, helytállással, nem utolsó sorban teleményességgel 20 százalékkal többet szállítottak a tervezettnél.* Közös tevékenységükkel jelentős önköltségcsökkentésre is szert tettek. A fajlagos önköltséget egy forinttal csökkentették. Szénből 3800 tonnát takarítottak meg.

A jó együttműködés eredményeként az állomás *a tehervonatok menetrend szerinti indításában 83,9 százalékos teljesítményt ért el.* A mozdonyok üzembe állításával a tervezett 93 százalékkal szemben 95 százalékos készenlétet biztosítottak.

Segítik a fiatalokat

A szombathelyi fűtőházban nagy gondot fordítanak a dolgozók szaktudásának gyarapítására. Az elméleti oktatás mellett igen részletes, elemző gyakorlati képzést honosítottak meg. *Elterjedt a fiatal mozdonyvezetők patronálása. Marosi Sándor* fűtőházfőnökhelyettes *Szapori László* és *Fazekas Lajos* fiatal mozdonyvezetők segítését vállalta. A nevelés hatásos volt. Szapori László nemrég személyvonati fordulót kapott.

Mivel a csomópontot dieselesítésre jelölték ki, a legjobb dolgozókat tanfolyamra küldték. Az új mesterséget tanult mozdonyvezetők, segédkezelők már most gyakorlati oktatásban részesülnek, hogy mire gépre kerülnek tisztában legyenek a tennivalókkal.

Hónapokkal ezelőtt a gőzmozdonyok fővizsgáját és javítását az *Északi Járműjavító* végezte, jelenleg a szombathelyi fűtőház tesz eleget a feladatnak. November 7. tiszteletére elvégezték az M—44-70-es Diesel-mozdony garanciális vizsgáját, valamint több gőzmozdony fővizsgáját, javítását.

Itt kell említést tenni arról, hogy a szocialista brigádtagok igen nagy szakértelemmel tartják üzemképesen gépeiket. Ezért vált lehetségessé, hogy *Koszokovics Mihály* és szocialista kollektívája 424-es sorozatú mozdonyával az ősz folyamán a legtöbb túlsúlyt továbbította.

Naponta értékelik az eredményeket

A szombathelyi csomóponton busásan kamatozott a közös célfeladat meghatározása. Szeptember 15-e óta egyetlen egy nap sem telt el eseménytelenül. *Az eredményeket naponta értékelik és népszerűsítik.* A fűtőház bejáratának közelében hatalmas versenytábla áll, amelyen pontosan leolvasható a legfrissebb termelési eredmény. *De megtudni azt is, hogy a munka elvégzésében kik jeleskedtek.* A feladatokat teljesítő dolgozók száma egyre növekszik. A csomópont vezetői pedig nem feledkeznek meg a jutalmazásról sem, amelyet a célfeladatok példás elvégzéséért osztanak ki a dolgozók között.

F. J.

Kevés a kocsi — halmozódik a répa

Amikor *Szakály—Hőgyész* állomáson az őszi forgalomról érdeklődtünk *Ornódi Ernő* állomásfőnöknél, széttárta a karját és panasszal kezdte.

— *A mezőgazdasági termékek betakarításával a mi állomásunkon is megnőtt a forgalom. A szállittatók igényeinek azonban nem mindig tudunk eleget tenni, mert kevés kocsit kapunk. Emiatt rengeteg cukorrépa halmozódott fel. Gyakoriak az olyan napok, amikor csak egyetlen kocsi érkezik a cukorrépa részére. Tetézi a bajt, hogy a FÖVDSZÖV lassan rakja a kocsikat.*

Nehezíti munkájukat az is, hogy az állomáson a múlt év márciusa óta felújítási munkálatok folynak. Az állomásfőnök szerint nagyon lassan, vontatottan haladt ez a munka. Gyakran előfordult, hogy napokon keresztül egyetlen pályamunkás sem dolgozott Szakály—Hőgyész állomás felújításán. Nem beszélve a minőségről. *Az új raktárat például fel kellett újítani, mert tetőzetén több helyen is becsurgott az eső.* Ez, bizony, nem jó fényt vet az építők munkájára.

T. M.

Köszönet a segítségnyújtásért

1956. június 22-én baleset áldozata lett *Simon József* tapolcai vonatfékező Pusztaszabolcs állomáson. A behaladó tehervonat mindkét lábát levágta, s azt hittük, soha nem lesz belőle ember.

Minden lehetőt elkövettünk ezért az emberért, aki élthalt a vasútért. Időközben műlábakat, s önhajtó kocsit kapott.

Tapolcán telefonközpont kezelő lett, azonban Gógánfán lakik, és két és fél kilométerre van a lakása az állomástól. A hazajárás, amely a távolság miatt eddig probléma volt számára, most a szakszervezet segítségével kapott egy VELOREX márkájú motoros járművet. *A JÁWA-motorral ellátott jármű 15,300 forintba került. Ennek jelentős részét a vasút és a szakszervezet vállalta, neki minössze 3300 forintjába került.* Ezért a segítségért Simon József ezúton is köszönetét fejezi ki.

Bognár Károly

Így nem mehet tovább...

A salgótarjáni szertárfőnökség dolgozóinak munkakörülményeiről kevés jót mondhatunk el. *A szénszállító csillék rosszak, lyukasak, a csapágyak berozsdásodtak és még üresen is nehéz a mozgatásuk.* A vágányok töröttek, elhanyagoltak. Nem csoda, ha ilyen körülmények közötti nagy a munkaerővándorlás. Ebben az évben már 12 embet hagyta ott a szénszerelő munkát. Az utánpótlás pedig az előbb említett rossz körülmény miatt nagyon nehéz.

Fehérvári Mihály

A járműjavítókban fordítsanak nagyobb gondot a termelési tanácskozásokra

Befejeződtek a negyedik negyedévi termelési tanácskozások. *A vasúti járműjavító ipar a több mint tízezer fizikai és műszaki dolgozója részvételével több mint száz termelési tanácskozást tartottak.* Az ipar dolgozói és vezetői a harmadik negyedév mérlegén munkájuk eredményeként magukénak tudhatták a terv előírásaiban a termelékenység 100,8 százalékos, a forinteljesítésben 98,8 százalékos teljesítését, a költségszint 1,4 százalékos csökkentését. A jó eredmények mellett azonban *a Diesel- és a gőzmozdony nagy-, a személy-, teher- és poggyászkocsi fő-, a teherkocsik futójavítása, valamint a személykocsik alvázasítása terén mutatkozó jelentős tervelmaradás tényét is megállapították az év kilenc hónapjának mérlegén.*

A legfőbb tapasztalatok

A jelentős eredményekről és a problémákról egyaránt számot adó tanácskozások legfőbb tapasztalatai így összegezhetők:

A termelési tanácskozásokat megelőző műszaki konferenciák tapasztalatai azt bizonyítják, hogy ma még a műszaki vezetők között is sokat kell tenni az MT—SZOT 1022-es számú határozat értelmezését és végrehajtását illetően.

A műszaki konferenciák személyi összetétele és a beszámolók *arról tanúskodnak, hogy a vállalatok vezetőinek többsége helyesen, a kollektív vezetést, a személyi felelősséget erősítő fórumnak tekinti e tanácskozásokat.* Számos helyen azonban csak ezt az egyedüli célt látják és azt már nem, hogy a tanácskozások a termelési tanácskozások gondos, tartalmi és szervezeti előkészítésének fóruma is. Jóllehet ez az oka, hogy az ipar nem minden vállalatánál hívják meg a konferenciára a tanácskozások előadóit.

A műszaki konferenciákon és termelési tanácskozások előkészítése során nem fordítottak kellő figyelmet az előző tanácskozáson elhangzott javaslatok megvalósítására, alkalmazására. Pedig fontos, hogy minden középvezető és munkás érezze: *érdemes a munkát könnyítő, a munkakörülményeket javító javaslatokat, a vezetés hibáit, a termelés hatékonyságát javító észrevételeket szóvá tenni.*

Nem nélkülözhetők az elvégzett munkát és a megoldandó feladatokat közérthetően ismertető beszámolók sem. A *szombathelyi*, a *Landler*, az *Északi* és a *Dunakeszi* járműjavítókban számos tanácskozás mutatta, hogy *az igényes, részletesen elemző beszámolók kétszer, háromszor olyan aktivitást váltanak ki a dolgozókból*, mint a kevésbé közérthető ETI és általános százalékos tervhelyzetet méltató beszámolók.

Amiről a számok beszélnek

A legfőbb cél az ütemes, gazdaságos és minőségi termelés. Ebben pedig mindenki érdekelt, mindenki tehet valamit. *Kell is tenni, mert a javított gőzmozdony havi kibocsátása nem megfelelő.* Az első dekádban 6, a másodikban 23, a harmadikban 71 százalékos, de a hónap utolsó négy hónapjában adják *a havi terv 56 százalékát a forgalomnak!* A személykocsi fővizsgáknál 21, 26, illetve 53 százalékos a havi dekádkibocsátás. Az utolsó nap az összes késztermék 21 százaléka kerül kiadásra. Ez is tükrözi a hóvégi hajrát.

A gazdasági eredmények mutatják a jövő munkáltatásának egyetlen járható útját. A régi és az új rendszerű minőségjavító munkáltatás, a termelés folyamatosság és termékkibocsátás ütemét is mutatja. Erről számolt be *Becker Antal* osztályvezető, a járműjavító osztály tanácskozásán. Eszerint a régi munkáltatási rendben dolgozó vállalatoknál a teherkocsi főjavítások kiadásának dekádmegoszlása 19, 27 és 54 százalék. *Az új rendszerben dolgozó szombathelyi műhelyben már e téren is minőségi fejlődés tapasztalható:* 23, 32 és 45 százalékos a megoszlás. Lényegesen jobb, mint a többi vállalatnál.

A műszaki vezetők nyerességrészesedéséről szóló beszámolói a vállalatok tervteljesítési és egyéb helyzetének, feladatainak rangsorolását is mutatta. Míg az *Északi* 17, a *Dunakeszi* 12,6, a *debreceni* 10,4, a *székesfehérvári* 10, a *Landler* 9,5 és a *szombathelyi* járműjavító 9,1 nap nyereséget ért el, addig *a miskolci és a szolnoki műhelyek nyereségrészesedés nélkül zárták az év első kilenc hónapjának mérlegét.* A szolnokiak 36 gőzmozdony nagyjavításával és 145 személykocsi fővizsgájával maradtak el. A miskolciak az ipar vezetőinek egyetlen célkitűzését sem teljesítették.

A közös mondanivaló

A termelési tanácskozások több száz felszólalójának közös mondanivalója volt: *maradéktalanul teljesíteni a terv minőségi, mennyiségi és gazdaságossági mutatóit!* Ki szolidan, ki szenvedélyesen, de a fejlődést, a szervezett és folyamatos termelést, a fegyelmezettebb munkát szorgalmazta. A felszólalások is bizonyították, hogy az ütemes termelés, az átfutási idők csökkentése érdekében a műszaki középvezetőknek többet kell tenniük. *A téli munkáltatás, a téli jó munkakörülmények érdekében még a nagy hideg beállta előtt különösen a Landlerban és Szolnokon kell sokat tenni.*

A Vasúti Főosztályra is jelentős feladat vár. *Az anyagellátás, a szabványhiány, a munkaszervezés, a félkész állag folyamatos csökkenésének bírálata a vezetők intézkedését sürgette.* Jelezték a jó munkaszervezés és folyamatos munka előfeltételeinek szükségességét. De elmondották a dolgozók azt is, hogy a jövő év első negyedében is folyamatosan — *állásidő nélkül* — szeretnének dolgozni. A tervteljesítés minden feltételét, beleértve a mértéktelen túlóráztatás megszüntetését is még most kell biztosítani az ipar, és a vállalatok műszaki vezetőinek.

Vonjuk le a tanulságokat

A tanácskozások felszólalói és a gazdasági mutatók azt is jelzik, hogy a vontatási és forgalmi szakszolgálat vezetői, nem a fajlagos javítási szintre alapozták igényeiket. *A vontató és vontatott járműállag javítási tervelőírásaitól eltértek és emiatt a javítóműhelyeket nemegyszer felesleges többletköltséggel járó műszaki intézkedésekre kényszerítették.* Nem kevés az a kritika, amely az igazgatóságok III., IV. osztályait éri a járműbeadás tervszerűtlensége miatt.

A dolgozók javaslatai, bírálatai azt a fontos tanulságot ajánlják a vállalatok műszaki és szakszervezeti vezetőinek, az ipar irányítóinak, *hogy fordítsanak nagyobb figyelmet az 1022-es határozat végrehajtására*, a termelési tanácskozások gondosabb előkészítésére.

Kovács János

Munkásvédelmi körjárat

Sok feladat vár még megoldásra

Jelentés Ferencvárosból a téli küszöbén

A ferencvárosi csomóponton a téli hónapokban évről évre emelkedő tendenciát mutatott a baleseti statisztika. A forgalmi szakszolgálatnál például a halálos és a csonkulásos balesetek 40—50 százaléka a téli hónapokban következett be. A vontatási szolgálatnál a téli hónapokban közel 100 százalékos volt a balesetemelkedés mértéke.

Közös összefogással

A fentiekből kiindulva szükségét láttuk, hogy alaposan megvizsgáljuk: *az illetékes szolgálati vezetők levonták-e a tanulságot az elmúlt évek tapasztalataiból, megtettek-e minden lehetőt a küszöbönálló tél nehézményeinek lekülzdésére.* Azt tapasztaltuk, hogy a csomópont valamennyi szakszolgálata közös összefogással megtette a szükséges szervezési intézkedéseket, de ez még nem minden.

A csomópont szakszervezeti bizottságai az elmúlt hetekben vizsgálták felül és tárgyalták meg az intézkedések hatékonyságát, és követelték az elmaradt munkák sürgős elvégzését. A pályafenntartás — *bár létszámhiánnyal küzd* —, szinte mindenre kiterjedő figyelemmel mérte fel a ráháruló feladatok megoldásának lehetőségeit. *A közel 300 főnyi fizikai munkás hiányon segíteni viszont csak az igazgatóság II. osztálya tud.*

Szeméthegyek a rendezőben

Nem megnyugtató, hogy *a több mint 300 kéziállítású váltó tisztításához igen kevés a felügyelettel is megbízható, orvosilag első csoportba sorolt dolgozók száma.* Jelen is segítséget nyújt a tavaly már bevált hőlégsugaras hó és jégolvasztó. Gondosan ügyelni kell azonban arra, hogy működési területén forgalom korlátozást kell bevezetni, éppen balesetelhárítási szempontból.

A Nyugati és Keleti rendező állapota nem megnyugtató. Hónapok óta összegyűlt szemét, elszóródott szén, kavicshalmok veszélyeztetik a tolatást végzők munkáját. Ez a veszély havazás esetén csak tovább fokozódik. *Mintegy 8000 köbméter szemét vár elszállításra.* A 6. szakosztály által odairányítandó önrakodó dömperek aligha tudják a terepet teljesen megtisztítani.

A vontatás és a forgalom számára egyaránt nehézményt jelent *a pályaudvar víztelenítésének megoldatlansága. Olvadás idején a pályaudvar szinte tengerré, éjszakánként pedig jégpályává válik.*

Dicséret illeti a fűtőház dolgozóit, akik a pályafenntartással karöltve a szerelővágányok és fordítókorongok víztelenítését ha ideiglenes jelleggel is, de megoldják. A végleges megoldáshoz persze a helyi erő kevés. De amíg ez várat magára, *gondoskodni kell több száz gumicsizmáról* a fűtőházi és a pályafenntartási dolgozók számára.

A pályafenntartási szolgálat eddig két ízben felülvizsgálta az épületek, szolgálati helyek, műhelyek állapotát és a szükséges munkálatok közel 80 százalékát elvégezte. *A X. pályamesteri szakasz november 20-ra vállalta a fűtőház mintegy 1000 négyzetméteres tető* javítását. A szükséges kátlások beállítására, a tüzelőanyag biztosítására intézkedtek. A nyílászáró szerkezetek javításának végleges befejezéséhez azonban még 80 négyzetméter üvegre van szükségünk.

A homok a kijelölt helyen

A laktanyák, szálláshelyek meszelése jelenleg is folyik. Az utak és területek felhintéséhez szükséges homok a kijelölt helyeken van, a szerszámokat is biztosították. A dolgozók oktatását már két hónapja a téli forgalomra való felkészülés jegyében végzik. *Figyelemmel vannak arra is, hogy az első telesek jóképességű, tapasztalt dolgozók mellé nyerjenek beosztást.*

A szeszélyes időjárás sok előre nem látható problémát vethet fel. Éppen ezért a szervezési intézkedések szinte minden lehetőséggel számolnak. Javasoljuk: *szüntessék meg azt a gyakorlatot is, hogy a vidékről bejárók csak közvetlenül a hazautazásuk előtt szerezzenek tudomást arról, hogy tovább kell a munkahelyen maradniuk.*

A 7. szakosztálynak többek között megfelelő mozdonysatorponyvák biztosításával kell segítenie a fűtőház dolgozóit. Érthetetlen, hogy ezt egyszerű beakasztó karikák hiánya gátolja. *Számos problémát old meg a fűtőház saját hatáskörében, de a szállítószalagok üzemképessé tételéhez már az igazgatóság beavatkozása szükséges.* A transzportőrökhöz szükséges gumiszalag hiánya miatt a salakot több helyen kézi erővel rakják vagonba. Az emiatt felgyülemlő salak baleset okozójává válhat. Egyetértünk a kocsijavítók és a pályakocsi dolgozók véleményével is, akik a több mint 90 kilogrammos fogasléces emelők helyett sürgetik az 52 kilogrammos, 10 tonnás emelők javítását.

Ami még megoldásra vár

A dolgozók melegítő itallal való ellátásáról valamennyi szolgálati helyen intézkedtek. De azt *tűrhetetlennek tartjuk, hogy a forgalmi szakszolgálatnál minősíthetetlen állapotban levő edényeket használnak étel és melegítőital szállításához.*

Sok még a megoldásra váró feladat az ország legnagyobb rendező pályaudvarán a tél beállta előtt. Valamennyit fel sem soroltuk. A helyi szervek törekvése elismerést érdemel, *de nélkülözhetetlen, hogy az irányítószervek a legmesszebbmenő segítséget adjanak.*

Hegedüs Károly

„Nem győzhet a tél"

A tél nem kér engedélyt, hogy szabad-e részére a bejárati vágány. Egyszerűen beállít. Vajon, a Keleti műszaknál megtettek-e minden intézkedést a fogadására?

— *Az idén alaposabban felkészültünk, mint eddig bármikor* — mondja Perge József főfelügyelő, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség vezetője. — *Télen ugyanis a legtöbb baj a fékek elfagyásából származik. Ez a legjobb esetben „csak" késést, indulásra kész vonatokból egy-egy kocsi kisorozását okozta, de bekövetkezett emiatt jelző-meghaladás vagy súlyos baleset is. Most négytagú brigádot szerveztünk. Tagjainak az a fő feladata, hogy a személykocsik fékberendezésének kormányszelepét víztelenítsék. Ezen a műveleten már valamennyi hozzánk tartozó kocsi átesett, és a járművek továbbra is a víztelenítő brigád ellenőrzése alatt állnak.*

Néhány újdonság

Új az is, hogy a gőzfűtésű dolgozók irányításával — akik a vonatok előfűtését biztosítják és gondoskodnak arról, hogy az indulásig minden rendben legyen *a fűtésnél — kocsivizsgálói képesítéssel rendelkező csoportvezetőt biztunk meg.* Ő tehát alaposan ismeri a forgalmi és a műszaki követelményeket, s gyorsan tud segíteni az előforduló hibák elhárításában. Különösen nagy szükség lehet télen a jó szakember tapasztalataira az úgynevezett tolt vonatoknál, amelyek a mozdony fordítása nélkül, alig tíz-tizenöt perccel az érkezés után már indulnak is vissza a Keleti pályaudvar csarnokából.

Eddig sok bosszúságot okozott az utasknak a Bn-sorozatú kocsik ablaka: hiába húzták fel — *menetközben lerázódnak, s besüvített a szél, bevert az eső és a hó.* A fűtési szezon megkezdése után minden ilyen ablakot rögzítettek a kocsiszolgálati főnökség dolgozói. *(Tavasszal ezeket a rögzítőket eltávolítják.)*

A személykocsik gőzfűtési berendezéseit — az E—12-es Utasításnak megfelelően — — idejében kipróbáltuk, a fúvásokat megszüntettük. *Kezdetben nehézséget okozott a gőzfűtési tömlők hiánya, de az igazgatóság idejében intézkedett.* Hiányoznak azonban a — zömmel kéttengelyes kocsikhoz használatos — *egyrészes féktuskóbetétek. Legutóbb mindössze százat kaptunk, holott naponta 300—400-at kell kicserélni.* A hidegben nagyobb mérvű a kopás, s az így elvékonyodott féktuskóknál kisebb a fékhatás. Ez növeli a baleseti veszélyt, ezért táviratban kértünk egyrészes féktuskóbetéteket az igazgatóság IV. osztályától. Egyelőre azonban *azt a választ kaptuk, hogy egyrészes betét nincs,* de — mert első a biztonság — azokat a kocsikat, amelyek féktuskói vékonyabbak az előírt vastagságnál, kivonjuk a forgalomból. Érdekes, hogy a kétrészes féktuskóbetétekkel a Dunát is el tudnánk rekeszteni, annyi van belőlük.

