VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM Ára 40 fillér 1965. JANUÁR 4.

16453

Békés, boldog új esztendőt!

Írta: Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

Sikerekben gazdag, de gondokban is bővelkedő esztendőt zártunk le. 1964. áruszállítási feladatait határidő előtt teljesítettük· eredményesen hozzájárultunk az ország iparának, mezőgazdaságának fejlődéséhez. Az árutonnák és az utasok millióit juttattuk rendeltetési helyükre.

A vasút eredményes munkája nyomán az ország gazdasági vérkeringése meggyorsult, nőtt a gyárak és az ipari üzemek termelése, egyre több készárut bocsátottak ki, s egyre több vasúti kocsit raktak meg távoli országokba szóló rendeltetéssel hazánk exportcikkeivel.

A vasút, a vasutasok múlt évi teljesítménye, helytállása, összefogása, minden várakozást felülmúlt. Nagy részt ennek tulajdonítható, hogy eredményesen zártuk az 1964-es esztendőt, gyakorlatilag már december 17-én teljesítettük éves szállítási tervünket.

A szállítási terv teljesítése két összetevőből áll. A belföldi kocsiigényes áruk elszállításából és a tranzit-, illetve importforgalomból. Az utóbbinál 2 millió tonnával túlteljesítettük tervünket. A belföldi szállításoknál azonban nem sikerült minden felkínált árut elszállítani. Nem tudtuk minden esetben időben kiállítani a kocsikat.

Amikor a múlt év eredményeit elemezzük, szólni kell arról is, hogy adósak maradtunk az építőiparral szemben. Nem értük el azt a kitűzött célt a kő és kavics előszállításában, melyet magunk elé tűztünk.

A személyszállítás helyzetéről sem lenne reális a kép, ha elhallgatnánk azt, hogy személyszállító vonataink a múlt esztendőben is zsúfoltan közlekedtek. Ez részben érthető, hiszen a 406,3 millió utas elszállítása meglehetősen sok gondot, nehézséget jelentett, az amúgy is erősen kihasznált szűkös kocsipark viszonyai között. Nem ígérhetünk e téren jelentős előrelépést 1965-ben sem, amikor ugyan tovább folytatjuk személykocsi parkunk minőségi korszerűsítését, de a vasúti forgalom biztonsága, a sebesség növelése érdekében folytatnunk kell a favázas kocsik selejtezését, átalakítását. Emiatt az ülőhelyszám hasonló marad, mint a múlt esztendőben volt.

A vasút dolgozói 1964-ben becsülettel helytálltak. Ezért köszönet és elismerés jár. Annál is inkább, mert a szüntelenül növekvő forgalom alaposan próbára tette az egyes ember erejét éppúgy, mint az egész vasutas közösségét. Az év elején kemény fagyokkal, hófúvásokkal küszködtek vasutasaink. A tavaszi időben azonban sikerült pótolni a téli elmaradásokat, sikerült erőt gyűjteni a nagy nyári személyforgalomra és az őszi hónapokban reánk háruló szállítási feladatokra. Az elmúlt év őszén közismerten megnőtt a vasút áruszállítási forgalma. A betakarított terményeket, gabonát, cukorrépát el kell juttatni a malmokba, gyárakba. Ugyanakkor eleget kellett tenni az exportkötelezettségeknek is. Szerencsére, az év utolsó negyedében aránylag kedvezőbb időjárási viszonyok között tudtunk dolgozni. Munkánkat üzemanyaghiány sem akadályozta.

Hazánk gazdasági és politikai tekintélyének emelkedése 1964-ben magával hozta az idegenforgalom jelentős növekedését is. Országunkban — különösen a nyári hónapokban — jelentős tényező lett az idegenforgalom. A külföldiek százezrei ma már szívesen keresik fel hazánk legszebb tájait. A látogatók nagy része vonaton érkezik Magyarországra. Megnőtt a külföldre utazó magyar állampolgárok száma is. 1965-ben az idegenforgalom további emelkedésével kell számolni. Budapest—Bécs között egy újabb vonatpár közlekedtetését tervezzük. Hasonló intézkedéseket tervezünk a baráti szocialista országokba is. Mi, vasutasok még jobb felkészüléssel, a személyszállítás növekvő kultúrájával, udvarias bánásmóddal segíthetjük elő, hogy a külföldiek vonatainkon is jól érezzék magukat.

Mint ismeretes, 1965-ben tovább növekszik a vasút feladata. A terv szerint 115,5 millió tonna árut és 414,5 millió utast kell elszállítanunk. Az új esztendőben méginkább szükség van arra, hogy összpontosítsuk erőinket. Jó kooperációval, körültekintő szervezési intézkedések bevezetésével, fokozottan kell törekednünk arra, hogy hathatósabban segítsük az ipar és mezőgazdaság fejlődését. Mindent el kell követnünk, hogy a rendelkezésre álló kocsipark jobb kihasználásával, előrelátóbb szállítástervezéssel, minden felkínált árut el tudjunk szállítani rendeltetési helyére.

A kormány nagy súlyt fektet arra, hogy a vasúti szállítás megnövekedett igényeinek megfelelően biztosítsa a MÁV folyamatos ellátását szénből, fűtő- és gázolajból. Egy dologgal azonban számolnunk kell az új esztendőben: az anyaggal, főként az acéllal és hengerelt árukkal, a féktuskókkal takarékosan kell bánnunk, mert ezekből 1965-ben is hiányaink lesznek.

Új esztendőbe léptünk. Az idén ünnepeljük hazánk felszabadulásának 20. évfordulóját. Az évfordulót úgy ünnepelhetjük meg legméltóbban, ha erőink összefogásával, a vasúti szolgálati ágak közötti együttműködés tovább javításával tesszük hozzá az 1965. évi feladatok teljesítéséhez. Terveink összeállításánál a magunk részéről figyelembe vettük közlekedéspolitikai irányelveinket és a különböző közlekedési ágak komplex egysége jegyében dolgoztuk ki az együttműködés alapelveit.

Az új esztendő küszöbén a MÁV vezérigazgatósága és a magam nevében szívből köszöntöm a vasút minden dolgozóját. Kívánom, hogy érjenek el újabb sikereket a szállítási feladatok teljesítésében.

Az igazgatóságok versenye

Az igazgatóságok november havi teljesítménye a következők szerint alakult:

Budapesti igazgatóság 89,37 százalék.

Debreceni igazgatóság 97,37 százalék.

Miskolci igazgatóság 101,31 százalék.

Pécsi igazgatóság 100,19 százalék.

Szegedi igazgatóság 98,39 százalék.

Szombathelyi igazgatóság 99.01 százalék.

Tekintettel a MÁV év végi jó eredményeire a miskolci és a pécsi igazgatóság a teljesítményeik után járó teljes jutalomösszegben, a többi négy igazgatóság pedig kivételesen a 100 százalékos teljesítménynek megfelelő céljutalom 50—50 százalékában részesült.

Ülést tartott a Szakszervezetek Országos Tanácsa

A Szakszervezetek Országos Tanácsa december 30-án ülést tartott. Az ülés napirendjén az 1965. évi népgazdasági terv teljesítésével kapcsolatos szakszervezeti feladatok szerepeltek. Az elnökség beszámolóját *Brutyó János*, a Szaktanács főtitkára terjesztette elő. A tanácsülés egyöntetűen megállapította, hogy az 1965. évi népgazdasági tervet *a szakszervezeti mozgalom is magáénak vallja* és a szakszervezetek a maguk részéről mindent megtesznek annak érdekében, hogy a terv célkitűzései megvalósuljanak.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a beszmolót egyhangúlag elfogadta és felhívással fordult a dolgozókhoz. A felhívást a Magyar Vasutas következő számában ismertetjük.

B. Ű. É. K.

Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk minden vasutas dolgozónak és családjának!

Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

ÉV VÉGI ZÁRSZÁMADÁS

111 millió tonna áru, 406 millió utas

A vasút 14 nappal a határidő előtt teljesítette 1964. évi áruszállítási tervét

A vasút vezetői december 19-én sajtótájékoztatón jelentették be: *a MÁV december 17-én, 14 nappal a határidő előtt teljesítette 1964. évi áruszállítási tervét.*

Hogy mit jelent ez a teljesítmény, azt hűen tükrözik a következő számok: A terv 1964-re 107,6 millió tonna áru elszállítását írta elő. *(1938-ban 24 millió tonna árut szállítottak a MÁV.)* Bár ez a két adat önmagában is sokat mond, mégsem érdemtelen részletesebben is elemezni a vasút, a vasutasok 1964. évi munkáját. Ezzel kapcsolatban kérte ki lapunk munkatársa *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes véleményét.