Tíz kazán — tizennégy fűtőkazánkocsi

A Keleti pályaudvaron tíz stabil-kazán szolgáltat gőzt az épületek, irodák, várótermek fűtésére, illetve a vonatok előfűtéséhez. Ezekkel nem lesz semmi baj. *A Keleti állagába tartozó tizennégy fűtő-kazánkocsiból azonban ötöt átadtunk a vidéki igazgatóságok területére.* A fűtőházak is létszámhiánnyal küszködnek, s nem tudnak részünkre embert biztosítani. Most foglalkozunk a kocsiszolgálatnál azzal a gondolattal, hogy saját létszámunkból képeznénk fűtőket a kazánkocsikhoz.

Ezért — és mert a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség létszámába 150—200 olyan vasutas tartozik (lakatosok, kocsivizsgálók, asztalosok, kocsitisztítók, kárpitosok, kazánházi dolgozók és más beosztásúak), akik több mint tíz éve teljesítenek szolgálatot, és fiatalabb munkatársaikkal együtt, mindenkor helytállnak a rájuk bízott munkában — *nem győzhet a tél.* Ha jön, a Keletiben gondos felkészülés fogadja . . .

Kovács József

Nagyobb gondot a fiatalok nevelésére

A munkavédelmi felügyelők feljegyzéseiből

Lupis Jánosra, a sátoraljaújhelyi fűtőház dolgozójára két ipari tanulót bíztak, hogy tanítsa meg őket fúrógépi munkákra. Lupisék munkaközben nem alkalmazzák a tárgyleszorító satut. *Ez a körülmény előbb-utóbb balesetet idézhet elő.* Sokkal nagyobb gondossággal kell végezni *az ipari tanulók oktatását, nevelését, hogy már most vérükké váljon a biztonságtechnikai követelmények betartása.* Az ilyen gyakorlat mellett nem csupán az a probléma merül fele, hogy a tanulók helytelen és balesetveszélyes munkamozzanatokat sajátítanak el, hanem, mint azt példák bizonyítják, balesetek is történnek.

★

Az ipari tanulók oktatására *Szentes* fűtőháznál sem fordítanak kellő gondot. *Afra Imre* csoportvezetőre is 2 ipari tanulót bíztak. Ezek a fiatalkorúak már most *nem tartják szükségesnek a védőöv használatát*, miután csoportvezetőjük sem követeli meg tőlük. *Bese János* mozdonyfelvigyázótól és *Dancsik János* kocsivizsgálótól sem tanulnak jót, mivel velük együtt járnak keresztül álló testhelyzetben a 30—40 cm nyílású kocsik között. Az idén 5 vasutas vesztette életét az ütközők között. Nem árt a szentesieknek sem vigyázni.

★

Sok problémát okoz, hogy kellő szakismeret nélkül szakmunkára osztanak be dolgozókat. Az *Épületelemgyártó Főnökségen* jól sikerült filmvetítéssel egybekötve tanították a hegesztés biztonságtechnikáját. Nem tudjuk megérteni, hogy, miért engedik meg ugyanakkor, hogy *Belcsik Ferenc* lakatos vizsga nélkül végezzen ívhegesztési munkát, amihez a Vas- és Fémipari Óvórendszabályban előírt ellenzőket sem biztosítják. Amit tanítanak, abban mutassanak is jó példát, hogy azonos legyen a szó a tettel.

H. K.

SZERENCSE! SZERENCSE!

SZERENCSE SORSJEGGYEL

Főbb nyeremények:

2 szobás családi ház, garázzsal, gépkocsival
hétvégi ház telekkel,
személygépkocsik,
televíziók, rádiók,
párizsi és fekete-tengeri utazás
Ezenkívül számos más értékes nyeremény

A sorsjegy kapható az újságárusoknál, levélhordóknál és üzemi közönségszervezőknél
Húzás: 1965. február 28.
Ára: 4,— Ft.

A nagyvilágból

Meghaladták a „Megállj" jelzőt

39 halálos áldozata és 100 sebesültje volt az NDK-beli súlyos vasúti szerencsétlenségnek

Az elmúlt időszak legnagyobb vasúti szerencsétlensége az NDK-ban történt. *A Berlin—Rostock között közlekedő gyorsvonat Langhagen állomás közelében Güstrow mellett összeütközött egy tehervonattal.* A gyorsvonat öt kocsija a baleset következtében kisiklott és egymásra torlódott. A vizsgálat megállapította, hogy a balesetért a tehervonat mozdonyszemélyzete felelős, *akik elmulasztották a jelzők megfigyelését* és *„Megállj"* állású jelzőt meghaladva kerültek a gyorsvonattal egy térközbe.

Rövid idővel a baleset után a helyszínre érkeztek a közeli kórházak orvosai és ápolónői, a tűzoltók és a környéken állomásozó szovjet egységek katonái. A sebesültek megmentéséhez szükséges vérátömlesztések elvégzéséhez Güstrowból 150 vérkonzervet szállítottak a helyszínre és a helyi pedagógiai főiskola diákjai és tanárai, valamint a hadsereg száz katonája ajánlott fel vért.

A roncsok közül a baleset áldozatait csak hosszú órák múlva lehetett agnoszkálni, miután a műszaki egységek a roncsokat hegesztőpisztolyval feldarabolták.

A Német Demokratikus Köztársaság kormánya nevében *Walter Ulbricht* elvtárs távirati úton fejezte ki részvétét az áldozatok hozzátartozóinak.

Új vasútállomás épült Bratislavában

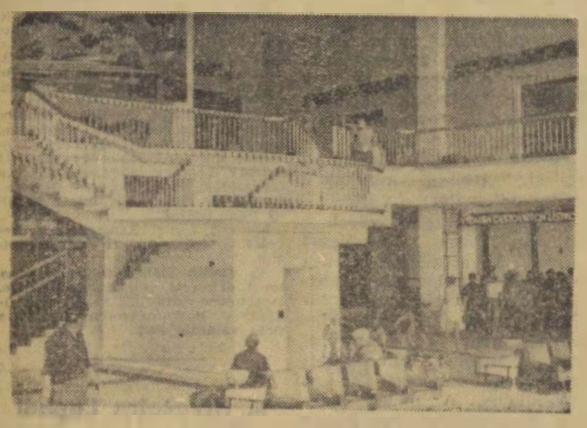
Bratislava elővárosában a közelmúltban új korszerű vasútállomást nyitottak meg a személy- és teherforgalom számára.

Az állomás különösen nagy jelentőségű a közelben fekvő *Slovnaft Vegyikombinát* szempontjából. Az állomást és az üzemet közvetlen vágányok kötik össze. Így elmarad a hosszadalmas és bonyolult szerelvényrendezés és tolatás, s ezzel jelentősen meggyorsult és egyszerűbbé vált a folyékony tüzelőanyag- és olajszállítás az egész köztársaságba és a határon túlra.

Az új vasútállomást modern biztosító berendezéssel látták el, amelyet a vasúti közlekedés automatizálásának bratislavai üzemében készítettek. *Az állomás épületében kultúrközpont, tágas várócsarnokok és teljes szociális berendezés kapott helyett.* A belső helviségeket mennyezeti szellőztetéssel és korszerű klimatizálóberendezéssel látták el.

Az építők az állomás magasépítésével befejezték a bratislavai vasúti csomópont átépítésének első szakaszát.

Miloslava Kodonová



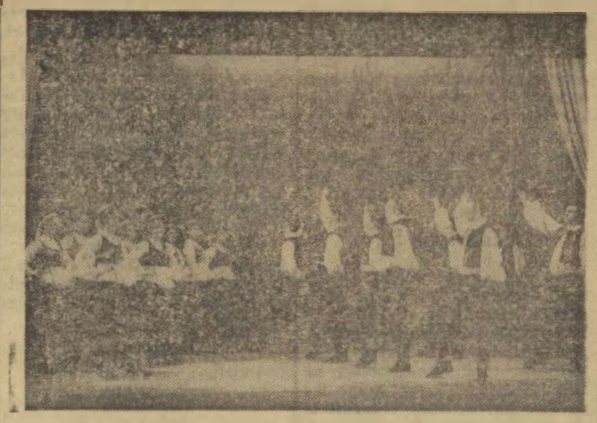
Az új állomás felvételi épületének csarnoki része

(CTK felv.)

Sikerük volt

Bemutatót tartott a szolnoki Tisza és a budapesti Törekvés népitánc-együttes

A szolnoki fűtőház *Kiváló együttes* címmel kitüntetett *Tisza Táncegyüttese* november 14-én, szombaton este Budapesten a szakszervezetek Fehérvári úti művelődési házában adott műsort. *A népszerű, külföldön is ismert szolnoki együttes ezúttal is bebizonyította, hogy rászolgált a kitüntetésre.*



A Törekvés táncegyüttes bemutató műsorának egyik táncjelenete

A tánccsoport egyórás műsorában a legjobb, legismertebb tánc- és zenekari számait adta elő. Műsorukat *Erkel* Balotásával kezdték, zárószámként a látványos *Kunsági szvittet* adták. A táncszámokat kísérő népi zenekar ma már az önálló zenekari számokban is nagyszerűen megállja a helyét.

Másnap, november 15-én, az *Északi Járműjavító Törekvés Művelődés Házának* népi táncegyüttese mutatta be műsorát. A függöny felgördülte után egymást követték az erőt, ritmust, jókedvet, szenvedélyes vetélkedő készséget és motívumgazdagságot sugárzó táncok. *Az igényes műsorösszeállítás a művelődési ház vezetőségének, az együttes oktatójának és kollektívájának több hónapos, fáradhatatlan és lelkes munkáját tükrözte.*

Ezen a bemutatón bizonyított a Törekvés Táncegyüttes. Bebizonyította, hogy Budapesten is életképes a népi tánc. A lelkes közönség pedig méltó elismerésben részesítette művészi teljesítményüket, a közreműködő kamarakórust, a kísérő zenekart, továbbá *Gál Gabriella* és *Bojtor Imre* népszerű népdalénekeseket.

V.—K.

Az új Erzsébet-hídon

Az új hídon át ünnepélyesen
utamat — a legelsőt — megteszem
nyílt örömmel, s mint maguk a kemény
alkotók: a győzelmet érzem én.

Nekem pedig csak ünnepelni kell,
s tudom: a célnál közös a siker;
— hisz nem szenvedtünk külön-külön itt,
egyként törték el sorsunk hídjait.

S a múlt iszapos mélyéből nehéz
roncsokat emel az emlékezés;
de most a fényben, hűvös víz felett
vidám beszédre föl-fölrezzenek.

— S lassan átérek; mélyen a folyam
harsogva táncol, víg-mámorosan
zúg és ünnepel — velünk, mint aki
érzi: kedvét nem tudják rontani.

FAZEKAS LAJOS

Levelezőink írják

A közelmúltban lezajlott IV. negyedévi termelési tanácskozásokról több levelező számolt be szerkesztőségünknek. *Tótka Károly* például a következőket írja Szeged-Rókus állomásról:

— Állomásunk dolgozói legfőbb problémaként vetették fel, hogy a 10-es AKÖV nem tudja időben elszállítani az érkező küldeményeket. A 31-es Építőipari Vállalat sem üríti ki időben valamennyi érkező kocsiját, de gyakori a késedelmes rakodás a Konzervgyár részéről is.

★

Acsa-Erdőkürt állomás dolgozói jó eredményekről számoltak be a termelési tanácskozáson. Kérték, hogy a II-es váltóőri helyiséget építsék fel a váltóőrök egészségvédelme érdekében.

Vác fűtőháznál teljes nyíltsággal tárták fel a hibákat, s a fűtőházfőnök rámutatott arra, hogy *lemaradásuk legfőbb oka, hogy nem dolgoznak gazdaságosan, majd a szorgalom hiányát kifogásolta a mozdonyszemélyzet és a géplakatosok részéről* — olvastuk *Pintér Lajos* leveléből.

★

A *szegedi igazgatóság* forgalmi és kereskedelmi osztályának dolgozói különösen sokat beszéltek arról, hogy az igazgatóság területén a kocsiálláspénzes kocsik aránya az össz-kocsikhoz viszonyítva emelkedett az előző évi időszakkal szemben. Növekedett az átlagos vonatterhelés is. Az év kilenc hónapjában a személyvonatok menetrend szerinti közlekedését a vártnál jobban teljesítette az igazgatóság, *a tehervonatok menetrend szerinti közlekedésénél azonban lemaradtak.* Ezekkel az eredményekkel az igazgatóság nem tudott megfelelő helyezést elérni az igazgatóságok egymás közötti versenyében — tudósít *Sziládi Sándor.*

★

A *Sümeg* állomáson megtartott termelési tanácskozáson elhangzottakból kiderült, hogy az állomás számos problémával küzd, amelyek azonban nem megoldhatatlanok. *Többen is szóvá tették, hogy bár a felvételi épületet nemrég újították fel, a forgalmi iroda fala mégis átnedvesedik,* az alacsony és hullámos aszfaltozás miatt pedig az utasoknak esős időben bokáig keil vízben járniuk az állomás területén. A raktárépületek is kevésnek bizonyulnak, a rakodásnál pedig elsüllyednek az emberek és járművek a nagy sárban. Mindezek megvalósítását a fokozódó idegenforgalom növekedése is szükségessé teszi — írja *Bognár Károly.*

Az üzemi koncertektől a gördülő operáig

„Legyen a zene mindenkié" — mondotta Kodály Zoltán. Ezt a jelmondatot választották mottóul a MÁV Szimfonikusok. Ez a cél, amit maguk elé tűztek és ez szabja meg természetesen a kritika irányát is, akár az együttes egész munkáját, akár csupán egy-egy produkcióját veszi vizsgálat alá.

Most azonban nem kritikus elemzésről van szó, amikor *Pécsi István* karmesterrel beszélgetünk a távolabbi és közelebbi múltról, napi aktualitásokról és tervekről. Pécsi István szereti az együttest (erről az első percben meggyőződhettünk) és nem véletlen, hogy az előbbi Kodály-idézet a beszélgetés elé kívánkozott. Szavai nyomán ennek a programnak következetes megvalósításából kapunk egy kis ízelítőt.

Az üzemi munkáskoncertekből már 1947-ben kinőtt az a Gördülő Opera, amely megkezdte fáradhatatlan és lelkesedéstől fűtött ragyogó kultúrprogramját. *A MÁV Szimfonikusok különösen sokat jártak vidékre. Elsősorban az ő munkájuk nyomán fejlődött ki a vidék ma már igényes és kulturált zenei közönsége.* Joggal lehet büszke a vasutas társadalom, hogy éppen a mi sorainkból kerültek ki azok, akik elsőkként kezdték meg a vidék művészeti elmaradottságának felszámolását.

Ötven koncert vidéken

Amikor 1954-ben a staggione rendszerű vidéki operajátszásra már nem volt szükség, a MÁV Szimfonikusok továbbra is vállalták, sőt ellátják ma is a vidék egyre sokoldalúbb művészi igényeinek mind magasabb színvonalú kielégítését. *Egyetlen fővárosi szimfonikus együttes sem hoz annyi áldozatot a vidékért, mint a vasutas együttes. Ezt a számok is bizonyítják: az elmúlt évben megtartott 113 koncert közül (önmagában is nagy szám!) 63-at a rővárosban. 50-et pedig a különböző vidéki városokban rendeztek.*

Budapesti hangversenyeik, különösképpen a *„MÁV Szimfonikusok a Zeneakadémián"* című bérleteik igen népszerűek nemcsak a vasutasság, de az egész főváros zenekedvelő közönsége előtt is. S ami igazolja a belőlük helyezett bizalmat a legkifejezőbben: *a koncerteket évek óta látogató zenei törzsközönség.* Nevelőmunkájukat pedig ma már a vezető művészeti körök is igénybe veszik és évek óta ők működnek közre az ifjúság részére (általános iskolától az egyetemig) megrendezett hangversenysorozatok előadásain is.

Műsorukat biztos kézzel, nagy hozzáértéssel és átgondolt zene-pedagógiai célzattal állítják össze. *Folyamatosan a legmagasabb művészi élmény felé irányítják a közönségüket,* miközben ők maguk is haladnak a mind tökéletesebb zenei kifejezés útján.

Egy lépéssel előbbre

Tavaly a szimfóniák szimfóniái — Beethovennek mind a kilenc remeke — képezték a műsor gerincét, s idén egy lépéssel előbbre a drámai zene útján: négy oratórium (köztük két nagy klasszikus és két modern) mutatja majd be a költészet és zene harmonikus egységét. Emellett a zeneirodalom minden jelentősebb irányzatának egy vagy több kiválóságát is halljuk a pénteki koncerteken. Nagy érdeklődéssel várjuk *Corelli, Händel, Rameau, Mozart, Brahms* mellett *Bartók, Szabó* és a fiatal — igen sokoldalú — *Szokolay* művelnek bemutatását.

Pécsi István elmondta, hogy ez év szeptemberében Franciaországban vendégszerepeltek a MÁV Szimfonikusok. S a tours-i kiemelkedő sikerek után meghívást kaptak Párizsba, ahol a *Nemzetek Színpadán léptek fel, felbecsülhetetlen szolgálatot téve hazánk zenei hírnevének.* Poulenc és az immár klasszikusnak számító Frank César mellett, Erkel, Liszt és a még életében klasszikus értékűvé lett Kodály műveiből bemutatott programmal ismét azt bizonyították, hogy biztos kézzel nyúlnak hozzá a műsor összeállításának sok finomságot kívánó munkájához.

A francia sajtó elragadtatott hangon Közép-Európa egyik legértékesebb művészegyüttesét üdvözölte bennük, akik egy egész nép lelkét és szellemi nagyságát hozták magukkal. *Hírünk a világban? — ők öregbítették, hazánkét és a vasutasokét is, akiknek ilyen együttesük van és akik ilyen együttest igényelnek.*

Ahhoz, hogy a „Legyen a zene mindenkié!" jelszó valóra váljon, segítsük hozzá mi is a MÁV Szimfonikusokat programjuk mind szélesebb körű megvalósításához. Ezekkel a reménykkel nézünk az új hangversenyévad elé.

KÖNYVTÁRLÁTOGATÓBAN

a Landler Járműjavítóban

A könyvtárba, a tudományok és művészetek kincses házába kissé megilletődve lép be az ember. Talán a könyvek sokasága nyűgözi le.

Könyvek: *az idő és az élet útikalauzai.* Ha mikor kezedbe veszed őket, készséggel gondolataid mellé társulnak, s megismertetik veled a különböző világrészeket, tengereket, a népek életét, szokásait. S gitenek eligazodni a tudományok világában, beavatnak a titkokba, s ha kívánod, derűs nevetés közben elszórakoztatnak, máskor a történelem dicső és szomorú éveit elevenítik fel, végig pergetik előtted az ezeracú emberi életet, színes és komor árnyalataival együtt.

A *Landler Jenő Járműjavító* könyvtárában formálódtak meg bennem ezek a gondolatok. Közben tekintetemmel sorra vettem az ablaküveg mögött sorakozó könyveket. Rövid idő után úgy éreztem, hogy egy régi könyvtárban vagyok; alig találtam mai témájú műveket, illetve kevés könyv van itt a mai, élő írókról. *Bilinszky Ferencné* könyvtáros hamarosan megnyugtatott válaszával:

— Ez nem azt jelenti, hogy a mai irodalmi alkotásokat nem vásároljuk meg. Alighogy nyilvántartásba veszem az új könyveket, máris sokan jelentkeznek és kikölcsönzik. Az olvasók többsége úgyszólván csak mai témájú műveket olvas szívesen. Mint érdekességet kell megemlítenem, hogy az ötvenes években inkább a klasszikus műveket kereste. Természetesen ma is keresik, de nem olyan mértékben mint korábban.

A könyvtár állománya mintegy 10 ezer kötet. A könyvek többsége rossz állapotban van, erősebb kifejezéssel élve: *szinte már „ronggyá" olvasták őket.*

— Több száz kötetet az elmúlt hetekben seleiteztünk ki. Ennek ellenére évről évre gyarapodik a könyvállag; átlagosan 18 ezer forint értékben vásárolunk évente új könyveket.

Következő kérdésemmel a könyvbarátok után érdeklődtem. Meglepődve hallottam, hogy *a nyilvántartott olvasók száma alig haladja meg a hétszázat.*

— A szocialista brigádok látogatják a könyvtárat?

— Csak az adminisztratív dolgozókból alakult brigádok kölcsönöznek ki — többé-kevésbé rendszeresen — könyveket. Pedig kivétel nélkül valamennyi brigádnaplóban ott olvasható a rendszeres könyvtárlátogatás.

Ha figyelembe vesszük a vállalat összlétszámát, akkor *a könyvbarátok száma alacsony.* Nem beszélve arról, hogy az elmúlt évben rendelkezés született; a kultúrotthon jellegű könyvtárakat, amelyek az üzem területén kívül vannak, a lakosság szolgálatába kell állítani. Így a könyvbarátok között olyanok is vannak, akik nem dolgoznak a vállalatnál.

— A műszaki könyvhónap alatt milyen volt az érdeklődés a műszaki könyvek iránt?

— Mérsékelt. A műszaki könyvhónap kereskedelmi jellege miatt a könyvtárak látogatottságára kevésbé volt befolyással. Különben is itt kialakult egy „törzsgárda", amely rendszeresen kikölcsönzi a műszaki könyveket. A műszaki könyvhónapra visszatérve: *célszerű lett volna kiállítást rendezni a legújabb műszaki könyvekből,* de helyiség hiányában erre nem volt lehetőség. A könyvtárhelyiség sem alkalmas kiállítások rendezésére.