Akik akartak és tettek is

— *Minek tulajdonítja a sikert a vezérigazgató-helyettes elvtárs?*

— Mindenekelőtt azoknak az erőfeszítéseknek, amelyeket a vasutasok nyújtottak egész éven át — mondotta bevezetőjében. — Több példát is fel lehetne sorolni annak bizonyítására, hogy a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek a végrehajtó szolgálattal karöltve mennyit fáradoztak azért, hogy a feladott árut mielőbb rendeltetési helyére szállítsuk. Külön ki kell emelni azokat a szolgálati helyeket, vezetőket és beosztottakat, ahol, s akik nemcsak akartak, hanem tudtak is többet, jobbat nyújtani, mint amennyit a szolgálati kötelezettség előír.

— *Vezérigazgatóhelyettes elvtárs néhány adattal is tudná érzékeltetni az áruszállítási teljesítmények alakulását?*

— Az előzetes adatok szerint 111 millió tonna árut szállítottunk. Az állami tervhez viszonyítva 3,4 millió tonnával, a bázishoz viszonyítva pedig mintegy 8 millió tonnával szállítottunk többet. *Áruszállítási tervünket 103,2, a belföldi kocsigényes tervet 101,1, az árutonnakilométer tervszámot 103,7, az import-tranzit tervet pedig 117,6 százalékra teljesítettük.*

Annak ellenére, hogy 1964-ben a belföldi kocsiigényes tervet globálisan teljesítettük, sőt, túlteljesítettük, a különböző minisztériumok és vállalatok gyakran kifogásolták —

(Folytatás a 3. oldalon.)

Felhívás a vasutas dolgozókhoz!

A viszonylag hosszú és a vasút számára kedvező időjárást jelentő őszt hirtelen felváltotta a tél. A téli forgalom sikeres lebonyolítása, a kitűzött szállítási feladatok maradéktalan teljesítése rendkívüli erőfeszítéseket, kemény helytállást, minden vonatkozásban összehangolt, tervszerű munkát követel a vasút valamennyi dolgozójától. Az idei téli forgalom kezdetén az előző évekhez képest jobb körülmények között végezhetjük feladatainkat. A dieselesítési és villamosítási program fokozottabb végrehajtásával jelentősen javult a vasút vonóerő kapacitása. Kellő mennyiségű és magas kalóriatartalmú széntartalékot biztosítottunk. A szakszolgálatok jó felkészülésével minden reményünk megvan arra, hogy a téli feladatokat sikeresen, zavartalanul oldhatjuk meg.

Az év első negyedében a zord időjárás ellenére szállítási kötelezettségeinknek maradéktalanul eleget akarunk tenni. Ezért bizalommal és azzal a komoly kéréssel fordulunk a vasutas dolgozókhoz, hogy kövessenek el munkaterületükön mindent népgazdaságunk egészére kiható feladataink maradéktalan és pontos teljesítésére.

A vasutasság felelősséggel, eredménnyel végzett munkája jelentős hozzájárulás volt országépítő népgazdasági terveink teljesítéséhez. Bebizonyosodott, hogy a szaktudással párosult lelkesedés és ügyszeretet nagy feladatok megoldására képes. Az elmúlt két különösen zord tél fokozottan hívja fel a figyelmet: jól dolgozni csak megalapozottan, tudással és lelkesedéssel lehet.

A korábbi éveknél jobb felkészülés a sikereket megalapozta. A végrehajtó szolgálaton tehát a sor, hogy a szolgálati vezetők, mozgalmi szervek és a dolgozók jó, összehangolt együttműködésével feladataikat lelkiismeretesen teljesítsék. Különösen jelentősége van a balesetmentes munkának, hiszen a baleseti veszély sokkal nagyobb. Az eredményeknek fontos feltétele a dolgozókkal való törődés, azoknak a rendelkezéseknek maradéktalan betartása, amelyek megkönnyítik a munkát és egyáltalán segítik elviselni a tél nehézségeit. Azt tartsa mindenki szem előtt, hogy a szállítási feladatok teljesítése, az utazóközönség elszállítása csakis a kedvvel, odaadással végzett munka eredménye lehet. Ennek egyik fontos feltétele pedig a dolgozókról való fokozott gondoskodás.