Tamás Menyhért

Helyes kezdeményezés

Eredményes munkát végez a székesfehérvári pályafenntartási főnökség 73 szocialista címért küzdő brigádja. Az 1961-ben kezdődött mozgalom jelentős állomásához érkeztek november 7-én. Ekkor határozták el, hogy megszerzik a szocialista pályafenntartási főnökség címet, jóllehet a szintet már az idén elérték.

Brigádnaplójukban többek között ez is olvasható: *„Lakott területeken női pályaőrök beállítását vállaljuk, hogy így a férfi munkaerőt a felépítményi munkákra biztosíthassuk."* Helyes kezdeményezés.

Egyébként a pályafenntartási főnökség dolgozóinak 70 százaléka szocialista brigádban dolgozik.

— ÚJ ÖLTÖZŐT ÉS MOSDÓT adtak át a debreceni járműjavítóban november 20-án a kocsiosztály dolgozóinak. Ezzel a teherkocsi javító műhely dolgozóinak régi vágya teljesült.

Év végi mérleg az éllovas vasutas labdarúgócsapatokról

I.

Mozgalmas és igen jelentős esztendőt zárt le november 15-én a magyar labdarúgósport: *ezen a napon értek véget a labdarúgó Nemzeti Bajnokság minden osztályában a küzdelmek.* Jelentős volt ez az esztendő, hiszen — hosszú idő után újra — először került sor a naptári bajnokság lebonyolítására, vagyis tavasszal kezdődtek a bajnoki küzdelmek és a tél beállta előtt értek véget, az eddigi őszi-tavaszi bajnoki rendszer helyett.

Jelentős volt ez az év azért is, mert ebben a bajnokságban *mutatkozott be az új osztály, az NB I/B,* amelynek az a hivatása, hogy jobban felkészült, komolyabb képességű „újoncokat" adjon az NB I. mezőnyébe.

Debreceni VSC

Az NB I-ben a DVSC ismét retúrjegyet váltott, ragyogó őszi hajrájával sem sikerült biztosítani a bentmaradást. Kétségtelen a csapatot érzékeny veszteségek érték *Lóránt Gyula* edző a bajnokság rajtjánál hagyta cserben őket, a nagyon tehetséges, gólerős *Puskás Lajost* pedig a Vasas igazolta át. Amíg *Szücs György* edző nem került a csapathoz, addig katasztrófálisan rosszul szerepeltek. Ősszel viszont már nem tudták behozni a kiegyensúlyozott mezőnyben a tavasszal szerzett hátrányt.

A 13 hazai mérkőzésen a megszerezhető 26 pontból 9-et sikerült összeszedniök, idegenben mindössze 5 pontot szereztek. Végeredményben 14 ponttal a 13. helyen végeztek és kiestek az NB I-ből. A DVSC oszi jó szereplése azonban biztosnak látszó reményt nyújt ahhoz, hogy 1965-ben az NB I/B-ben egy évi alsóbb osztályú „vendégeskedés" után ismét a magyar labdarúgás élvonalában szerepeljenek.

NB I/B osztály

4. Szombathelyi Haladás	**30**	**11**	**11**	**8**	**52:38**	**33**
7. Győri MÁV-DAC	**30**	**12**	**6**	**12**	**34:29**	**30**
8. Budapesti VSC	**30**	**10**	**9**	**11**	**32:32**	**29**
11. Miskolci VSC	**30**	**10**	**8**	**12**	**31:39**	**28**

Tagadhatatlan, hogy az NB I/B végeredménye a vasutas labdarúgósport híveinek csalódást okozott. Hat-nyolc fordulóval a bajnokság befejezése előtt még úgy látszott, hogy a *nagymúltú szombathelyi vasutas csapat valóra váltja a reményeket és kiharcolja visszajutását az NB I-be.* Sőt, akkor még annak a reménye is felcsillant, hogy a BVSC is ott lehet az NB I/B első két helyezettje között, akik bejutnak a legmagasabb osztályba.

Szombathelyi Haladás

Aztán érthetetlen megtorpanás következett, különösen a Szombathelynél. Egymás közötti torzsalkodások, fegyelmezetlenségek, sportszerűtlenségek fékezték a csapat eredményesebb játékát. Az együttes néhány tagja és a fegyelmet megerősíteni igyekvő *Jávor Pál* edző között is megromlott a viszony. *A vezetőség igyekezett ugyan rendet teremteni, de nem nyúlt elég bátor, kemény kézzel a rendcsináláshoz,* amely így nem is hozhatta meg a kívánt eredményeket. Biztos feljutást mulasztott el a Szombathelyi Haladás 1964 őszén.

Győri MÁV-DAC

A Győri MÁV-DAC csapata is meggyengült a bajnoki rajtig, ennek ellenére *Kovács Imre,* a Győrött népszerű „Murok" edző csapata becsülettel helytállt. A mezőny első csoportjában végzett, igaz, hogy — és ez az egész NB I/B rendkívüli kiegyensúlyozottságát jellemzi — mindössze három pont választotta el a kiesés sorsára jutott Borsodi Bányásztól. *A győri vasutasoknak még meg kell tanulniok jobban küzdeni, erőteljesebben harcolni.* Ha idegenben — ahol a győzelemhez mindig nagyobb harci elszántságra van szükség — csak megközelítőleg úgy szerepelnek, mint a Rába partján, akkor sokkal jobb helyen is végezhetett volna a csapat. A MÁV-DAC ugyanis otthonában 23 pontot szerzett a megszerezhető 26 közül. Pedig tud a csapat küzdeni — amikor nagyon akar. Ezt bizonyítja az Ózdon, Oroszlányban és Székesfehérvárott kiharcolt győzelme is.

Budapesti VSC

A BVSC szereplése vegyes benyomást kelt a szemlélőben. Voltak mérkőzések amikor nagyszerűen játszott a csapat, néhány mérkőzésen azonban egészen rosszul. Különösen a csatársor gyakori meddősége szembetűnő: *öt hazai és hat idegenben lejátszott mérkőzésen volt gólképtelen a csapat.* Jellemző, hogy az utolsó helyen végzett és az NB I/B-ből kiesett LÁNG SK is három góllal többet rúgott (35), mint a BVSC (32).

Nem használt a csapatnak a Borsodi Bányász mérkőzés körüli huza-vona sem, *amelyben végül olyan döntés született, amellyel még ma sem lehet egyetérteni.* Tulajdonképpen ez után esett vissza a csapat és szenvedett el egymás után olyan vereségeket, amelyek nyomán szertefoszlott a feljebbjutás reménye.

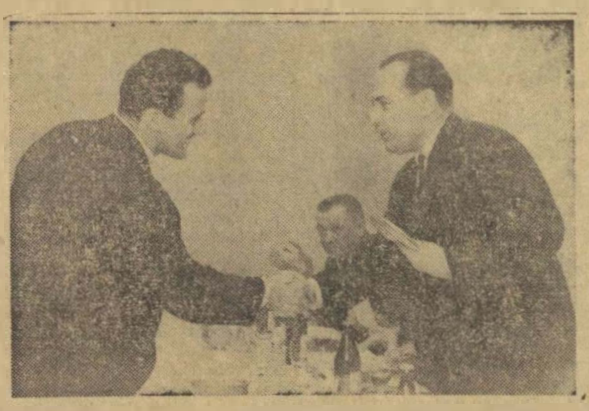
Miskolci VSC

Az MVSC-től ebben a bajnoki évben a szurkolók és a szakvezetők nem vártak különösebb eredményt, legfeljebb azt, hogy sikerül a csapatnak megkapaszkodnia az NB I/B-ben. *Rendkívül izgalmas hajrá után sikerült is és így a rokonszenves miskolci gárda jövőre* — reméljük megerősödve és alaposabb felkészüléssel — ismét ott lesz a magyar labdarúgás második vonalában, ahol esetleg javíthat.

Vedres József

Fogadás a vasutas olimpikonok tiszteletére

Szakszervezetünk elnöksége ünnepélyes fogadás keretében üdvözölte a Tokióban járt és sikeresen szerepelt vasutas versenyzőket. A fogadáson megjelent Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára és Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MAV vezérigazgatója. A fogadáson előbb Szabó Antal, majd Rödönyi Károly köszöntötte az olimpikonokat, az aranyérmes Konrád II. Jánost, dr. Mendelényi Tamásnét, az ezüstérmes Tóth Gézát, s a szépen helytállt Turóczi Juditot, Lenkei Ferencet, dr. Kamuti Jenőt, Erdősiné Tolnai Mártát, valamint Laky Károlyt, a BVSC vízilabdázók edzőjét, a válogatott szövetségi kapitányát.



Szabó Antal főtitkár jutalmat ad át Tóth Gézának

Rödönyi Károly, a MÁV vezérigazgatója Erdősinének gratulál majd átnyújtja a vezérigazgatóság ajándékát

(Almási László felvételei)

Melegedő vagy fagyoskodó

Az úrkúti gazdasági vasút telepállomásán a forgalmi iroda és egyben 25 munkás melegedője egy kiselejtezett személykocsi. Ez még nem volna baj! *De az már igen, hogy sem szenet, sem pedig fát nem kapnak az úrkútiak.* Melegedni így nem tudnak.

Az illetékesek talán megfeledkeztek arról, hogy a tavasz még egy kicsit várat magára.

B. K.

Meghalt Szücs András elvtárs

Negyvenéves korában, november 15-én tragikus hirtelenséggel elhunyt Szücs András elvtárs, MÁV felügyelő, szállítási főelőadó. 1943-ban vasúti szolgálatát mint páiyamunkás kezdte, majd vonatfékező, forgalmi szolgálattevő folytatta. Később különböző kiemelt politikai és gazdasági funkciókban dolgozott. 1917-ben a budapesti igazgatóságra helyezték, ahol az igazgatóság titkárságának vezetését kezdettől fogva kiválóan látta el.

1963-ban népgazdasági érdekből a KGM Érc- és Ásványbányászati Kutató Vállalathoz került, ahol haláláig szállítási főelőadó tisztséget töltött be. Kapcsolatát nem szakította meg a MÁV-val, új munkakörében is vasutas szívvel, igaz kommunista helytállással dolgozott. Szücs András elvtársat vasúti munkatársai és a KGM dolgozói november 20-án kísérték utolsó útjára a Rákoskeresztúri temetőben.

Kiütötte a mérkőzésvezetőt

Rendkívüli, több mint sportszerűtlen jelenet szakította félbe november 15-én vasárnap Pécsett, a PVSK—Bonyhádi Spartacus NB II-es ökölvívó-mérkőzést.

A pécsi vasutas csapat — a bajnokság éllovasa, az NB I. B-be jutás várományosa — már 12:0-ra vezetett, amikor kisváltósúlyban Jámbor Gyula 25 éves ökölvívó lépett a szorítóba. Jámbort sorozatos szabálytalanságai miatt a mérkőzésvezető leléptette. A vasutas versenyző először ezt annak rendje és módja szerint sportszerűen tudomásul is vette és a szorító sarkába vonult, hogy levegyék kesztyűjét.

Mielőtt ezt edzője, Horváth Géza megtehette volna, hirtelen meggondolta magát és mint a párduc, nekiugrott a mérkőzésvezetőnek. A következő pillanatban már recscsenve tört el a mérkőzésvezető fogsora, vérző arccal kellett elhagynia a szorítót. Az 1500 néző dermedten figyelte a jelenetet és elítélte a magáról megfeledkezett versenyzőt.

A PVSK fegyelmi bizottsága másnap összeült. Jámbor Gyulát kizárta a tagok sorából és örökre eltiltotta a versenyzéstől.

L. J.

A szociális létesítményekről megfeledkeztek

A gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Ü. V.-nél új üzemrészt építenek. Ezáltal nemcsak növekszik a termelés, hanem több munkaerőt is tudnak majd foglalkoztatni. *Arról azonban, hogy új szociális létesítményeket, öltözőket, mosdókat építsenek, teljesen megfeledkeztek a tervezők.* A férfi öltözőben még a lépcső feljáró is tele van szekrénnyel. A mosdó is zsúfolt, egészségtelen. Célszerű lenne, ha az üzemi építkezéssel együtt a szociális problémákat is megoldanák.

Szentgáli István

HÍREK

Egy piros alma

Nem mindig helytálló az a megállapítás, hogy a vontatási és forgalmi szolgálat barátsága, amolyan kutya-macska barátság. Ezt a következő aprócska történet is nagyszerűen igazolja:

Szín: Nyugati pályaudvar, csarnok I. számú vágánya.

Idő: 1964. év november hó 2-a, 14 óra 21 perc.

A forgalmi szolgálattevő, Fabók Irén főtiszt, csakúgy mint máskor, mosolyogva közeledik az 1714. számú debreceni személyvonathoz. Menesztení készül.

A jelző villan . . .

Hátratekint, majd magasba lendül a tárcsa.

Az aprócska nő valósággal eltörpül a nagy 424-es gép mellett. Engedelmesen mozdul a vonat. A mozdonyvezető, Endrődi Sándor sapkájához emeli kezét és mosolyogva köszön. Hangja elvész a gép dohogásában. Aztán mélyen kihajol a mozdony konyhájából és egy szép nagy piros almát nyújt le a forgalmi szolgálattevőnek.

Tudtuk — akik láttuk valahányan —, hogy ez az almajelenet, ellentétben a görög mitológiabéli „almaüggyel", (Párisz almája Helénának) nem a háború, hanem a két szakszolgálat közti barátság összekovácsolását szolgálja.

—lyf—

— **26 tonna szenet tud egyszerre felemelni és egy teljes vagont megtölteni a** nemrég Rotterdamban készült szénmarkoló.

— *AMATŐR FOTOKIÁLLITÁS NYILT a Vasúti Rossztály fotoszakkörének és a TBKF KISZ szervezetének rendezésében a Népköztársaság útja 73—75 szám alatt. A külsőségekben is szépen megrendezett kiállításon 14 fiatal amatőr fotos mintegy 100 fényképe látható.*

— **Vándorzászlót alapított a** MÁV szombathelyi igazgatósága a rakodásban segítséget nyújtó fiatalok jutalmazására. A vándorzászlót az a megye nyeri el, amelynek fiatajai az elmúlt évi kocsikirakási munkákban legjobban szerepelnek. A vándorzászlóval együtt pénzjutalom is jár.

— **Már végleges helyén áll** a „nyugdíjazott" gőzmozdony Hatvan állomás felvételi épületének előterében. Ez a mozdony 1873-ban elsőnek tette meg a Budapest—Hatvan—Salgótarján közti távolságot és első útjától az utolsóig, 1959-ig, mintegy 3 millió kilométert futott.

— **Fűtés meleg levegővel.** A Wilhelm Pieck Járműipari Művek gyártmányfejlesztési osztályán kidolgozták a vasúti kocsik meleglevegős fűtésrendszerét. A megoldás lényege, hogy egy központi hőkicserélőből felmelegített levegőt áramoltatnak be az utasfülkébe. A meleg levegőt egy csatornarendszer úgy osztja el, hogy a hőmérséklet az utasfülke minden pontján azonos legyen.

— **Két és félmillió forintos költséggel újítják fel a békéscsabai fűtőház javító csarnokát. Kicserélik az 1960-ban felszerelt fűtőszívó berendezéseket, bővítik az új motorszint, ahol a Dieselmozdonyokat javítják majd és korszerű fűtő- és világító rendszert is kap az épülő javító csarnok.**

— **Erősödnek a győri vasutas eszperantisták külföldi** kapcsolatai. Legutóbb a varsói vasútigazgatóság eszperantistáival kötöttek megegyezést a kölcsönös cserelátogatásokra.

— **Először szállítottak** nyílt pályán különleges vasúti teherkocsiban folyékony nyersvasat Belgiumban. A nyersvas a több mint 100 kilométeres távolság ellenére is megtartotta hőmérsékletét.

— *51 SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐ részvételével tanácskozást tartottak Miskolc Tiszai pályaudvaron. A tanácskozáson a társszolgálati ágak brigádvezetői is részt vettek. A résztvevők elhatározták, hogy 1965-ben versenyt indítanak a szocialista őrhely és a szocialista munka szolgálati helye címért.*

A szerkesztőség üzeni

Fehér Szilárd Nagykőrös, Sziládi Sándor, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kisvárdai János Miskolc, Pintér Lajos Vácrátót, Bognár Károly Tapolca, Fehérvári Mihály Salgótarján, Szentgáli István Gyöngyös, Szűcs Ferenc Hatvan. Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Tótka Károly, Sziládi Sándor Szeged, Marosán Pál Debrecen, Markos József Zalaegerszeg, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Szentgáli István Gyöngyös, Szűcs Ferenc Hatvan. Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Markos József Zalaegerszeg. Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

Az utóbbi időben több névtelen levél érkezett szerkesztőségünkbe. Ismételten felhívjuk az olvasók figyelmét, hogy névtelen levelekre nem válaszolunk!

A Hivatalos Lapból

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

46. számból: 123592 1964. I 2. B. A szállító- és rakodómunkán foglalkoztatott fizikai dolgozók bérezéséről.

127125 1964. I.2. B. Az idegen nyelvtudás anyagi elismerése.

47. számból: 129389/1964. I.7. A. Menetrendfüggelék kiegészítése.

124447 1964. I.3. C. Ittassági ellenőrző vizsgálatok újbóli szabályozása a vasút területén.

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János

Felelős kiadó: Szabó Antal

Szerkesztőség:

Budapest VI. Benczúr u. 41

Telefon: városi: 229—658.

Üzemi: 89—77

Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat

Budapest VII., Rákóczi út 54

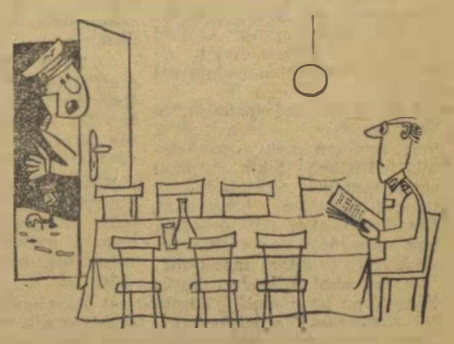
Szikra Lapnyomda

Nehéz szolgálat

— Maga az állomásfőnök? Akkor miért mondja, hogy felügyelet alatt teljesít szolgálatot?

— Nono. A feleségem állandóan felügyel rám.

Elkésett értekezlet



— Sajnos, a hóvihar miatt nem tudunk eljönni a téli felkészülés megbeszélésére.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VIII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM — Ára 40 fillér — 1964. DECEMBER 16.

Határidő előtt

átadták rendeltetésének a miskolci tiszai pályaudvar új aluljáróját és szigetperonjait

Fényárban az új aluljáró. (MTI Foto: Birgés Árpád felvétele)

A *miskolci tiszai* pályaudvar 1962 őszén kezdődött korszerűsítési munkálatai szerves részét képezik annak a nagyszabású munkának, amely 1958 óta folyik a *Hatvan—Miskolc* közötti fővonalon. Mint már arról korábban több ízben beszámoltunk, az átépítés több lépcsőben, tervszerűen halad.

Elsőnek a személypályaudvar tárolóvágányait korszerűsítették. *Ez a munka viszonylag akadálytalanul fejeződött be,* az átépítés csak kis mértékben zavarta a forgalmat.

Lényegesen nehezebb volt az építők és az állomási dolgozók helyzete ebben az évben. Mivel a fogadó vágányok átépítésével egy időben az aluljáró és a szigetperonok, valamint a felsővezeték építése is folyt, *sok gondot okozott a forgalom lebonyolítása.* Az egész állomás területére kiterjedő munkálatok kivitelezése csak úgy vált lehetségessé, hogy az érdekelt szolgálati ágak jól összehangolták a munkát. Ennek érdekében *a generál kivitelező, a Miskolci Építési Főnökség ütemtervet dolgozott ki.* Így minden szolgálati ág előre tudta, hogy mikor, milyen határidőre, mit kell elvégezni.

Az építők szorgalma mellett az igazgatóság vezetőinek, valamint az érdekelt szolgálati ágak bevonásával létrehozott komplex brigádnak is jelentős része van abban, hogy [illegible] aluljárót és a [illegible]nokat jóval a tervezett határidő előtt adták át a forgalomnak.

A tervben 1964. december 31-ben állapították meg az építés határidejét. A dolgozók azonban vállalták, hogy az új létesítményt december 4-én, Miskolc város felszabadulásának 20. évfordulóján átadják a forgalomnak.

Nem volt könnyű feladatuk, hiszen az aluljáró város felőli kijáratának építését csak augusztusban, miután az új felvételi épület építése ügyében végre megszületett a döntés, kezdhették meg. *A régi felvételi épületből ugyanis 11 méteres szakaszt le kellett bontani.* A következő adatok még hűebben tükrözik a munka volumenét. A felépítményi munkák során *69 csoport gyorsszerű, 23 csoport átszelési és 4 csoport kettőskeresztezésű kitérőt helyeztek el. A forgalom lebonyolítása érdekében 20 csoport egyszerű kitérő és 3700 vágányfolyóméter felépítmény ideiglenes bekötése, illetve beépítése vált szükségessé.* A munkálatok alatt mintegy 28 000 köbméter földet mozgattak meg. Az aluljáró és a szigetperonok kiképzésénél bedolgoztak 5960 köbméter betont és 327 tonna gömbacélt.

A tiszai pályaudvar építői ilyen körülmények között is beváltották adott szavukat. *Az aluljáró és a fedett szigetperonok építését december 4-re befejezték.* Az új létesítményt *Papp Károly,* a pályaépítési és a pályafenntartási szakosztály vezetője ünnepélyes külsőségek között átadta rendeltetésének.

(vf)

Időszerű kezdeményezés

1965 január 1-től létrehozzák a személyszállítás társadalmi ellenőrzését

Az utóbbi években sokat vitatott probléma a vasúti közlekedés személyszállításának, az utazóközönség kiszolgálásának és a kulturáltabb utazási feltételeknek biztosítása. A probléma megoldását sürgetik, egyrészt a meglevő hiányosságok, másrészt az utazóközönség növekvő igénye a kulturáltabb kiszolgálás iránt a pályaudvarokon és a vonatokon egyaránt.

Mindezek arra késztették a vasút vezetőit, hogy ezt a napról-napra jelentkező problémát *társadalmi összefogással oldják meg.* Ennek jegyében tanácskoztak december 9-én a *Vasúti Főosztály* tanácstermében a vasút mozgalmi és gazdasági vezetői. Megvitatták, hogy mi a teendő az 1964. november 28-án a 48-as sz. Hivatalos Lapban megjelent 128 244/1964. I. 8 A. számú és ezzel egy időben az igazgatóságok és a szakszervezeti területi bizottságok részére megküldött végrehajtásra vonatkozó — „*A személyszállítás társadalmi ellenőrzésének bevezetése a MÁV-nál*” című rendelet végrehajtásával kapcsolatban.

A tanácskozás a viták alapján egyértelműen foglalt állást és megállapította, hogy a személyszállítás társadalmi ellenőrzésének megszervezése szükséges és hasznosnak látszik.

Indokolja a társadalmi ellenőrzés megszervezését az is, hogy az utóbbi időben **növekszik az erőszakos kocsirongálások száma. Az idén mintegy 3,5 millió forintra tehető a vasutat ért károkozás értéke.**

E kár többsége képkeretek és tükrök eltulajdonításából, ablaküveg törésekből, függönyök és ülőhelyek megrongálásából stb. adódnak. A károkozás következtében a kocsikat ki kell vonni a forgalomból, ami az amúgy is kevés személykocsipark miatt még tovább növeli a vonatok zsúfoltságát.

Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ezeket a hiányosságokat *csakis társadalmi összefogással és egységes fellépéssel lehet lokalizálni.* Az egységes társadalmi fellépést megköveteli a vasutas dolgozók eddig kivívott becsületes és áldozatos munkája, fokozatosan emelkedő szállítási teljesítménye is.

A személyszállítás társadalmi ellenőrzésének ki kell terjednie mind az állomásokon, mind a

személyszállító vonatokon a menetrend szerinti közlekedésre, az állomások és a szerelvények tisztaságára,

továbbá minden olyan területre, amely szoros kapcsolatban áll az utazóközönség kiszolgálásával. *Nagy figyelmet kell fordítani a társadalmi ellenőröknek a nemzetközi gyorsvonatok, a budapesti pályaudvarok és határállomások vizsgálatára is.*

A társadalmi ellenőr hálózatba az üzemi demokrácia további szélesítésével a legrátermettebb, legszakképzettebb, legfegyelmezettebb dolgozókat kell bevonni. El kell érni, hogy a magukról *megfeledkezett, feladatukat elhanyagoló, az utazóközönség kiszolgálását semmibevevő dolgozók munkája felett* a vasutas dolgozók széles kollektívája mondjon bírálatot.

A személyszállítás társadalmi ellenőreinek hálózatát

1965 január 1-től kell megszervezni minden vasútigazgatóság területén

mintegy 100, a budapesti igazgatóságnál pedig 200 részvevővel. A társadalmi ellenőri hálózatot az igazgatóság vezetője és a szakszervezet területi bizottsága együttesen jelöli ki a szolgálati helyeken.

A társadalmi ellenőrök kijelölését körültekintéssel, az önkéntesség szigorú betartása mellett kell elvégezni a párt és szakszervezeti szervek bevonásával. Ha a jelöltek vállalják a társadalmi ellenőri megbízatást, *a most folyó szakszervezeti taggyűléseken, vagy a januárban kezdődő vezetőségválasztó taggyűléseken, illetve termelési tanácskozásokon kell megválasztani őket.* Ha a szakszervezeti taggyűlés vagy termelési tanácskozás a jelölteket elfogadja és megbízásukat jóváhagyja, részükre *az igazgatóságtól kell kérni a megbízólevél kiadását.*

A gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek nyújtsanak maximális segítséget a személyszállítás társadalmi ellenőrzési rendszerének gondos és körültekintő megszervezéséhez, segítsék a társadalmi ellenőrök munkáját, szavatolják személyi védelmüket és adott esetben áldozatkész és eredményes munkájuk alapján részesítsék őket erkölcsi és anyagi elismerésben.

Szabó II. József

Októberben csak a miskolci igazgatóság ért el elfogadható eredményt

Az igazgatóságok versenyé[illegible] az októberi teljesítmények a következők szerint alakultak:

Igazgatóságok	Teljesítmények
Budapest	91,43 %
Debrecen	94,80 %
Miskolc	100,90 %
Pécs	95,16 %
Szeged	91,62 %
Szombathely	97,18 %

Az októberi teljesítmények alapján csak a *miskolci igazgatóság* részesült — csökkentett összegű — pénzjutalomban.

Az állami szállítási tervet 100,3 százalékra teljesítették.

Az üzemeltetésre jellemzőbb műszaki-gazdasági mutatók alapján a hálózat összesített eredménye 95,18 százalékot ért el. *Elszállítottunk 10 millió 55 ezer tonna árut, amely csaknem azonos az előző év októberi és az ez évi legmagasabb júliusi mennyiséggel.* Az állami éves áruszállítási terv túlteljesítésének mérve az októberi teljesítmények alapján tovább növekedett.

Ha elemezzük a szállítási teljesítményeket, láthatjuk, hogy a tervteljesítés belül *a belföldi kocsiigényes áruszállításnál jelentős a lemaradás.* A tervet tehát elsősorban az import- és tranzitszállítások volumenének emelkedése révén teljesítettük.

A vasútforgalom tervszerűsége, amely alapját képezi a gördülékeny munkának, októberben nem érte el a kívánt szintet.

A személyszállító vonatoknak 95,41, a tehervonatoknak 67,48 százaléka közlekedett menetrend szerint.

Mindkét eredmény jelentősen a célkitűzés alatt van.

A vonóerő felhasználásánál az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény az operatív tervhez viszonyítva 96,6 százalék.

A tehervonatok átlagos terhelésénél *a tervhez viszonyított elmaradás 1,2, az előző évhez képest 1,4 százalék.* A teherkocsik statikus terhelésénél értünk el csupán kedvezőbb eredményt, mint az előző [illegible] azonos időszakban.

Októberben a budapesti igazgatóság eredménye alakult a legkedvezőtlenebbül.

A személyszállító vonatok menetrendszerűségénél 88,81, a tehervonatoknál 58,20 százalékos eredményt értek el. Ennek következménye a vonatkozó hálózati célkitűzésnél bekövetkezett lemaradás.

A *debreceni* igazgatóság az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm tervet mindössze 89,03 százalékra, a tehervonatok átlagos terhelésének tervét pedig 98,39 százalékra teljesítette. A munkaversenyben értékelt többi mutató eredményei megfelelő szinten mozogtak.

A *miskolci* igazgatóság teljesítményei a második félév eddigi időszakában egyenletesen jól alakultak. Októberben *kisebb mérvű elmaradásuk csak a személyszállító vonatok menetrendszerűségénél és a tehervonatok átlagos terhelésénél volt.* A tehervonatok menetrend szerinti közlekedésénél túlteljesítették az előírt célkitűzést és kedvezően alakult a vonóerő-felhasználásuk is.

A *pécsi* igazgatóságnál számottevő elmaradás a tervtől, illetve a célkitűzéstől a mozdonyok teljesítményeinél és kocsitartózkodási norma, illetve az egységidő alakulásánál volt. *A menetrendszerű közlekedés célkitűzését mindkét vonatnemnél teljesítették* és a tehervonatok átlagos terhelésénél is 100,66 százalékos eredményt értek el.

A *szegedi* igazgatóság célkitűzéseit és terveit zömében nem teljesítette. A vonatforgalom tervszerűségére a vonali mozdonyok, valamint a teherkocsik felhasználására vonatkozó műszaki-gazdasági mutatók eredményei mind kedvezőtlenül alakultak.

A *szombathelyi* igazgatóság összteljesítményének kedvezőtlen alakulását a vonóerő felhasználása terén a tervhez viszonyított elmaradás okozta. *Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm tervet mindössze 93,56 százalékra teljesítették,* hasonlóan alakult az egy vonali mozdonyra eső teljesítmény is.

A tapasztalt és meglevő hiányosságok felszámolása az év hátralevő időszakában még jelentősen hozzájárulhat a teljesítmények további növeléséhez, valamint az üzemi eredmények javításához.

1 millió 230 000 forint külön céljutalom

Két hét választ el bennünket az újesztendőtől. Eddig minden jel arra mutat, hogy büszkék lehetünk majd a zárszámadás eredményeire. Az elmúlt tizenegy hónap áruszállításának mérlege ugyanis megközelíti az előző évben elszállított árutonna-mennyiséget. Ahhoz azonban, hogy az állami kocsiigényes szállítási tervünket is teljesíteni tudjuk, még nagy erőfeszítéseket kell tennünk. Mindezt mérlegelve *a vezérigazgatóság és szakszervezetünk úgy határozott, hogy külön jutalomban részesíti azokat az igazgatóságokat, akik legtöbbet tettek a szállítási tervek teljesítése és a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetése érdekében.*

Célkitűzések: *a decemberi operatív kocsiigényes szállítási terv teljesítése, az igazgatóság december havi kocsiigényes szállítási tervének túlteljesítése, végül a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetése december 14-től 31-ig.*

A decemberre meghirdetett *külön célkitűzés összege 1 millió 230 000 forint.* Az összeg az alábbiak szerint oszlik meg az egyes igazgatóságok között. (Az igazgatóság neve után közölt százalék a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetésének célkitűzése.)

Budapesti igazgatóság	**90 %**	**450 000 Ft**
Debreceni igazgatóság	**95 %**	**150 000 Ft**
Miskolci igazgatóság	**95 %**	**180 000 Ft**
Pécsi igazgatóság	**97 %**	**150 000 Ft**
Szegedi igazgatóság	**96 %**	**150 000 Ft**
Szombathelyi igazgatóság	**97 %**	**150 000 Ft**

Ha az igazgatóságok a felsorolt célkitűzéseket teljesítik, a meghatározott összegű céljutalomban részesülnek. Amennyiben a célkitűzések közül valamelyiket nem teljesítik, az összeget részarányosan kell csökkenteni. Az elért eredmények alapján járó jutalomösszeg reális elosztásáról az érdekelt gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti szerveknek kell gondoskodni.

November végétől

Felsőzsolcáig közlekednek a villamosmozdonyok

Miskolc tiszai pályaudvarra 1962. november 17-én futott be az első villanymozdonnyal továbbított szerelvény. Ezzel befejeződött a vonalhálózat korszerűsítésének egyik fontos szakasza. A felső vezeték építése természetesen tovább folyik. A *Miskolc—Nyíregyháza—Záhony* közötti szakasz még villamosításra vár. Ez a 159 kilométer hosszú vonal nemrég 4,8 kilométerrel rövidült.

A villamos mozdonyok november 28-a óta már Felsőzsolcáig közlekednek. A Záhony rendeltetésű vonatokat most már Felsőzsolca állomásig, a Záhony állomáson rendezéssel képzett Rákos rendeltetésű irányvonatokat pedig Felsőzsolca állomástól villamosmozdonnyal lehet továbbítani. Ha esetenként Miskolcról gépvonatot kell közlekedtetni, a 4,8 kilométeres távolságot percek alatt megteszik a gépek.

Megnyílt a lehetősége annak is, hogy a *Hidasnémeti—Nyírábrány* rendeltetésű LIM-vonatok mozdonycseréjét ugyancsak Felsőzsolca állomáson végezzék el. Ez a miskolci igazgatóság szempontjából jelentősen hozzájárult az elegy folyamatosabb továbbításához, a mozdonyok gazdaságosabb felhasználásához.

Rödönyi Károly a Nemzetközi Vasútegylet alelnöke

December 9-én ért véget Párizsban a Nemzetközi Vasútegylet közgyűlése, amelyen *Rödönyi Károly* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját választották meg a szervezet alelnökévé. Az elnök *Donat Tarantowicz* lengyel közlekedésügyi miniszterhelyettes lett.

ALAPSZERVEZETI *választásokra* KÉSZÜLÜNK

JELENTÉS BÉKÉS MEGYÉBŐL

A december első felében lezajlott szakszervezeti taggyűlések jelentették az alapszervezeti választások előkészítésének legfőbb állomását. Érthető, hiszen ezek a taggyűlések a jelölő bizottságok számára már irányelvként határozták meg az elvégzendő feladatokat, a választandó testület számát és nem utolsósorban a vezetőségválasztó taggyűlések beszámolójának a gerincét.

— Hol tartanak a felkészülésben a Békés megyei szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai? Hogyan segíti ezt a munkát a Békés megyei bizottság? — Erről beszélgettünk *Vajda Jánossal*, a megyei bizottság titkárával.

Gondos felkészülés

— Azzal szeretném kezdeni, hogy a választásokkal kapcsolatos munkatervet, amelyben részletesen megszabtuk a feladatokat, a felsőbb szervek határozatait és iránymutatásait figyelembe véve készítettük el — mondotta. *— Pontosan meghatároztuk, hogy melyik szolgálati helyen, mikor kell megtartani a bizalmi, a műhelybizottsági és az alapszervezeti választásokat.* Ezután a megyei bizottság tagjaiból hattagú operatív bizottságot hoztunk létre. Az operatív bizottság azt a feladatot kapta, hogy már most az előkészítés időszakától kezdve egészen a választások befejezéséig segítse, irányítsa a szakszervezeti bizottságok tevékenységét.

Ezután arról beszélt Vajda János, hogy a tennivalókat a megyei bizottság tagjaival két ízben is megtárgyalták, majd a szakszervezeti bizottsági titkárokkal külön értekezleten ismertették a választások lebonyolításának menetét.

Alig két hét választ el bennünket a választások rajtjától. A szakszervezeti bizottságok hol tartanak a felkészülésben?

— Ellenőrzéseink tapasztalatai azt bizonyítják, hogy rendben mennek a dolgok — hangzott a válasz. *— Ebben nagy részük van az operatív bizottságok tagjainak, szakszervezeti bizottságaink patronálóinak. Ők a választással kapcsolatos munkákhoz a legmesszebbmenőkig segítséget nyújtanak.*

Békés megyében 241 szakszervezeti bizottsági tagot, 91 póttagot, 82 számvizsgáló bizottsági tagot, 91 póttagot, 82 számvizsgáló bizottsági tagot, 58 számvizsgáló bizottsági póttagot és mintegy 390 bizalmit választanak majd a szolgálati helyeken. A megyei bizottság titkára mit vár a soron következő választásoktól?

— Mindenekelőtt azt, hogy szakszervezeti bizottságaink összetétele megerősödjön. Nagy változások nem lesznek, néhány helyen azonban sor kerül frissítésre, új erők bevonására.

Gyakorlati segítség

Ami a választásokat illeti, ezúttal nem adtunk ki sok írásos anyagot. Csak a legfontosabb feladatokat vetettük papírra. A sok felesleges írásos munka helyett *inkább a gyakorlatban nyújtunk több segítséget.* Azt tapasztaljuk, ez hasznosabb.

Igaza van Vajda Jánosnak, a személyes beszélgetések, a gyakorlati segítségnyújtás még az alapszervezeti választások előkészítésének időszakában is több segítséget nyújt a szakszervezeti bizottságoknak, mint az írásos munka.

Visi Ferenc

Egy másokért nyugtalan ember

A tompán csengő kalapácsütések zaja, az esztergagépek monoton zúgása, a hegesztőpisztolyok sziszegése, a mozdonyok sistergő szuszogása összevegyül az üzemben. Jellegzetes hangzavar ez a *Landler Járműjavító* VI. osztályán.

A hatalmas csarnok középső részén a rudasok között dolgozik *Horváth László*. Könnyen rátalálok. Sokan ismerik az osztályon. *Ki úgy, mint szocialista brigádvezetőt, ki mint* — s ezek vannak a legtöbben — *műhelybizottsági titkárt, mások pedig mint pártbizottsági tagot.*

A rajzpad mellett áll. Kezében hegyes körző, a csatolórudazat csapágycsészéjének méreteit ellenőrzi. Néhány mozdulatot tesz, aztán beszélgethetnek is vele. Mozgásából nyugtalan természetűnek ítélem meg. Hamarosan szavai is erről győznek meg.

Elfoglalt ember

— Nagyon kell sietnem, két órakor szakszervezeti bizottsági ülés lesz — mondja, s tekintetével mintha elnézést kérne, hogy közben tovább dolgozik.

— Nem jelent nagy lekötöttséget, hogy a műhelybizottsági titkári teendők mellett pártmunkát is végez?

— E két elfoglaltságomon kívül még egyéb is van. Jóformán egyetlen szabad délutánom sincs: *nemrég kaptam értesítést, hogy járjak népi ülnöki akadémiára, tartalékos tiszt vagyok, jelentkeztem a műszaki munkásakadémiára,* és — mivel a brigád vállalásában szerepel — szakszervezeti politikai iskolára is járok, a brigádtársaimmal együtt.

— Mikor szórakozik?

— Őszintén szólva, arra nagyon kevés időm jut, minden este fáradtan érek haza, örülök, ha lepihenhetek. Persze, azért, ha jó műsor van a televízióban, megnézem. S az újságolvasás is benne van a napi „programomban" ...

A dolgozók gyakran felkeresik

Ennyit sikerült csak megtudnom róla. Bármilyen vonatkozású kérdést teszek fel, mindig visszatér a brigáddal, az üzemmel kapcsolatos problémákra, amelyekkel nap mint nap találkozik: *egyrészt személyesen is tapasztalja, másrészt elmondják neki a dolgozók, bizalommal fordulnak mindig hozzá.*

— Gyakran keresik fel a dolgozók?

— Mondhatnám, a legkisebb hiányosságért is szólnak nekem. És jönnek, ha segélyre van szükségük, ha anyaghiány van, s még sorolhatnám tovább a problémák tömkelegét ...

— Valamennyit orvosolják?

— Amire lehetőség van — válaszolja röviden.

A hegyes körzőt leteszi, majd a mérőkörzőt veszi fel. Dolgozik. Az idő sürgeti, ma még el kell készülniük egy mozdony rudazatával. Ez a brigád napi normája. Így él önmaga megnyugtatásáért egy másokért nyugtalan ember.

Tamás Menyhért

Majd Jani bácsi elintézi

Igaza volt a békéscsabai vonatátvevők 17 dolgozójának, amikor valami „kényes" ügy hallatára csak megjegyezték: majd Jani bácsi elintézi. *Czinege János* vonatátmenesztő, 17 vasutas bizalmija, mindig fáradhatatlanul megy, követel. Igazáért mindenkivel szembeszáll.

Kalcsó Imre, Békéscsaba állomás szakszervezeti bizottságának titkára így jellemzi őt: *egyszerű, szorgalmas, szókimondó ember. Ha beszél, az ember szemébe néz. Különösen a közbeváltás bevezetésekor fordult meg gyakran nálunk.* Az átmenesztőkre akkor még nem került sor. Éppen ez volt a baj. De ő nem hagyta annyiban. Azt a 17 embert, akik bizalmijuknak választották, úgy védelmezte, mint apa a családját. A közbeváltás bevezetése nem is várt sokáig. Tudta, érezte, hogy igaz ügyet képvisel, hiszen 40 órával többet pihenhetnek így.

De egyéni kérelmek, panaszok miatt is sokszor járt a szakszervezeti bizottságnál. *Kecskeméti Sándor* vonatátvevőnek — aki kocsifelírási besorolást kapott — kijárta a vonatátvevői fizetést. *Marik Györgynek* segélyt kért. *Kecskeméti Andor* lakásáért pedig legalább úgy járta a hivatalos szerveket, mintha az ő ügye lett volna.

Érzi a bizalmi felelősségét, vállalja nehézségét, hiszen így szokta ezt meg 10 éven keresztül. Mások gondja az ő gondja is, talán nem is tudna már más lenni.

— Néha azért háládatlan munka — emeli fel nyíltan tekintetét. *— Az emberek nem egyformák. S mindenkinek kedvében járni szinte lehetetlen. Ilyenkor néha csalódás éri az embert. Sokáig azonban ez sem tart. Meg különben is, a bizalminak ezzel számolni kell.*

— De én szívesen vállaltam — folytatta. *— Azért mondom, hogy vállaltam, mert a megbízatásom rövidesen lejár. Januárban kezdődik az új bizalmiválasztás s addig már csak két hét van hátra.*

— Számvetés?

— Úgy érzem, mindent megtettem azért, hogy ne mondjanak rám rosszat. Még a fiatalok sem panaszkodhatnak. Pedig velük sok gond van. Jönnek, mennek, figyelmetlenek. Én mégis szeretem őket.

A békéscsabai vonatátvevők eddig jól választottak. S hogy januárban kire szavaznak ismét, azt ma még nem tudhatjuk, de úgy érezzük, Czinege János egy évtizedes jó munkája valamit sejtet.

Sz. J.

Példájuk követésre méltó

A Petőházi Cukorgyár — sürgős répaszállításhoz — 16 kocsit rendelt Pannonhalma állomáson. Még rakodógépet is biztosítottak, hogy gyorsan menjen a szállítmány. Kocsi azonban csak Veszprémvarsányban volt. *Bedi Antal* mozdonyvezető, *Hujber János* vonatvezető és brigádja amikor értesültek a petőházi kéréséről, egy plusz fordulóval azonnal Pannonhalmára mentek, hogy még a hiányzó 14 üres kocsit átvontassák.

Példamutató, lelkiismeretes munkájukért dicséret illeti őket.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Szabadság út 30

Vasutasok rendelője

A szélesre tárt bejárati ajtóra függesztett kerek tábla vastag betűkkel hirdeti: *MÁV Rendelőintézet.* Vasutas betegek látogatják ezt az épületet, kora reggeltől a késő délutáni órákig. *Nemcsak helybeli, hanem az igazgatóság vidéki szolgálati helyeiről is ide jönnek felvételi, ellenőrzési vizsgálatokra, s a szükséges orvosi kezelésekre.*

Az épület nem mondható tágasnak, a rendelő mégis helyet kapott benne, s évek óta eredményesen folynak a különböző szakrendelések. *Az orvosi apparátus kiváló szakemberekből áll. Valamennyien fáradhatatlanul, eredményesen tevékenykednek a gyógyítás érdekében.* A gyakori, enyhébb lefolyású megbetegedések mellett szép számmal akadnak olyan esetek is, melyek hónapokig, évekig tartó ellenőrzést, orvosi megfigyelést igényelnek. Ilyen például: a fekélybetegség, a magas vérnyomás és szívbeteggondozás. S ha a rendelőintézetet a kezelt gyógyultan hagyja el, írást visz magával körzeti orvosa részére arról, hogy ismételt panasz esetén az intézetben azonnal jelentkezzék.

Lelkiismeretes gyógyítás

A lelkiismeretes gyógyítás mellett nemcsak a számok, papírok, hanem a betegek maguk is tanúskodnak. *Banicz János* MÁV nyugdíjas például szívbetegsége miatt huzamosabb idő óta gyakori látogatója a rendelőnek. Az orvosok munkájáról elismeréssel nyilatkozik. Hasonló elégedettséggel szól *Tamás Ferenc*, a dombóvári fűtőház dolgozója, de alapos vizsgálatokról beszél a többi megkérdezett is. *Szervei Ferenc* MÁV-nyugdíjas, az épület fennállása óta ismerős annak gyógyító „berkeiben".

Természetesen, mint mindenütt, itt is akadnak elégedetlenkedők. Ezek többsége a vizsgálati idők hosszúságát kifogásolja, amely azonban ismételten a helyes diagnózis megállapítására való törekvést bizonyítja. *Elfogadható problémaként mutatkozik az a tény, hogy a rendelési idők több esetben, a megállapítottnál később kezdődnek.* A várakozók közül azonban mind többen értik meg azt a magyarázatot, hogy a részfoglalkozású orvosok főmunkahelyeiken *(kórházakban, klinikákon)* bonyolult műtéteket is végeznek, amelyeknek befejezése még abban az esetben is elsődleges, ha a MÁV Rendelőintézetnél gyógyító munkájukat később kezdhetik.

Naponta több mint száz beteg

Dr. Háhn Elemér, a rendelőintézet főorvosa és *dr. Bánki József* igazgatósági főorvos éberen őrködik afölött, hogy az intézet orvosai, egészségügyi alkalmazottai tudásuk legjavával, lelkiismeretesen, pontosan végezzék munkájukat. A gyógyítás sokszor fáradhatatlan munkát igényel. *Gyakoriak az olyan napok, amikor egyetlen szakrendelésen, például belgyógyászaton, fogászaton száznál több beteg kéri az orvosi segítséget,* amely néha problémát okoz azért is, mert nem mindenütt állnak az orvosok rendelkezésére korszerű, megfelelő műszerek, berendezések.

Embertársainkon segíteni, azokat gyógyítani nagyon szép feladat. Nemcsak munkavállalást, kötelességtudatot, hanem *nagyfokú önzetlenséget, emberszeretet, felelősséget is igényel.* A Szabadság úti MÁV Rendelőintézetben az adottságok megfelelőek. S ha mindezek az orvosok és betegek egymás iránti kölcsönös türelmével is párosulnak, méltóképpen tölti be szerepét, s végzi el feladatát Pécsett a Szabadság út 30. szám alatt — a vasutasok rendelője.

Pálinkás Károlyné

Sikeres évet zárnak a miskolci újítók

Ötmillió forint! Ennyit jövedelmezett a népgazdaságnak a miskolci vasútigazgatóságnál elfogadott 182 újítás. S az újítások népszerűsítésére mi sem jellemzőbb, mint az, *hogy eddig már 11 újító büszkélkedhet arany, 9 ezüst és 6 pedig bronz jelvénnyel.* Egy-egy üzemben 15—20 aktív újító is van.

Az igazgatóság területén elfogadott újítások gazdasági értéke az elmúlt évihez viszonyítva 50 százalékkal nőtt. *Növekedett a munkavédelmi újítások száma is.* Ebben az évben különösen szép eredményt ért el *Kocsis Jenő, Osgyán Károly, Hódi Albert* és *Hernádi István.*

Kisvárdai János
Miskolc

Újítási ankét Szombathelyen

A szombathelyi igazgatóság november 11-én tartotta második félévi újítás ankétját, melyen a szolgálati vezetők, újítási előadók és a szakszervezeti bizottságok újítási felelősei vettek részt.

A beszámoló értékelte az eddigi eredményeket és hibákat. Kiemelte, hogy a számszerű eredményekben sikeresen lépték előre, *de a javaslatok elbírálása még mindig elhúzódik.* A szerződéskötéseknél is tapasztalhatók hibák, később, csak a javaslatok bevezetése után kötik meg azokat. *A pénzügyi szervekkel sok a vita, nem tudják megadni, hogy miként végezzék a gazdasági számításokat.*

Az eredmények elérésében nagy segítséget nyújtottak a mozgalmi szervek. *A jó együttműködés eredményeként az igazgatóság területén levő 400 szocialista brigádból 103 tett vállalást újításra,* ezenkívül 70 újítási célbrigád és 39 egyéni vállaló segített.

A vitában hozzászólók a szakvélemények és a gyors ügyintézés fontosságáról beszéltek. Elmondták azokat a módszereket, amelyekkel eredményeiket elérték. Beszéltek a hibákról és önkritikusan felvetették, mit tehettek volna még, hogy eredményesebb legyen a munka.

(sebestyén)

Idejében szólunk...

Köztudomású, hogy a havas, fagyos téllel egy állomáson seprűvel, lapáttal nem lehet eredményesen szembeszállni. *Az eljegesedett, lefagyott váltók felszabadításához alkalmasabb eszköz a benzinlámpa.* Sajnos, ebből nagyon kevés van Almásfüzitőn, ahol az ország olajigényének 80 százaléka áramlik át.

Kérjük a budapesti igazgatóságot, hogy még a kemény hideg beállta előtt juttasson néhány benzinlámpát az almásfüzitőieknek.

Még nem késő! Idejében szóltunk.

Újítási szakemberek tapasztalatcseréje az Északi Járműjavítóban

A járműjavító osztály az 1965. évi feladatok megbeszélésére az Északi Járműjavítóba hívta össze valamennyi járműjavító üzemi vállalat újítási csoport vezetőjét és a szakszervezeti bizottságok újítási felelőseit.

Tocsik Károly főmérnök üdvözlő szavai után *Kiss Imre*, a járműjavító osztály újítási előadója, értékelte az ez évi feladatokról, a mozgalom továbbfejlesztésének lehetőségeiről. A szakszervezet képviselője a szakszervezeti bizottságok kormányrendeletből adódó feladatairól, majd az együttműködés fontosságáról beszélt.

A vita tapasztalata alapján a jövőben az alábbi főbb szempontokra kívánják irányítani a figyelmet:

— A kísérleti munkák meggyorsítása és ennek érdekében a kísérleti műhelyekben megfelelő létszám biztosítása.

— A szakvéleményezők munkájának megjavítása ösztönzők kialakításával.

— Az eddigi kialakult versenyek naptári éves szintre való átszervezése.

Szó volt arról is, hogy a gazdasági vezetők vizsgálják felül az újítási előadók anyagi helyzetét és a munka eredményességét elősegíthető ösztönzőket.

Az üzemben látott munkafolyamatokról is élénk vita folyt, ami a helyi vezetőknek is segítséget jelent a hibák felszámolásában.

S. J.

Bemutatjuk Kerekes Józsefet

A Nyugati pályaudvar feladási raktárában sok ketrec csirke, galamb, malac, egy-egy hízott disznó, lótt szarvas, ilyenolyan bútorok, bőröndök, kerékpárok között találjuk Kerekes József főraktárnokot. Alig kerül ideje beszélgetésre.

— Apám családember volt — így mondja. — Nem is lehetett más, mert az 1919-es Tanácsköztársaság idején kiállt, a még zsenge munkáshatalom mellett. Ennek következményeként került feketelistára. Magam is gazdasági munkásként kezdtem. 1942-ben kerültem a vasúthoz. Salakmunkás lettem Ferencváros állomáson. Keserves napok voltak. Az egyik cimborám hallotta valahol, hogy Nyugati pályaudvaron raktári munkásokat keresnek. Átjöttem. Ez sem volt könnyű mesterség abban az időben.

1945-ben apám nyomdokaiba léptem párttag lettem — folytattu.

— Megváltozott életünkben elsők között jelentkeztem továbbtanulásra. Megszerezte m a négy középiskolát. 1947-ben az iskoláim és a szakvizsgák sikeres letétele után átminősítettek, s kineveztek raktárnoknak. Később beválasztottak a pártvezetőségbe, majd a pályaudvar pártbizottságába. Pártmegbizatásként rám bizták Kötegyán község szocialista átszervezését Patronálásom alatt a községben 30-ról 160-ra emelkedett a párttagok száma.

Kerekes József főraktárnok, az állomás közkedvelt Jóska bácsija a mozgalomban, a munkában egyaránt becsülettel helytáll.

— Sok ilyen ember kellene — mondják beosztottjai és mindenki, aki ismeri a pályaudvaron.

—g. j.—

Szigorú kocsikiegyenlítési fegyelmet!

Az utobbi években a nagyarányú új kocsibeszerzés ellenére is egyre súlyosabb problémákat okoz a vasút elégtelen raksulykapacitása. *Az új beszerzéssel nyert raksúlykapacitás-növekedés ugyanis csak minimális, mert a beszerzéssel egy időben selejtezés is folyik.* A kocsihiány csúcsidőszakban különösen jelentkezik, ezért gyakori, hogy a szállíttató felek kocsiigénye kielégítetlen marad.

Amiről a számok beszélnek

Szeptember 21-én például a *szegedi* igazgatóságnál hálózati szinten 736 kocsit, a *debreceni* igazgatóságnál 612 kocsit, szeptember 22-én a *budapesti* igazgatóságnál 663 kocsit, a *miskolci* igazgatóságnál 775 kocsit nem tudtak kiállítani. Ezen belül népgazdaságilag *olyan fontos területek kocsiigénye nem lett maradéktalanul kielégítve, mint Záhony, vagy Nyékládháza, az utóbbi az építőipari alapanyag szempontjából igen fontos.* Így természetes, hogy a nehéz fuvarozási feladatok megoldásával kapcsolatos erőfeszítések mindig a teherkocsik jobb kihasználására irányulnak. Ez a jövőben is így lesz. E mellett azonban nagy jelentőségu üzemviteli követelmény a kocsikiegyenlítési fegyelem betartása.

A halózati egységeknél a kocsihiany differenciáltan jelentkezik. Ahol nagy mérvü a hiány, ott az igazgatóság sokszor — erre hivatkozva — megsérti a kocsikiegyenlítési fegyelmet. *Nemegyszer a társigazgatóságokat marasztalja el a kocsihiányért.* A kocsikiegyenlítési fegyelmet többékevésbé valamennyi igazgatóság megsérti.

Szúrópróbaszerűen az elmúlt három őszi hónapban megvizsgáltuk egyes napok kocsikiegyenlítési helyzetét. A vizsgált napokon *a debreceni igazgatóság a budapesti igazgatóságtól 455, a szegedi igazgatóságtól pedig 506, összesen 961 kocsit nem kapott meg a kocsikiegyenlítés keretében.* Hasonló a helyzet a miskolci igazgatóságra nézve is. A vizsgált napokon 887 kocsit nem kapott meg. (*Ebből 371 kocsit a budapesti, 516 kocsit pedig a szegedi igazgatóság nem adott át.*)

Amellett, hogy a szállítási igenyekhez képest ténylegesen és rendszeresen van kocsihiány a MÁV egész hálózatán, figyelembe kell venni, *hogy minél kisebb hálózati egységről van szó, annál inkább igaz, hogy a kocsikirakások száma nem egyezik meg a kocsiberakások számával.* Így az egyes hálózati egységekben üreskocsihiány, másokban fölösleges merül fel. Éppen ezért a vasúti üzemvitelben *(különösen csucsidőszakban, amikor nagymértékben lép fel kocsihiany)* központi jelentőségu müvelet a kirakás. Ezt a követelményt elsősorban országos, de lehetőleg a hálózati egységeknél is iránymutatónak kell tekinteni.

A hiányok hálózati szinten kiegyenlíthetők

Helyes tervezés mellett országosan — általában — nem merülhet fel számottevő kocsihiány, *tehát a hálózati egységeknél mutatkozó hiányok országos szinten kiegyenlíthetők.* Ha valamely hálózati egységnek a számítás szerinti szükséglethez képest kevesebb kocsit adnak, akkor annak a területén a dolgozó kocsipark nagysága csökken (ezzel torlódásokat lehet megelőzni, feloszlatni) és arra kényszerül, hogy a terv teljesítése érdekében meggyorsítsa, sürgesse a kirakásokat, mindenekelőtt a saját területén berakott kocsik meg- és kirakását. Ha szont több üres kocsit adnak, mint amennyire szükség lenne, a hálózati egységet túlteljesítésre ösztönzi — *különösen, ha anyagi ösztönzéssel is párosul* — vagy egy várható nagyobb rakodási feladatra kellő időben képzett tartalékul szolgál.

A kocsikiegyenlítés alapelve, *hogy maximális mértékben történjék a rakva-rakás, minimális legyen az üres kocsi futás,* de üresen a kocsik lehető legrövidebb ideig álljanak a szükségletek gyors kielégítése érdekében. Ezek ellentétes követelmények és az adott helyzet szabja meg, hogy melyiket milyen mértékben kell kielégíteni. Ezt a gyakorlatban általában úgy oldják meg, hogy a hálózati egység területén előre látható rakodások céljára rendelkezésre álló kocsik mennyiségét az előretartási idő (48, 24, 12, 6 órás szükséglet) csökkentésével vagy növelésével szabályozzák.

Mikor hatékony a kocsikiegyenlítés?

A kocsikiegyenlítési problémák csökkentése érdekében a 8. szakosztály néhány hónapja *olyan intézkedést hozott, hogy egy hétre előre meghatározza az igazgatóságok számára a kiegyenlítéshez szükséges kocsik számát, és az ezt továbbító vonatokat.* Ez az intézkedés eddig számottevő eredményt még nem hozott.

A kocsikiegyenlítés csak akkor hatékony üzemszervezési eszköz, *ha szigorú kocsikiegyenlítési fegyelemmel párosul.* A kocsikiegyenlítési fegyelem betartása azért is fontos, mert a vasúti közlekedésnek számos, csak meghatározott időben értékes és szükséges szállítási feladata van, és bizonyos árufajták szállításánál bekövetkezett elmaradás egy későbbi időpontban más árukból történő nagyobb mennyiségű szállítással nem egalizálható.

A kocsikiegyenlítési fegyelem megköveteli, hogy a főosztály klegyenlítési (elosztási) rendeletének végrehajtását az igazgatóság érdekei fölé kell helyezni.

Zubor István

A híres szabolcsi almáskertekből a külföldi piacokra is eljut a zamatos jonatán alma. A gyümölcsből csehszlovák szomszédainknak is sokat szállítottunk az elmúlt hetekben. Képünkön a MÁV és a vámszolgálat, valamint a növényvédelmi szolgálat ellenőrei vizsgálják az almát Szob határállomáson.

(MTI Foto: Fehérvári Ferenc felvétele)

Lassan megy a gőzös Kanizsára

Sokat dolgoznak mostanában a nagykanizsai vasutasok, az eredményeken ez mégsem nagyon látszik.

— *A LIM-vonatokat rendszerint késve kapjuk a szombathelyi vonalról* — mondotta a csomóponton tett látogatásunk alkalmával *Varga László* állomásfőnök. — *A késesek miatt gépre várás adódik Murakeresztúr és Gyékényes határállomásokon.*

— Milyen eredményeket értek el a kiemelt csomópontok versenyében?

Gyenge eredmények

— *Sajnos, nem dicsekedhetünk ...* — hangzott a válasz.

Valóban nem. A tehervonatok menetrendszerűsége 60,48 százalékos volt októberben, *csaknem 9 százalékkal gyengébb, mint a tavalyi eredmény.* A vonatközlekedési tervet pedig csak 43,67 százalékra teljesítették.

Érdemes megvizsgálni, hogy októberben milyen ok miatt, hányszor késtek Nagykanizsán a tehervonatok. *Gépre várás miatt 95, elegyrendezés következtében 74, a vonatforgalom szabályozása 43, a késedelmes vonatösszeállítás 18 késést okozott.* A vonatok rendszerint naponta 2—3 ezer perc késést „hoznak magukkal" Nagykanizsára. Ebből 600—700 percnél többet a legnagyobb igyekezettel sem tudnak behozni az állomás dolgozói.

Nagykanizsa állomás nyolcszor volt élüzem az utóbbi nyolc év folyamán. Dolgozói most is igyekeznek, hogy megállják helyüket a munkában. Ám a most folyó csomóponti verseny *mégis távolinak, szinte elérhetetlennek tűnik számukra. Túl sok olyan tényező befolyásolja eredményüket, melyen ők nem tudnak változtatni.* Amit tehetnek, megteszik.

Az együttműködésben nincs hiba

A különböző szakszolgálati ágak *jól együttműködnek Nagykanizsán.* Október 20-án közös műszaki konferencián beszélték meg az őszi forgalmi verseny helyzetét, az újabb feladatokat. *Nemcsak a vezetők értik meg egymást a csomóponton. Legutóbb például az 1277-es vonatnál a kocsivizsgálók is segítettek az állomási dolgozóknak rakományt igazítani.* A forgalmisták és a mozdonyfelvigyázók között néha támad ugyan vita, de a problémákat mindig közös erővel igyekeznek megoldani.

A fűtőházban sem problémamentes az élet. *Az őszi forgalom időszakában a korábbiaknál gyengébb eredményeket értek el.* Októberben csak 86 százalékra teljesítették 100 etkm tervüket. *A lassú vonattovábbítás, a sok várakozás miatt nem tudják tartani a mozdonyfordulóra előírt időt. Megnövekedett a gépmenetek száma.* Gyakran megtörtént, hogy Székesfehérvárról gépmenetben küldték vissza Nagykanizsára a mozdonyokat. Öt gépük a Gyékényes—Dombóvár vonalon dolgozik. Ezek is gyakran *„üresjárattal"* teszik meg az utat szolgálati helyükre, vagy onnan a fűtőházba.

Ne ácsorogtassák a gépeket

— Hogyan vesz részt a fűtőház a csomóponti versenyben? — kérdeztük *Veszely József* vezető mérnöktől.

— *A versenyfeltételeknek megfelelően növeltük a dolgozó mozdonyok arányát. Ezzel jelentős eredményt sajnos, nem tudtunk még elérni* — mondotta —, *mert a gépbőség révén a forgalom most nem terheli ki eléggé a vonatokat. Az átlagos terhelésünk csak 866 tonna, elmarad a tervezett szinttől. Gazdaságosabban, kevesebb késéssel szeretnénk dolgozni.*

— Mivel segíthetné ezt a forgalom?

— *Azzal, ha időben visszaadja és nem ácsorogtatja a gépeinket.*

A vezetőmérnök elmondott néhány műszaki problémát is. A *Landler Járműjavító* május óta nem javít részükre tartalékalkatrészeket. *Legutóbb újra ígérték a javítást, de a napokban ismét javítatlanul érkeztek vissza a lövettyük, az indító szerkezetek és biztonsági szelepek.* Hónapok óta nem kapnak 22-es és 24-es csavaranyát, a kocsik javításához szükséges ágycsészék pedig rendszeresen késve érkeznek.

Számos objektív nehézség hátráltatja Nagykanizsa csomópont munkáját. Ezek hatását *saját erejükből csak enyhíteni tudják, leküzdeni nem.* Felsőbb szerveiktől több segítséget várnak ehhez.

L. J.

HÍRADÁS SZOLNOKRÓL

ÉV VÉGI HAJRÁ, DE NEM A MUNKÁSOK HIBÁJÁBÓL

December elsejéig több tucat gőzmozdony főjavításával, fővizsgájával, közel kétezer teher-, személy- és poggyászkocsi, különböző kategóriájú javításával maradt el a szolnoki járműjavító kollektívája.

Mi okozta a lemaradást?

Hiányos felkészülés

— *1965 január elsejével kezdünk az új munkáltatási rendszerben dolgozni. Ez az előző évinél lényegesen magasabb szintű minőségi munkát, más anyagigényt, alaposabb szakmunkát kíván* — monja *Jávor Nándor*, a vállalat igazgatója, majd így folytatja: — *erre a munkáltatási rendszerre a felügyeleti szerv késői értesítése miatt nem tudtunk felkészülni. Így a legfontosabbat, a zavartalan termelés előfeltételét nem tudtuk biztositani. Az előirt darabszámos tervteljesítés számos feltétele már az indulásnál hiányzott. A munkaügyi tervben jóváhagyott létszám nem biztositotta a javításokhoz szükséges időt. A normák kialakítása is nagy gondot okozott. A rezsigazdálkodásra sem fordítottunk kellő figyelmet, emiatt több tizezer órás túllépésünk keletkezett.*

— *A műszaki feltételekkel sem számolt teljes egészében a terv* — vette át a szót *Szekeres főmérnök* — *50 db gőzmozdony javításával többet irányoztak elő, mint amennyi befogadására termelőterünk, álláshelyünk van.*

A javítási időt alaposan túllépték

Megvizsgáltuk az új minőségjavító munkáltatás néhány jellemzőjét. Az újrendszerű munkáltatás során a javítás alá került járművekre fordított idő növelését átlagosan 20 százalékban irányozta elő a terv. *Az előirányzott javítási időt azonban úgyszólván minden járműtípusban túllépik.* Néhány járműtípus és javítási nemnél jóval több mint a tervezett. *A gőzmozdony fővizsgánál 78, főjavításnál 1263, a személykocsi főjavításnál 547, futójavításnál 51, poggyászkocsi főjavításnál 1141, fővizsgánál 209, teherkocsi fővizsgánál pedig 42 órával több a munkaidőráfordítás darabonként.* A több tízezer óra többletráfordítás miatt 30—40 nappal nőtt az átfutási idő. Ez is hátráltatta a darabszámos tervteljesítést.

Ma már az illetékes szakemberek látják, hogy a minőségjavító munkáltatáshoz, a tapasztalat nélkül *tervezett 20 százalék többletráfordítási idő kevés, a jelenleg ráfordított idő viszont túl sok.* Számos megoldásra váró, műszaki anyagellátási és szervezettségi gondot takarnak a jelenleg kialakult magas ráfordítások. Reméljük, a felismerést gyors cselekvés követi.

A darabszámos tervteljesítés rovására ment az is, hogy a tervtől eltérően több tízezer munkaórát — *a már más vállalatokhoz átprofilozott központi gyártású alkatrészek hiánya miatt* — gyártásra, vagy anyagátalakításra fordítottak. Ezt megelőzhették volna!

Hol van a hiba?

S talán minden hiba a gyár kapuján kívül keresendő? Nem! Akad hiba a vállalat belső munkaszervezésében, a termelés irányításában is. *A vállalat műszaki-gazdasági vezetői, középvezetői nem fordítottak kellő figyelmet a termelés egyenletessé tételére, folyamatosságának biztositására.* Ezt a belső rendellenességet különösen érzékelteti a javított járművek forgalomba való kibocsátásának üteme. Az év első tíz hónapjának dekádjaiban *az összes javított járműveknek csak 12, a másodikban 29, a harmadik dekádban pedig 59 százalékát adták ki.* A különböző járműveknél nem ritka, hogy a hónapok harmadik dekádjában ötször-hatszor annyi javított járművet adtak át a forgalomnak, mint az első dekádokban. Ez a hónap végi hajrá az egyenetlen és a gazdaságilag erősen vitatható munkáltatást is bizonyítja.

A vállalat vezetői az év első hónapjaiban a vállalaton kívül keresték a hibák okát és megfeledkeztek a belső rajtuk múló tényezőkről. Emiatt *tíz hónapig nem történt intézkedés* az ütemes termelés helyreállítása érdekében.

Nem segíti a termelést az a zsúfoltság sem, ami a mozdonyosztályt jellemzi. A vállalat telítettségét fokozza a több tucat bemutatóra, rendeletre váró, már eldirigált, de még mindig ott tárolt személy- és teherkocsi. A termelőeszközökkel való gazdálkodás javítását sürgeti a múlt évben megépített, az év első hónapjaiban *próbaüzemelt olajtüzelésü edzőtüzhely kihasználatlansága* és a kovácsműhely több meghibásodott munkagépe is.

A túllépett rezsiköltségek csökkentése miatt most a szükséges intézkedésként a darabszámos terv javítására a fenntartók nagy része és mások is mozdonyjavításokkal töltik decemberi munkaidejüket. *Kérdés, mennyire gazdaságos intézkedés ez?*

Jobb irányítást

Most a munka zajától meszszi hangos a vállalat és környéke. *Hajráznak a szolnokiak. Nem a munkások hibájából.* Szorgalmukat a zsúfoltság, a balesetveszély és a munkahelyen tárolt bejáró dolgozók kerékpárjai egyaránt hátravetik. A jövő évre is készülnek. *A mostani helyzet nem sokkal több jót igér anyagellátásban, és más felkészülés terén sem, mint egy évvel ezelőtt.* A félkész termékek mennyisége a cserejavított alkatrészek készletnorma szerinti feltöltése, ma sem megnyugtató.

A szolnoki járműjavító szorgalmas, munkaszerető dolgozói jobb irányítást, *gondosabb munkaszervezést, a javítás jobb műszaki megalapozottságát, jobb anyagellátást,* kevesebb kapkodást, az idei tapasztalatok megfelelő hasznosítását várják a vezetőktől.

Kovács János

A közös feladatokról tanácskoztak Székesfehérvárott a budapesti igazgatóság és a 14. sz. AKÖV vezetői

November 10-én közös munkaértekezletre jöttek össze Székesfehérvárott az Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a 14-es AKÖV és a MÁV budapesti igazgatóságának vezetői, hogy megtárgyalják az őszi forgalom eddigi tanulságait, a téli forgalom feladatait.

Both Vilmos, a 14-es AKÖV igazgatója elmondotta, hogy a múlt év eleje óta *eddig 60 vasútállomáson szervezték meg az érkező és feladásra kerülő áruk központi elszállítását.* A 14-es AKÖV

a múlt évben 23 000 vasúti kocsi kirakását végezte el. Az idén ez a szám 25 ezer fölé emelkedik

Sajnos, rendszeresen túllépik a rakodási időket, és ezért kocsiállás bírságot kell fizetni. Nagyobb tömegű áruk érkezése esetén alkalmi rakodómunkásokat foglalkoztat a vállalat. *Az autóközlekedés és a vasút jobb együttműködése érdekében a két közlekedési ág dolgozói komplexbrigádot alakítottak.* Eddig csaknem 90 ilyen komplexbrigád működik az országban.

Balassa István, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője azt kérte, *hogy az AKÖV gondoskodjon az éjszakai órákban gépkocsivezetők beállításáról*, akik a vasútállomásokon a gépkocsira történő rakodásoknál a kocsival a szükséges mozgásokat elvégzik, hogy reggel a rakományokat késedelem nélkül indíthassák céljuk felé.

Az igazgatóhelyettes hangsúlyozta, hogy ebben az évben az építőipar részére januártól november 30-ig

csaknem 1 400 000 tonna követ és 1 725 000 tonna kavicsot előszállításban továbbított a MÁV és az AKÖV.

Ennek ellenére 397 000 tonna kő és majdnem egymillió tonna kavics elszállításával maradtak adósak. Az előszállítás célja az, hogy az őszi és téli forgalom idején ne terhelje a kő- és kavicsszállítás az amúgy is erősen igénybe vett vasúti kocsiparkot.

— b. i —

Évente 70000 tüdőszűrés

Bemutatjuk a MÁV Egészségügyi Kutató Laboratóriumát

A vasutasok legszélesebb rétegeit érinti a *MÁV Egészségügyi Kutató Laboratórium munkája. Ez a szociális intézmény megalakulásától kezdve a vasutasok és az utazóközönség életét, egészségét óvja.* Az utóbbi években jelentős fejlődés ment itt végbe, főként a laboratóriumban folyó munkát illetően.

A laboratórium egyik fontos területe a munkahelyek vizsgálata. Az üzemek hőmunkahelyeinek munkaklímaviszonyait vizsgálják. Hasonló jellegű vizsgálatokat végeznek a vontató járművek vezetői fülkéjében. Mérik a munkahelyek és rendezőpályaudvarok világítási erősségét. Vizsgálják a közlekedési zaj által kiváltott hatást a dolgozó emberen.

Sokrétű feladatok

— Milyen feladatokat végez a kutatólaboratórium? — kérdeztük *dr. Molnár Miklós* főorvostól.

— *Feladataink a múlt évben tovább növekedtek* — hangzott a válasz. — *A bakteriológiai részleg, amely eddig csak vízbakteriológiával foglalkozott, egy új ággal, az élelmiszerbakteriológiával bővült. Azt hiszem, senkinek sem kell bizonygatnia, hogy ez milyen fontos feladat a MÁV területén.* Köztudomású, hogy sokan étkeznek üzemi konyhákon, az Utasellátó éttermeiben vagy étkezőkocsikon. Idegenforgalmi szempontból sem közömbös, hogy az Utasellátó éttermeiben a mozgóárusoknál milyen élelmiszereket szolgálnak ki.

Céljaink valóra váltásában jelentős szerepe van a *dr. Páter János* professzor tervei alapján és a szakszervezet hathatós támogatásával elkészült mozgólaboratóriumnak. *Mint ismeretes, a laboratórium 1958-ban kezdte meg a vasutasok évenként ismétlődő tüdőszűrő-vizsgálatát.* Az évi tüdőszűrések száma ma már meghaladja a 70 000-et. Jól ismerjük az országban azokat a gócokat, ahol nagyobb számban várhatók az aktív esetek. Ilyen például Szolnok. A mozgólaboratórium másik részlege más irányú szűrővizsgálatokat végez.

A munkaegészségügyi részleg feladatairól *dr. Gáspár Zoltán* adott tájékoztatást.

— *A laboratórium rendszeresen végez levegőpor-, ólom-, króm-, phenol- és másfajta vizsgálatokat. Ezeknek a jórészt rutinszerűen végzett vizsgálatoknak az a célja, hogy az említett egészségkárosító anyagokkal foglalkozók esetleges foglalkozási ártalmának elejét vegyük.* Ha ilyen jelenséget találunk, haladéktalanul javasoljuk az illetékes szolgálati főnökségnek, hogy a dolgozót a károsító munka alól mentse fel.

— *A vizsgálatok egy része ismétlődik* — folytatta. — *Az ólomszűrésnél, a phenolártalom vizsgálatánál vagy a szokványos vérképvizsgálatoknál eddig nem merült fel nehézség.* Nem oldható meg azonban ilyen egyszerűen a vizsgálat, ha különleges, tehát egészségügyi laboratóriumi szinten nem a szokványos feladat megoldása szükséges. Ilyenkor igénybe vesszük a laboratóriumunkkal egy épületben működő *MÁV Anyagvizsgáló Főnökség* különféle osztályainak a segítségét, és a helyszíni szemle során tapasztaltaknak e vizsgálati eredményekkel történt egybevetése után adunk véleményt.

Személyes tanácsadás

Ezúton is szeretném felhívni a figyelmet, hogy a konkrét panaszokat előterjesztő *üzemi dolgozók sérelmét az egyes vállalatok minden esetben szakszerű technikai-technológiai leírással egészítsék ki.* Erre azért van szükség, hogy a MÁV Egészségügyi Kutató Laboratórium által foganatosított helyszíni vizsgálatról szóló vélemény az érdekelteknek minél előbb kiadható legyen.

Dr. Gáspár Zoltán elmondotta még, hogy helyszíni vizsgálataik alkalmával ott, ahol a panasz már eleve nem látszott megalapozottnak, a panaszosnak rövid beszélgetés keretében részletesen megmagyarázzák, hogy az adott esetben miért nem forog fenn veszélyeztetettség. Helyes lenne, ha az egyes vállalatok üzemi orvosai *a dolgozók által előadott panaszok egyszerű továbbítása helyett* a nyilvánvaló alaptalanság vagy hibás szemlélet kiküszöbölése céljából hasonló módon járnának el.

Megtudtuk azt is, hogy a MÁV Egészségügyi Kutató Laboratórium tervbe vette a járműjavítóknál foglalkoztatott *nődolgozók munkaegészségügyi viszonyainak felmérését, különös figyelemmel a veszélyes üzemekre (cián- és krómedzés, öntödék stb.).* A vizsgálatok eredményét a jövő évben megjelenő MÁV Egészségügyi Intézmények Évkönyvében kívánják közreadni.

8000 kút szűrővizsgálata

A mikrobiológiai részleg kétirányú vizsgálatot végez. A vízbakteriológiát több mint 30 éve rutinszerűen intézik. *A MÁV-nak több mint 8000 kútja van,* és ezeknek évenkénti szűrővizsgálata a laboratórium egyik feladata.

— *Az év első felében közel 2000 kútnak a vizsgálatát végeztük el* — tájékoztatott *dr. Tóth Ildikó,* a részleg vezetője. — *Ezek közül 120-at kifogásoltunk, és rendeltük el a kút tisztítását és fertőtlenítését. A nyár folyamán több esetben küldtek be bélfertőzéses gyanúval vizet vizsgálatra, ami azonban mind negatívnak bizonyult. Ez is mutatja, hogy orvosaink nagy gondot fordítanak a területükön levő kutak rendben tartására.*

Másik részlegünk az élelmiszer-bakteriológia alig féléves múltra tekinthet vissza. *Eddig közel 1000 ételmintát vizsgáltunk meg, és ezeknek 12 százalékát kifogásoltuk,* sőt több esetben előfordult, hogy élelmiszermaradékokat és fagylaltot nem engedtünk kiszolgáltatni. További tervünk, hogy az ellenőrzéseket kiterjesszük a vidéki üzemekre is.

Szerényen, csendben dolgoznak a MÁV Egészségügyi Kutató Laboratórium munkatársai. Talán ez az oka, hogy még a vasutasok körében sem ismerik sokan ezt a népegészségügy szempontjából rendkívül fontos munkát.

Halácsi Dezső

Munkásvédelmi órjárat

A munkavédelmi felügyelők ellenőrizték:

hogyan készültek fel a télre a pécsi igazgatóság területén

A Baranya megyei bizottság munkavédelmi felügyelője a munkavédelmi bizottság tagjainak, valamint a társ megyei bizottságok bevonásával ellenőrizte a téli felkészülést a pécsi igazgatóság területén.

Megállapították, hogy *a szolgálati helyek többségénél átérzik a téli felkészülés jelentőségét.* Az őszi nagytakarításokat és meszeléseket a legtöbb helyen elvégezték. Az állomások rendje, az ürszelvények biztosítása és a talajegyenetlenségek megszüntetése tekintetében sokat javult az elmúlt évekhez viszonyítva. Gondosabban végezték az állomásokra szállított cukorrépa ideiglenes tárolását is. *Csak Pécsbányarendező-alsó pályaudvaron talált az ellenőrzés baleseti veszélyt jelentő nagymérvű ürszelvényhiányt.* A megyei bizottság munkavédelmi felügyelője azonnal intézkedett, hogy megszüntessék a veszélyforrást.

A kalauzkocsik állapota még nem kielégítő

Jégkaparók, seprűk kellő mennyiségben találhatók a szolgálati helyeken, az ipari só is rendelkezésre áll. *Az utak felhintésére szolgáló homokot még nem mindenhol készítették elő.* A fűtőházaknál található hóekék üzemképes állapotban vannak. A személykocsik és a kalauzkocsik felülvizsgálata vontatottan bár, de megtörtént. *A kalauzkocsik állapota nem kielégítő.* A mozdonyokat tartalék gőzfűtési tömlővel is ellátták.

A pályafenntartási szakaszoknál *tervszerűen elvégezték a felkészülési teendőket. Elkészítették a hóakadály esetére szóló riasztási terveket.* Közmunkaerő igénybevételét céljából kapcsolatot tartanak az illetékes tanácsokkal. A hóvédművek többségét már felállították. Több helyen, így a kaposvári pályafenntartási főnökség területén is dróthiány nehezíti a hósövények felállítását.

Akad még javítani való

Több hiányosság tapasztalható a laktanyákban és a munkásszállásokon. Elsősorban vonatkozik ez a Dombóvári Építési Főnökség munkásszállásaira. Kevés a pokróc, s ami van, nagyon elhasználódott. Nem megfelelő sok fürdő és melegedő állapota sem. A központi fűtés kazánja két éve rossz Dombóvár fűtőház kocsiműhelyében. Ezért nem megfelelő a mosdó és az öltöző fűtése. Az építési főnökség munkásszállásainak fűtéséhez 20 darab egyaknás kályhára van még szükség.

A melegítő italok kiszolgálását mindenütt előkészítették. Az építési főnökségnél ezzel kapcsolatban is van probléma. *A tea kihordására szolgáló hőtartó edények ugyanis rosszul zárnak.* Szükség van záró gumilemezekre, de a főnökség tavasz óta nem tudja beszerezni. Szállítás közben így majd elfolyik vagy kihűl a tea. *Nincs még kellően megszervezve az egy vonatkísérős vonatoknál a melegítő itallal való ellátás.*

A téli forgalom sikeres lebonyolításának alapvető feltétele a dolgozók megfelelő felkészítése. A D. 4-es és az E. 2-es utasításokat mindenütt kellően oktatják. *Hiányosságot csak a Dombóvári Építési Főnökség 1. számú építésvezetőségénél tapasztalt az ellenőrzés, ahol az első telesekkel sem foglalkoztak megfelelően.* Az első telesekkel való foglalkozást egyébként a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottságok fontos feladatnak tekintik. Olyan dolgozók mellé osztják be a fiatal vasutasokat, akik már kellő gyakorlattal rendelkeznek.

A havazás a leggondosabb felkészülés mellett is zavart okoz a forgalomban. Rendszerint már a legkeményebb hidegben sincs annyi vonatkésés, mint amikor esik a hó. Időben gondoljunk erre is. Minden vasutas dolgozó készüljön tudatosan arra, hogy a havazással megváltozó körülmények között is késedelem nélkül végezze dolgát.

(I. j.)

Hová tűnt a védőhuzat

Apróság ugyan, de úgy érzem, említést érdemel az eset. Az elmúlt napok egyikén a 707-es gyorssal Szegedről Pestre utaztam. *A párnás kocsiban tiszta, frissen felhúzott védőhuzat fogadott.* Egészen Pestig útitársak voltunk, már mint a huzat meg én. Úgy váltunk el, hogy estére találkozunk. A randevú mégis elmaradt. Nem! Nem az én hibámból. Sőt, még az ártatlan, „fehér lelkű" kis huzatot sem okolom. Annál jobban viszont azt, aki leszedte, de este elfelejtette visszarakni. Azóta már nem is azon tűnődöm, hogy hová lett a huzat, hanem azon, hogy a Nyugati pályaudvaron miért nem törődnek jobban a higiénikus, tiszta, kultúrált utazással.

De még magamhoz sem térhettem, amikor — a kiinduló vonaton — egy olajos ruhás vasutas *sorra próbálta a vészfékeket* (!). A sok közül csak egy szuperált. Megállt a vonat. S amíg ismét elindultunk, volt időm azon gondolkodni, miért nem működnek a vészfékek?

Tótka Károly

A munkavédelmi felügyelők feljegyzéseiből

Budapest Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség vezetője és szakszervezeti bizottsága 1964 június 30-án több pontból álló munkavédelmi intézkedést készített. Az intézkedési tervben meghatározták azokat a feladatokat, melyeket saját erőből kívánnak végrehajtani az egészséges és biztonságos munka érdekében. Ugyanakkor 7 pontban foglalták össze azokat az intézkedéseket, amelyek saját hatáskörüket meghaladják, amiben a felsőbb szakvonali szervek segítségét kérik. *A budapesti igazgatóság IV. osztálya és a 7. szakosztály még a mai napig sem értesítette a szolgálati főnökséget, hogy milyen intézkedést tettek.* A törvényes előírások maradéktalan végrehajtása nemcsak a végrehajtó szolgálat vezetőire, és mozgalmi szervekre, hanem az irányító szakvonali szervekre nézve is kötelező.

•

A *Magyar Vasutas* 1964 november 14-i számában szóvá tettük, hogy a tervezésre feljogosított szervek a terveket *a tervbíráló értekezletek előtt munkavédelmi szempontból nem ellenőrzik.* A kérdés ismételt felvetését az teszi szükségessé, hogy a MÁV Vasúttervező ÜV még a cikk megjelenése után sem tesz eleget a törvényes előírásnak, mert a terveket munkavédelmi felülvizsgálat nélkül viszi a tervbíráló értekezletek elé.

•

Három éve ígérik a Déli pályaudvar átépítésekor elmaradt munkajárdák megépítését, a pályaudvar vágányai közé. Az újra és újra kijelölt határidőket értekezleteken, gyűléseken hozták a dolgozók tudomására. *A munka sajnos, mind a mai napig nem valósult meg. De közben már két lábtöréses balesetet idézett elő.* Az idő előrehaladottsága miatt a probléma megoldása az idén már alig várható.

•

Nyíregyháza állomás városcsarnokában helyezték el az információs irodát. Ez a felvilágosítást és informálást illetően kedvező lenne, ha egyéb tényezők nem rontanák az információs szolgálat munkakörülményeit. *Az iroda szellőztetését és világítását rendkívül rosszul oldották meg.* Arról nem is szólva, hogy a kismeretű helyiségben csak a WC-ből kiáramló bűz és a városcsarnok állott, füstös levegője „élvezhető". *Az ott dolgozók állandó fejfájásról, kellemetlen közérzetről panaszkodnak.* Tarthatatlan a helyzet az üzemorvos szerint is. A problémát a debreceni igazgatóságnak kell orvosolni.

A törvényen kívüli mozdonyvezető

EGY TÁRSADALMI BÍRÓSÁGI TÁRGYALÁS MARGÓJÁRA

Amikor a hosszúra nyúlt tárgyalás véget ért, *Sziklai Lászlóval,* a társadalmi bíróság elnökével még mindig értetlenül álltunk. Egymásra néztünk és azon tűnődtünk, valóban ennyire felelőtlen, ennyire közönyös és cinikus ember *Danileszk József?* Mert másra nem gondolhattunk. Az igaz ugyan, hogy munkáját többé-kevésbé jól látja el, *de a családjával, lakótársaival és a közösséggel szemben, amelyben él és dolgozik már sokat mulasztott.* Ezért kellett a munkahelyén — a ferencvárosi fűtőház kollektívája előtt — bíróság elé állnia.

Elvált felesége és feleségének munkatársai, az Egyesült Gyógyszer- és Tápszergyár dolgozói kérték a felelősségre vonását. De a társadalmi bíróság elé állítását követelte a józan ész, az igazságérzet és a rákosi MÁV-telep ötven felzaklatott lakója is.

Nem magánügy

Mit követett hát el Danileszk József mozdonyvezető? A vádiratból a következők derülnek ki:

„*Danileszk Józsefet 1964. januárjában, 25 év házasság után, törvényesen elválasztották feleségétől és három gyerekétől. Lakáshiány miatt azonban kénytelenek együtt lakni, mert a MÁV szolgálati lakás a férj nevén van és a bíróság a lakásra vonatkozóan ítéletet nem hozott. A volt férj ugyanúgy üldözi a családot, ugyanúgy bántalmazza feleségét, mint hosszú évekkel ezelőtt*".

Ez magánügy, egy család belső ügye — mondhatná valaki. Igen! Mindaddig az, amíg nem sérti a szocialista együttélés szabályait, amíg nem okoz botrányt, amíg nem kerül szembe a törvénnyel. De Danileszk József *átlépett már minden képzeletbeli korláton és alkoholos mámorban, határt nem ismerve, féktelenül üzi „kisded játékait".* A vádirat erről így számol be:

„*... Mindig goromba, részeges, durva ember volt. Az alkohol mindjobban rabjává tette. Többször volt kényszergyógyszer-elvonókúrán. Eredménytelenül. A telepen szinte alig van már lakó, akinél a családja ne kért volna éjszakai szállást. Ha részeg, késsel vagy baltával kergeti a családot és azokat a szomszédokat, akik menedéket adtak nekik. A szomszédok állítása szerint a rendőrség korábban havonta, az utóbbi években hetenként elviszi a dühöngő férfit. Egy-két órára benn tartják, aztán haza jön, és ismét kezdi elölről a cirkuszt. Rettegésben tartja az egész telepet. A menekülő családot sem fogadják be szívesen, mert félnek a botránytól, a késsel, fejszével „közlekedő" részeg mozdonyvezetőtől.*"

Szomorú családi élet

Hogy milyen a család, a gyerekek élete? Álljon itt bizonyítékul ismét egy idézet:

„*A két kislány beiratkozott az esti technikumba, de elvégezni nem tudták, mert az otthoni körülmények miatt tanulni nem tudtak. A családi békesség érdekében —, hogy apjuk ne emeljen szót, mert moziba mennek — a két lány, szerény keresetükből tv-t vásárolt. Apjuk nem tűrte a televíziót és kitette az utcára! A tv jelenleg is a szomszédban van. Moziba, szórakozni táncolni nem mehetnek, saját televíziójukat sem nézhetik a lakásukban*".

A gyerekeket a két nagyobb lányt és a 7 éves kisfiút tettleg nem bántotta ugyan a magából kivetkőzött apa, de az asszony mindenért megszenvedett.

A tárgyaláson voltak akik védték Danileszk Józsefet, de később kiderült azért, mert nem ismerték őt. Védték, mert a betyárbecsület, a baráti viszony ezt követelte. De amikor a szünetben megkérdeztem az egyik markáns arcú mozdonyvezetőt, aki a vádlott munkatársa és barátja is, így válaszolt:

— *Ezekről a dolgairól nem tudtam és most már én is elítélem őt.*

Így nem lehet élni

Elgondolkoztató! A fűtőház kollektívája, de szűkebb baráti társasága sem ismerte a hosszú évek óta ott dolgozó munkatársuk életét, problémáját. Nem fajulhatott volna idáig az úgy, ha többet és jobban törődnek egymás életével, ha nemcsak az italt, hanem gondjaikat, bajaikat is megosztják.

Danileszk József az ellene felhozott vádakra *nemmel* válaszolt. *Nem érezte bűnösnek magát, nem csinált semmit, nem ütötte és verte hosszú éveken keresztül feleségét, nem fenyegetett, nem szaladgált késsel és baltával, nem zaklatta fel a telep lakóinak nyugalmát.* Az ítéletet sem vette tudomásul. Pedig a társadalmi bíróság nagyon is emberséges volt. Hat hónapra alacsonyabb beosztással, csökkentett fizetéssel a mozdonyjavító műhelybe helyezte.

Nem tudjuk, közönyösség, nemtörődömség vagy cinikusság lett úrrá rajta, mert mindent nem lehet csak az alkoholra fogni. Egy azonban tény: *Danileszk József így nem élhet tovább.* Sem ő, sem családja, sem a rákosi MÁV-telep többi lakója.

Szerényi József

A téli ruhát még nem kaptuk meg!

A téli felkészülést *szakszerűen hajtotta végre* az Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség. Külön brigádokat szerveztek, akik átvizsgálták az épületek tetőzetét, a csatornákat, a kéményeket, kályhákat, s a törött ablakokat kijavították. Egyszóval felkészülve várják a telet.

Van azonban egy sokakat érintő hiányosság, amit ez a brigád már nem oldhat meg. *Nagyon sok munkaruha, kötöttük vattakabát, vattanadrág, csizma stb.,* még most sem érkezett meg, bár az utalványt rég elküldtük.

Sürgős intézkedésre van szükség.

T. L.

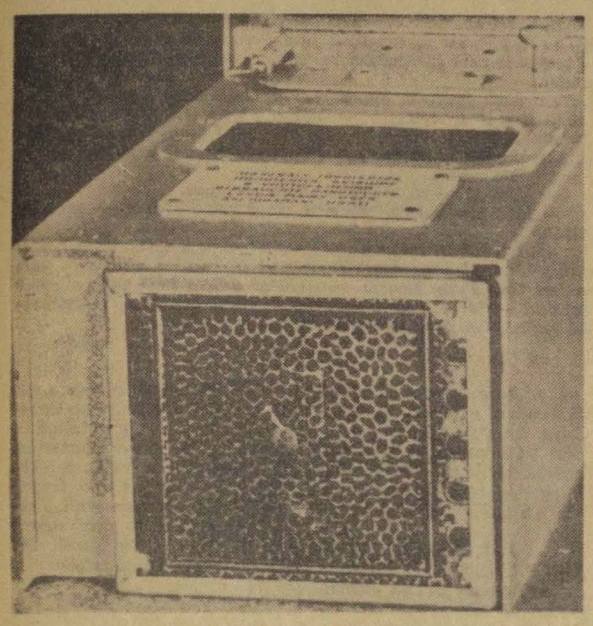
Oklevelet kaptak

Példamutató munkát végez a balatonfüredi üzemi konyha *Hámán Kató* szocialista brigádja. Az öt női dolgozó már minden szakmai vizsgán túljutott, és nem is akárhogyan. Stílusosan ötösre vizsgáztak. Jó munkájuk jutalmaként pedig oklevelet kaptak.

Kiss Lajos
Alsóörs

Barátsággal kezdődött

Hogyan szervezték be kémkedésre Lantos Károly mozdonyvezetőt



A vasúti kocsi mosdójában, a használt törülközőtartóban helyezték el a kémanyagot.

Négy ember ül a fényszórók keresztsugarában, — a Magyar Újságírók Országos Szövetsége klubjában. Hárman közülük közlekedési dolgozók, a negyedik — pedagógus. A négy ember sorsa, élete annyiban hasonlít egymáshoz, hogy kapcsolatba kerültek a nyugatnémet hírszerző szervekkel. *Dr. Kiss Árpád* vidéki tanító, *Seres Ismre*, a 78-as postahivatal dolgozója, *Lantos Károly* MÁV mozdony-, illetve motorvezető és *Horváth Endre* a MAHART tisztviselője Ausztriában kapcsolatba került egy horthysta csendőr és katonatisztekből verbuválódott bűnszövetkezettel, *akik rá akarták bírni őket, hogy rendszeresen szállítsanak kémadatokat hazánk közlekedési és katonai objektumainak helyzetéről, gazdasági és politikai életünkről.*

Kelepcébe csalt emberek

Az újságírók előtt elmondták, hogyan szövi hálóját Ausztriában az MHBK — *Magyar Harcosok Bajtársi Közössége*, — amely a Magyar Népköztársaság ellen irányuló kémszövetkezet egyik fedőszerve. Megtudtuk, hogyan csalogatják kelepcébe a gyakran naív, mitsem sejtő embereket.

A négy ember szavai nyomán megelevenedik *Sárvári László, Sütő István, Bedő Zoltán, Kiss Antal* és még többek bűnös tevékenysége. Ezeket itt nem ismételjük el, mert a lapok bőven beszámoltak az eseményekről. *Érdemes azonban beszélni a vasutas dolgozóknak Lantos Károly szerepéről, aki vasutasként került kapcsolatba a lelkiismeretlen hazaárulókkal.*

Lantos Károly motorvezetői minőségben 1959 májusától járt rendszeresen Bécsbe. A vonatforduló között bőven volt ideje hosszú sétákat tenni a városban. Egy alkalommal társaival ment az utcán, mikor hátulról valaki karonfogta.

— *Ne siessen annyira Lantos úr, kérem szeretnénk beszélni Önnel...*

Később megtudta, hogy Kiss Antalnak hívták az ismeretlent. Egy vendéglőbe vezette Lantost a *Westbahnhof* mellett. Itt jól érezte magát vasutasunk, mert mindenki magyarul beszélt, ő pedig hadilábon állt a német nyelvvel. *Kiss eleinte hűséges barátnak bizonyult. Megmutatta neki a város nevezetességeit és Lantos hálából szalámit, pálinkát vitt ellenszolgáltatásként az újdonsült ismerősnek.* Kiss előzékenyen ki akarta fizetni, — de Lantos elhárította a felkínált pénzt. Megismerkedett a kedves magyar vendéglőssel, *Fördős Flóriánnal* és bájos leányával.

Hétpróbás fasiszták

Röviddel ezután ismerte meg a Fördős-féle vendéglőben „László"-t, akit Kiss mutatott be. A magas, markáns arcú férfi, Sárvári László bemutatásánál azonban elfelejtették hozzátenni, *hogy a volt csendőrtiszt foglalkozása hétpróbás fasiszta.*

Sárvári gyakran hívta Lantost autózni és vacsorázni. Ő csak azt kérte, hogy magyar újságokat, képeslapokat, borítékokat vigyen neki. Egyszer Kisstől Lantos jelenlétében megkérdezte Sárvári, hogy a magyar mozdonyvezető kapott-e már karórát?

— *Még nem kapott, de megkapja*, — jelentette ki Kiss, és valóban, a legközelebbi találkozásnál vadonatúj karórát ajándékoztak neki.

Ezután Sárvári *vasúti menetrendeket, utasításokat, vágóképeket* kért Lantostól, sőt egy budapesti telefonkönyvet is! Rendszeres anyagi támogatást is kapott.

Lantostól azt követelték, hogy találjon megfelelő rejtekhelyet a kémanyagok számára.

Lantos felfedezte, hogy a vonaton *a mosdóban, a használt törülközőtartó alján van egy kis hely, amibe egy megfelelő méretű szelencét feltűnés nélkül el lehet helyezni.* A másik rejtekhelyet a Kerepesi temetőben szemelte ki, egy régi sír és a köztemető fala között.

Az önként jelentkezők büntetlenséget élveznek

Sárvári célja ekkor már világos és leplezetlen volt: *értesüléseket akartak szerezni mindenáron a vasútvonalak és állomások forgalmáról, átbocsátóképességéről, a vonalak mellett épülő gyárakról, katonai objektumokról, szovjet és magyar katonai csapatmozdulatokról stb.* Nem utolsó sorban érdekelte őket a párt belső helyzete, a vezetők emberi tulajdonsága, a párttagok aktivitása és szerepe a tömegek irányításában.

Lantos Károly és társai: dr. Kiss Árpád, Seres Imre és Horváth Endre nem lett hazaáruló. *Jelentkeztek az illetékes hatóságoknál és őszintén feltárták a történteket.* Büntetőtörvénykönyvünk az ilyen esetekben — időben történő jelentkezés esetén — büntetlenséget biztosít a megkörnyékezett embereknek.

Tanulságos esetükből mindenkinek le kell vonni a megfelelő következtetéseket.

B. I.

A társadalmi ellenőrök megvizsgálták...

Iparágak tervteljesítése forogh veszélyben, ha a koordináló üzemek egyike is eltér a ráprofilozott termékek előállításától, vagy lemarad a társiparágak mögött. A MÁV sem képes személy- és teheráru-szállítási kötelezettségének eleget tenni, *ha az ipar nem biztosítja a pályához szükséges sineket, biztosító- és elektromos berendezéseket, kocsi- és vonóerő-alkatrészeket stb.*

A vasúton a személy- és teheráru-szállítás feltételei még fokozottabban hatnak egymásra, hiszen egyetlen szakszolgálatnál keletkezett zavar az egész forgalmat megbéníthatja. *E szükségből született még 1961-ben a budapesti igazgatóságon az elhatározás, hogy a hivatásos ellenőri intézmény helyett életre hívják a társadalmi ellenőrök szakképzett csoportját.*

Takarékosság ráfizetéssel

Már kezdetben kitűnt: *e sajátos, új üzemi testület beváltotta a hozzá fűzött reményeket.* Túlzás nélkül állíthatjuk, olyan segítője, támasza lett az igazgatóság vezetésének, amelyre az egyébként jó munkát végző hivatalos ellenőrző szerv addig kevésbé volt képes.

A népi ellenőrző csoport az igazgatóság szakvezetésének és pártbizottságának irányításával három fűtőházban vizsgálta meg, *miért tart sokáig a gőzmozdonyok javítása, karbantartása, miért oly gyakori bizonyos alkatrészek hibásodása?* A több hetes vizsgálat az okok sokrétű elemzését nyújtotta. Többek között kiderült: a fűtőházakban főleg az anyagellátás szervezetlensége és a helytelenül értelmezett takarékosság miatt gyakran nem volt megfelelő mennyiségű anyag és alkatrész.

Ha bizonyos alkatrészeket rövid időn belül nem használhattak fel, akkor *„takarékosságból"* máshova irányították — pedig gyakran előfordul, hogy a következő napokban éppen ezekre volt szükség. *Az újabb beszerzésre azután hetekig várhattak a mozdonyok.* Néhány fűtőházban tetézte a bajokat a munkások egy részének hiányos szaktudása; még nem ismerték eléggé a bonyolultabb alkatrészek javítási módját. E helyzeten a népi ellenőrök jelzései alapján változtattak.

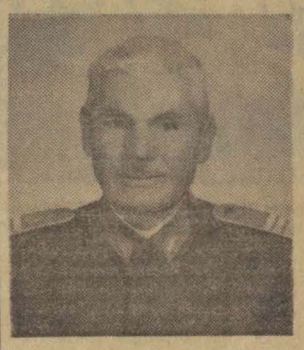
Szocialista szerződés

Súlyos problémaként nehezedett az igazgatóságra a kérdés: *miért áll a Diesel-mozdonyok 43,5 százaléka, ezeket miért kell oly sűrűn javítani?* Az okok keresése során a népi ellenőrzési csoport eljutott a mozdonyokat gyártó Ganz-MÁVAG-hoz. *Itt a vasutasokat okolták, mert szerintük nem kellően gondozzák a Diesel-mozdonyokat.* Végül a vasúti és gyári népi ellenőrök közös kezdeményezésére a budapesti igazgatóság és a Ganz-MÁVAG illetékes vezetői *szocialista együttműködési szerződést kötöttek, amelynek eredményeként csökkent a mozdonyok javítási állásideje,* és lényegesen javult a pótalkatrészek minősége — de a mozdonyvezetők szaktudása és gondossága is.

Az igazgatóság népi ellenőrei legutóbb újabb hasznos vizsgálatot fejeztek be. Nyolc nagy csomóponton azt vizsgálták: *hogyan lehetne segíteni az üzemi konyhák túlzsúfoltságán, milyen korszerűsítési intézkedések szükségesek.* A problémák feltárása nyomán várható, hogy néhány éven belül ezeken a konyhákon megfelelőbb körülmények között oldják meg a dolgozók étkeztetését.

V. M.

Jó pihenést, Pali bácsi



Hódmezővásárhelyen a szakszervezet székházában búcsúztatták az állomás dolgozói *Makó Pál* szállítmányozási munkást nyugdíjbavonulása alkalmából. *Pali bácsi 1932 óta tagja a szakszervezetnek, s 1944 óta a pártnak.* A Belspednél szb-titkár, az állomáson pártbizottsági tag volt. Jelentős szerepet vállalt a párt újjászervezésében és 1960-ban a tsz szervezésében. Jó munkájáért *„Kiváló dolgozó"* oklevelet és jelvényt kapott.

Nyugdíjbavonulása alkalmával ezúton is hosszan tartó, jó pihenést kívánunk.

Téli könyvvásár

A karácsonyi ünnepekre az év végi „csúcsforgalomra" szép és értékes könyveket jelentettek meg a magyar könyvkiadók. A gazdag választékból néhány műre ezúton is felhívjuk az olvasók figyelmét.

Aragon, Louis Válogatott versei.

A XX. század egyik legtöbbet vitatott költőjének életútját, változatos, bonyolult költői pályáját igyekszik összefoglaló igénnyel bemutatni ez a kötet.

Április Lajos: Aranyszarvas.

Rabindranath Tagore, a nagy indiai költő verseit talán *Április Lajos* fordította a legélményesebb költőiséggel magyarra. Tagore arról ír egyik versében, hogy az ember egész életében az elérhetetlen *„aranyszarvas"-t* űzi. Az indiai költőnek ez a hasonlata adta a címét a kötetnek, amelyben Április Lajos maradandó versekké formálta a világköltészet sok remekművét.

Berkesi András: Sellő a pecsétgyűrűn.

Az antifasiszta beállítottságú *Borsy Kálmán* elméleti fizikust az angol titkosszolgálat beszervezi ügynökének. A háború befejezése után a különféle nemzetközi ügynökök múltjával akarják zsarolni, illetve a maguk számára megnyerni az időközben jelentős pozícióba emelkedett Borsyt. A fordulatokban gazdag, rendkívül izgalmas kalandregény, melyet két megkapó szerelem fűszerez, érdekes keresztmetszetét adja a második világháborút megelőző, majd követő évek társadalmi-politikai életének.

Lőrincze Lajos: Nyelvművelő levelek.

A Nyelvőrhöz, a Rádióhoz, a Nyelvtudományi Intézethez és személy szerint *Lőrincze Lajoshoz* az utóbbi évek folyamán igen sok levél, kérdés érkezett nyelvhelyességi kérdésekben. A válaszokat az érdeklődőknek elküldték, s a válaszleveleket összegyűjtötték. E válaszokból, kérdéscsoportok szerint tagolva, érdekes nyelvművelő kötet tevődött össze.

Pintér István—Szabó László: A század érdekes, nagy bűnügyei

A két ismert riporter a század legérdekesebb bűnügyeiről ad izgalmas, olvasmányos leírást.

Simonffy Géza: Itt a Rádió-lexikon.

Sok éves múltra tekinthet vissza a rádió népszerű, állandó műsora, a „rádiólexikon". Az elhangzott adások java részéből készült válogatás nagyobb részt természettudományi, kisebb részben társadalomtudományi és művészeti anyagot tartalmaz.

Tervüket határidő előtt teljesítették

A *miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálata* november 28-án teljesítette 1964. évi 100 etkm-tervét. Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm-terv 4 százalékkal volt nagyobb az előirányzottnál. A vontatási dolgozók pedig 10 százalékkal értek el magasabb teljesítményt, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A tervhez viszonyítva 9 millió forintot takarítottak meg.

Fekete László
Miskolc

A műszaki kocsiszolgálat figyelmébe!

A téli időszakban gyakran előfordul, hogy a lengyel WC-csészékre hibásan felszerelt pvc- és vastag gumitömlők beömlőnyakai letöredeznek. *Az így keletkezett kár ebben az évben is több tízezer forint volt.* Hogy a jövőben ezt elkerülhessük, helyes lenne, ha az említett tömlőket ki-ki a maga területén leszerelné.

Kocsárdi Tibor

Miért és kinek drága a Németh-család boldogsága?

Az őrház kis kockatömbje szinte egybeolvad az őszcsípte mezővel, a púposodó Veszprém környéki dombokkal. Mégsem volt nehéz rátalálni, csak követni kellett a vasúti síneket.

Amikor odaértem, *Németh Ferenc*, az őrház lakója az ajtó küszöbén ülve fabrikált valamit. Látva, hogy hozzá igyekszem, felpillantott. Széles arca, erős vonású tekintete határozott, kézfogásra előrelendülő kérges munkáskeze igazolta a róla hallottakat.

Betessékelt a szobába, s kíváncsian fürkészett. De, amikor látta, hogy a tekintetem megakad a petróleumlámpán, megszólalt.

— *Emiatt jött?*

— Igen.

Közben a felesége is bejött és Németh Ferenc olyan örömmel újságolta, miért jöttem, mintha meghoztam volna a villanyvilágítást, amelynek bevezetését tíz év óta hiába kéri. Szinte egymástól ragadták el a szavakat, olyan hévvel beszéltek.

— *Három gyereket neveltünk fel. Mind a három petróleumlámpa mellett tanultak. Akiknek természetes a villanyvilágítás, el sem tudják képzelni, milyen gondokat okozott ez nekünk.*

Ezután az asszony beszélt.

— *A férjem kérte a szombathelyi igazgatóságot és a szakszervezetet is, segítsenek, hiszen tőlünk néhány lépésnyire, a sertéshizlaldában neoncsövek világítanak még a disznóknak is. Nekünk pedig még mindig petróleumlámpánk van.*

— Az állomáson és a szakszervezetben is mondtam, hogy nem kerül sokba, *talán még 1000 forintba se jönne.* — Azután kicsit élesebb hangon folytatta. — Eddig csak ígéreteket kaptam, egyre mondták, jövőre bizonyosan bevezetik. Így megy ez már tíz éve.

Aki nem ismeri Németh Ferencet, azt hihetné, hogy ezek után magábamélyedt, sértettségében visszavonult emberré vált. Nem így van. Veszprémi állomáson azt hallottuk róla, hogy az egyik legjobb munkaerő, a kollektíva egyik legaktívabb tagja.

— *Pontos, megbízható és jól tudja a feladatát. Ismeri a szakmát, régi vasutas* — dicsérik a felettesei.

A vasutasszakszervezet Veszprém megyei bizottságánál így vélekednek róla.

— *Területünk egyik leghasznosabb mozgalmi embere. Készségesen elvégzi a szakszervezeti munkát és nem is akárhogyan. Soha semmiért nem hallottuk panaszkodni, ha munkáról volt szó. Egyedül a villany ügyében panaszkodik minden termelési tanácskozáson, immár tíz éve. Megpróbáltunk mi is segíteni Németh Ferencnek* — mondja *Tuczai Gyula*, a megyei bizottság titkára. — *Sajnos, eredménytelenül.*

Németh Ferenc az idén jóval elkeseredettebb, mint az előző években volt. Legutóbb ugyanis azt a választ kapta a szombathelyi igazgatóságtól, hogy: *„Az állomásvilágítási program befejezése után kerülhet majd csak sor az őrházakra."*

Ennyit és nem többet közöltek vele, azt pedig mindenki jól tudja, hogy kérelme csak 1970 felé válik aktuálissá. És addig? Addig marad a petróleumlámpa.

Így hát a gyenge bizalmat, a reményt is elvették tőlük, hiszen ebben az évben már ígéretet sem kaptak.

A Veszprém-Alsóörs közötti vonal 1-es őrházában lakó család boldogságának ára mindössze 1000 forint.

Ez miért, és kinek drága?

Lepies György

Az emberekkel többet kell törődni

Kiskunhalas állomásnak nagy feladatokat kell elvégeznie. Növekedett a helyi és az átmenő forgalom is. És mégis, mintha megállt volna a fejlődés, az élet. Egyik baj a másikat követi. Pedig tudnak jól dolgozni is a kiskunhalasiak, hiszen *eddig hatszor kaptak élüzem címet.*

Legfőbb hiba az, hogy *nincs meg az egységes vezetés, nem tartanak kapcsolatot a dolgozókkal, eluralkodott a tehetetlenség, a nemtörődömség.* Nem egyszer még a jóakaratú munka mellett is kapkodnak, elkedvetlenednek. Összességében jól képzett a vezető gárda és mégis nincs, aki vezessen, nincs aki szervezzen.

Az állomásfőnök maga is nagy gyakorlattal rendelkező szakember, de valahogy ő is távol jár attól az úttól, amelyet úgy neveznek: *közvetlen légkör, egészséges munkaszellem.* Ő is elszakadt a segítő társaktól. Pedig az irányító szolgálat a helyetteseken kívül még 18 dolgozóból áll. Nagy forgalmú csomópont Kiskunhalas. Éppen ezért az állomásfőnök a reszortosok, a mozgalmi szervek nélkül képtelen megoldani a feladatokat.

A dolgozók a nehéz helyzetükben magukra maradtak. Sem a gazdasági vezetés, sem a mozgalmi szervek vezetői nem siettek a segítségükre. *Hiányzik az emberekkel való foglalkozás, az igazi emberséges bánásmód. Nemegyszer az önérzetében megbántott ember magára marad. Így nem csoda, ha már a dolgozókból is hiányzik a munkakedv, a vasutasszív.*

A hiba elkövetőivel szemben alkalmazott részkártérítés nem lehet nevelőeszköz. A kiskunhalasi vezetőknek pedig ez egyik fő módszerük.

Tanítani, nevelni kell az embereket. *Jól és eredményesen dolgozni csak emberséges hanggal, törődéssel, egymás iránti megbecsüléssel, kölcsönös megértéssel lehet.*

Mindez ma még hiányzik Kiskunhalason.

Sziládi Sándor
Szeged

Harmadszor nyertek bajnokságot

A BVSC csapatbajnokságot nyert ifjúsági birkózói: középen Pintér István és Tar Gyula edző, valamint Tormási Károly szakosztályvezető.

November 21-én és 22-én bonyolították le az országos ifjúsági szabadfogású csapatbajnokság küzdelmeit hat csapat részvételével. *A versenyen kitűnően helytálltak a BVSC fiataljai.* Valamennyi ellenfelüket fölényesen győzték le. Végeredményben — *sorrendben immár harmadszor* — veretlenül nyerték meg az országos csapatbajnokságot.

Az országos szabadfogású ifjúsági bajnokságon *Balogh* (Szolnoki MÁV), *Vass* (BVSC) és *Csepela* (Törekvés) nyert magyar bajnokságot. *Kovács* (Testvériség) és *Dávid* (BVSC) a második helyen végzett.

Év végi mérleg az éllovas vasutas labdarúgó-csapatokról

II.

Mint ahogy a táblázat is mutatja, NB II-es, de NB III-as csapataink is váltakozó sikerrel szerepeltek a Nemzeti Bajnokságban. A legjobb eredményt kétségtelen a PVSK érte el.

NB II-es csapatok

4. Pécsi VSK	34	16	7	11	60:40	39
5. Szolnoki MÁV	34	14	8	12	51:45	36
9. Szegedi VSE	34	12	9	13	62:54	33
13. Székesfehérvári MÁV	34	11	8	15	41:53	30

Az NB II. keleti *(Szolnok és Szeged)*, illetve nyugati csoportjában *(Pécs és Székesfehérvár)* szereplő vasutas csapatok teljesítménye megfelel a várakozásnak. *Érdekes, a négy közül három már a labdarúgó NB I-ben is szerepelt, de évek óta nem sikerült visszajutniuk a legmagasabb osztályba.* A PVSK egy ideig bajnokjelölt volt, illetve versenyt futott a bajnoki címért. A hajrát azonban nem bírták a pécsi vasutasok.

NB III-as csapatok

Az NB III különböző csoportjában szereplő vasutas csapatok közül a délnyugati csoportban játszó *Nagykanizsai VTE* teljesítménye volt a legértékesebb. A kanizsaiak csak rosszabb gólaránnyal szorultak ebben a csoportban a második helyen végzett Pécsi EAC mögé. Igaz, hogy mögöttük egy másik vasutas csapat, a *Dombóvári VSE* ugyancsak gólaránnyal szorult a negyedik helyre. A Ceglédi VSE az Északközép csoportban, az ötödik helyen végzett. A javulás jelei mutatkoztak az északnyugati csoportban szereplő, nagy múltra visszatekintő *Soproni VSE-nél*, noha a csapat csak a hatodik helyen végzett. Kellemetlen meglepetést okozott az NB III. északkeleti csoportjában a *Nyíregyházi VSC* gyengébb teljesítménye. Még három fordulóval bajnokság befejezése előtt is úgy látszott, hogy sikerül elkerülnie a kiesést, de a saját otthonában, a Rudabányától elszenvedett vereség után megpecsételődött a sorsa. A DVSC mellett a Nyíregyházi VSC a másik vasutas csapat, amely a Nemzeti Bajnokságban szereplő 14 vasutas csapat között a kiesés sorsára jutott.

V. J.

KERESZTREJTVÉNY

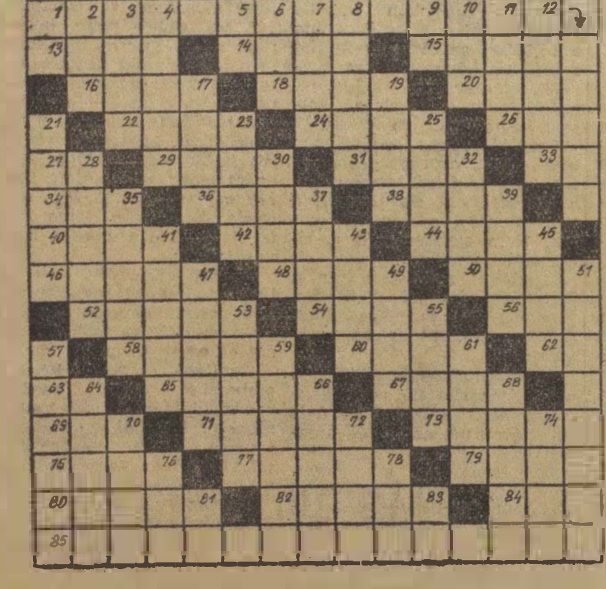
Vízszintes: 1. Az igazgatóságok versenyében nagy súllyal esik latba. 13. Átfogalmaz. 14. Régi ruhadarab. 15. Alaposan megbeszél. 16. Az egyik skála. 18. Ördögét Arany János írta meg. 20. Törzsszülött. 22. Lop. 24. Bundafajta. 26. ...mia, vérszegénység. 27. Szintén. 29. Az oxigén allotrop módosulata. 30. Rasmus Christian (1787—1832). dán nyelvész. 33. Kimondott betű. 34. Ex sakkvilágbajnok. 36. Nagy nyelvcsalád. 38. Nobel-díjas német fizikus. 40. Nehéz fém. 42. Ilyen kifli is van. 44. Heves megyei község. 46. Latin újdonság. 48. Virágtartó. 50. ....olk, angol grófság. 52. Belga tartomány. 54. Japán kikötőváros. 56. Direkttermő szőlőfajta. 58. Hullatja könnyeit. 60. ... de Vega a spanyol klasszikus dráma megteremtője. 62. Hangtalanul már. 63. Kutya. 65. Nem evvel. 67. Jugoszláv folyó. 69. Fut ikerszava. 71 Román népies író (1770—1822). 73. A mozdony teszi. 75. Kezdetet ...eszi. 77. Az 1905-ös orosz forradalom egyik alakja. 79. Antal, irodalomtörténész 80. Borsod megyei község. 82. A tokiói olimpia egyik hőse. 84. N. L. T. 85. Ha a vízszintes 1 a 100%, alatt van, az igazgatóságok a célprémiumból ennyit kapnak.

Függőleges: 1 Kimondott betű. 2. Község Baranyában 3. Valence tengeri fürdője. 4. Bolíviai város 3700 méter magasban. 5. Nevelő. 6. Tápláló folyadék. 7. Orosz szentkép. 8. Csavar. 9. Római 55. 10. A XVII. sz-ban jelentkező páratlan ütemű tánc. 11. Olasz tűzhányó. 12. A Rhone mellékfolyója. 17. Női név. 19. Tó a Szovjetunióban. 21. Görög ivóedény. 23. Zimankós. 25. Afrikai köztársaság. 28. Francia fogadószoba. 30. Mesterkéletlen, ártatlan. 35. Huszár. 37. Nyakbavalók. 39. Angol egyetemi város. 41. Mesterségesen épségben tartott hulla. 43. Beszél. 45. Fémes elem. 47. Gyöngykavics. 49. Gárdonyi színműve. 51. Fába vésett. 53. A bécsi rádióvállalat rövidítése. 55. Ízletes gyümölcs. 57. Vonal a labdarúgópályán. 59. ... Bulyba. 61. Ez az éra. 64. Takar. 66. Elorozna. 68. A pénzintézet 70 Betűpótlással telve lesz. 72. Hát ez volna. 74. Vissza: nem kötő. 76. Német nevelő. 78. Finland része. 81. Z. N. 83. Azonos betűk.

Beküldendő: vízszintes 1 és 85. **Beküldési határidő: január 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Télen fokozott a baleseti veszély Ember és gép nagy erőpróbája.

Könyvet nyertek: Mészáros László II. Pápa, vasútállomás, raktárhivatal. Sásdi Béla ny. felügyelő, Bp. VIII. MÁV telep 9/4. Balatoni Endre Pécs. Tolbuhin u. 21. Bereznai Paula ny. felügyelő Szeged. Április 4 útja 48. Gergely Zoltán Szőllősgyörök. Latinka Sándor Ált. Iskola és Nevelő Otthon.



Sport

Közgyűlés a BVSC-ben

November 30-án a Keleti pályaudvar kultúrváróterméhen tartotta közgyűlését a BVSC. Az elnökségben helyet foglalt az MTST, a XIV. kerületi Pártbizottság és a tanács, valamint a vasutasszakszervezet képviselője. *Kiss Mihály*, a BVSC elnöke adott számot az egyesület 1964. évi munkájáról. Mint a beszámolóból kitűnt, a BVSC sportolói ebben az esztendőben is nagyszerűen helytálltak. *Különösen eredményesen szerepeltek a vívók, az úszók, a vízilabdázók, a kerékpárosok, a jégkorongozók és az ifjúsági birkózók. Szépen bontogatja szárnyait a fiatal tornászszakosztály is.* A BVSC-ben folyó eredményes nevelőmunkát fémjelzi, hogy a tokiói olimpiai 10 versenyzőt adtak a válogatottnak. Közülük többen értékes helyezést szereztek.

A beszámolót élénk vita követte, majd *Laky Károly*, a BVSC vízilabdázóinak volt edzője, a vízilabda-válogatott szövetségi kapitánya tartott élménybeszámolót Tokióról.

A jelző áll, de nem világít

Az utóbbi időben gyakran előfordult, hogy egyes állomásokon az áthaladó jelzőket nem kezelik, s azok kivilágításáról nem gondoskodnak. *Budafok—Albertfalva* állomásnál november 22-én este a Kelenföld felőli bejárati jelző nem világított. Az 1230-as számú vonat vezetője lassított, majd megállt és közvetlen a jelzőnél vette csak észre, hogy mégis szabad az út. *Az ilyen jelenség növeli a késést és a balesetveszélyt*, de azt is bizonyítja, hogy valaki vagy valakik hanyagul, felületesen végzik munkájukat.

Ez utóbbi pedig nem dicsőség.

Foki István
Bp., Déli pu

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan, Dancs József Tapolca, Kisvárdai János, Fekete László Miskolc, Pintér Lajos Várpalota, Foki István Kocsárdi Tibor Budapest, Kiss Lajos A.... [illegible] Szilád[illegible] Szeged, [illegible] István Győr, Hoffmann József Veszprém[illegible] Cseh[illegible] András Hódmezővásárhely. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bo[illegible] Károly Tapolca, Tóth Károly Szeged, Sándor Szeged, Behán Rózsa K[illegible]barcika, Pintér Lajos Várpalota, Kiss Lajos A[illegible] Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

[illegible] Gyula B[illegible] B[illegible]k [illegible]dzer Gyula Békés[illegible] Gy[illegible] Gábor Debrecen P[illegible] [illegible] K[illegible] Demec[illegible] András [illegible]háza, Fogmár Károly [illegible] Putnoki Albert Gyöngyös Ge[illegible] G[illegible] Kiskun[illegible] Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

TÖRLŐRONGY

Évekkel ezelőtt a Nyugati pályaudvar távíróhivatala kapott egy beszegett szélű, babakék flanell rongyot por törlésre. Törölgettek is vele szorgalmasan, mert az asszonyember kedveli a rendet.

Az évek múltak. Egyszer aztán leltározás történt.

— Egy törlőrongy ...! — bukkant rá a leltározó hivatalnok a papírok között. Azám, egy törlőrongy! De hol van az ebadta? Az asszonynép mind azt kereste. A szekrények aljából ilyen is olyan is előkerült

— Nem jó — rázta fejét a zord anyagos.

— Más nincs, az a kék már rég elhasználódott — mondogatták.

A távirdában talán elfelejtették volna a törlőrongy körüli bonyodalmat, ha az egyik fizetésnél elő nem kerül. Igaz nem eredeti formában, hanem — mert az anyag nem vész el, csak átalakul — forint alakjában, levonásként beállítva, a tisztaságot kedvelő takarítóasszony fizetési lajstromába.

—lyf—

— **Akkumulátoros kézilámpát rendelt a MÁV,** a Bács-Kiskun megyei Finommechanikai Vállalatnál. A 3000 szép kivitelű kézilámpa méltó utódja lesz a csaknem egy évszázada használt olajlámpáknak

— *ÚJ EXPRESSZVONAT KÖZLEKEDIK jövő év tavaszától Bécs és Berlin között. Az osztrák államvasutak a következő időkben több szocialista országgal is fel akarják venni a közvetlen vasúti kapcsolatot.*

— **Néhány nappal ezelőtt adták át a forgalomnak a kisterenyei új vasúti felüljárót. A munkálatokat a Hídépítési Főnökség végezte.**

— A nehéz fizikai munkát könnyíti az a HDE 2 típusú Hidas-féle rakodógépet, amelyet a közelmúltban a tapolcai [illegible]fenntartási főnökség állított munkába. Ezáltal 9 percről másfél percre csökkent a rakodási idő.

— *KITŰNŐEN KÉSZÍTETTE ELŐ az 1964 65-ös pártoktatási évet Hatvan állomás I-es pártalapszervezete. Az első és második foglalkozáson a hallgatók 95 százaléka megjelent, pedig valamennyien az utazószemélyzethez tartoznak.*

— **Jól sikerült a miskolci fűtőház véradóinak térítésmentes mozgalma.** Néhány nappal ezelőtt 104 dolgozó több mint 330 liter életet jelentő vért adott.

— **Elismerést érdemelnek a Dunakeszi Járműjavító dolgozói** a terven felül vállalt szép és higiénikus [illegible]kezőkocsi elkészítéséért. Ezzel Sturovoban megoldódott a magyar kirendeltség dolgozóinak meleg ebéddel való ellátása.

— **Felkészülve várják a telet,** a csúcsforgalmat az Apc—zagyvaszántói vasútállomás dolgozói. A pályafenntartási főnökség jó munkájának köszönhető, hogy az őszi forgalom zökkenőmentes volt, sebességkorlátozást nem vezettek be, sőt a meglevőt 800 méterrel megrövidítették.

— *NOVEMBER 30-RA teljesítette 1964. évi áruszállítási tervét a tapolcai fűtőház. A fűtőház mozdonyszemélyzetét jó munkájáért dicséret illeti.*

— **A béke jelvény arany fokozatával tüntette ki a Gyön**gyösi Városi Tanács VB és a Hazafias Népfront Béketanácsa Szentgáli Istvánt, a MÁV Kitérőgyártó ÜV dolgozóját, lapunk tudósítóját.

— **Sikerrel vizsgáztak a forgalmi tanfolyam hallgatói** Alsóörs állomáson. A tanfolyamot Marton László felügyelő vezette.

— **Sineken mozgó hűtőházat próbáltak ki a Csongrád me**gyei értékesítő központ szentesi telepén. A vizsga jól sikerült. Ezért az NDK-ból érkezett 200 mázsa árut befogadó kompresszoros hűtőkocsikból a jövő évben még többet vásárolunk.

— **A közúti közlekedés ellenőrzésének „mintájára" a** MÁV vezérigazgatója ittasságellenőrző vizsgálatokat rendelt el. A szolgálat közben ittas dolgozókat azonnal leváltják és ellenük minden esetben fegyelmi eljárást indítanak.

A Hivatalos Lapból

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

48. számból: 128244/1964. I/8. A. A személyszállítás társadalmi ellenőrzési rendszerének bevezetése.

129910/1964 I/2. C. Jelentkezési felhívás a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum 1964/65. [illegible]

49. számból: [illegible]

Felhívás

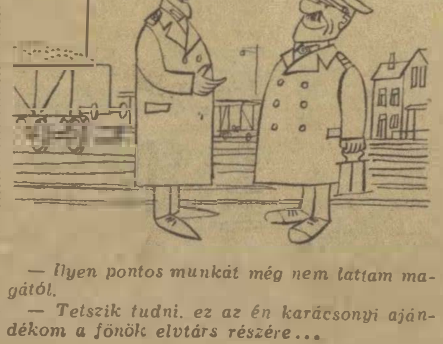
Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy 1965-re lehetőség van a Magyar Vasutas példányszámainak emelésére. Példányszám emelést bármilyen mennyiségben elfogadunk, különösen azoktól a szolgálati helyektől, ahová eddig kis példányszámban jutott el a lap.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném gödöllői kettőszobás, kertes családi házamat budapesti kettőszobás komfortos lakásért megegyezéssel. Cím: Király László Gödöllő Aulich u 19.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő Gulyás János
Felelős kiadó Szabó Antal
Szerkesztőség
Budapest [illegible] út 41
Telefon városi 229—638.
üzemi 19—7[illegible]
Terjeszti a [illegible] Lapkiadó Vállalat
Budapest VII Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Ritka ajándék



— Ilyen pontos munkát még nem láttam magától.

— Tetszik tudni, ez az én karácsonyi ajándékom a főnök elvtárs részére...

Kényes vendég

— Megőrültél, vasutast hívsz meg, amikor a villanyégőket a vasútról loptam!

(Pusztai Pál rajzai)