Mint annyiszor, úgy most is azzal a szilárd meggyőződéssel nézünk szembe a nehézségekkel, hogy a vasutasság nagy családjának minden tagja — dolgozók és vezetők — megértik felhívásunk jelentőségét és munkájukat becsületesen elvégzik. Ezt várja tőlünk az ország és kormányzatunk, a közlekedéssel kooperáló vállalatok, üzemek, a vasutat igénybe vevő közönség. A felénk megnyilvánuló bizalomnak és várakozásnak becsülettel feleljünk meg.

Kívánjuk, hogy a zord téli időjárás okozta nehézségeken győzedelmeskedjék a jól megszervezett, vasutas szívvel és felelősségtudattal végzett munka.

Szabó Antal
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára

Rödönyi Károly
miniszterhelyettes, MÁV vezérigazgató

A SZOT Elnökségének határozata a nyereségrészesedés hatékonyságának fokozására

A népgazdasági és vállalati tervfeladatok megoldásában az anyagi ösztönzésnek jelentős szerepe van. A nyereségrészesedés rendszere a tervekben meghatározott célkitűzések gazdaságos teljesítésére ösztönzi a vállalatokat. A nyereségrészesedés megtermelésében, igazságos elosztásában a szakszervezeti szervezeteknek jelentős a szerepük.

Az eddigi tapasztalatokat figyelembe véve a SZOT elnöksége a szakszervezeti szervek feladatait az alábbiakban határozza meg:

I. A nyereségrészesedés biztosítása érdekében teendő feladatok

A nyereségrészesedés alapja a vállalati tervekben előírt jövedelmezőségi feladatok teljesítése és túlteljesítése. A szakszervezeti szervek:

— követeljék meg a gazdasági vezetőktől, hogy a vállalati tervmutatókat — különösen a jövedelmezőségi célkitűzéseket — gyáregységekre, üzemekre lebontsák. Ez a feltétele annak, hogy az egyes dolgozó csoportok a rájuk vonatkozó feladatokat megismerjék, és végrehajtását elősegítsék;

— a szakszervezetek termelést segítő munkájában — a tervek komplex teljesítése mellett — a fő figyelmet a gazdaságosságot segítő versenymozgalmakra irányítsák. A szocialista munkaverseny különböző formáin keresztül biztosítsák, hogy a dolgozók vállalásaiban a gazdaságos termelést segítő feladatok végrehajtása tükröződjön;

— a szocialista munkaverseny nyilvánosságán keresztül biztosítani kell, hogy a dolgozók év közben tájékozódjanak vállalásaik teljesítéséről. A szakszervezeti szervek követeljék meg a gazdasági vezetéstől, hogy a jövedelmezőségi feladatok teljesítéséről, a nyereségrészesedés alakulásáról évközben rendszeresen beszámoljanak. Erről a dolgozókat is tájékoztassák;

— az anyagi ösztönzőket — ezenbelül a nyereségrészesedés vállalaton belüli feltételeit is — úgy állapítsák meg, hogy az erkölcsi ösztönzőkkel párosulva a tervekben előírt minőségi mutatók teljesítésére is ösztönözzenek.

II. A nyereségrészesedés elosztásával kapcsolatos feladatok

A nyereségrészesedés vállalaton belüli (gyáregységek közötti) és az egyénekre történő felosztásánál a következő főbb elveket kell alkalmazni:

— a kollektív ösztönzés elvéből kiindulva a nyereségrészesedés mindazon dolgozókat megilleti, akik munkájukkal, tevékenységükkel hozzájárultak a nyereségrészesedés biztosításához;

— a munkaszerinti elosztás elvét — a gyáregységek, üzemrészek és dolgozók között — a nyereségrészesedés elosztásánál is biztosítani kell. Ezért az egyes dolgozók, dolgozó csoportok a nyereségrészesedést hozzájárulásuk arányában kapják;

— a nyereségrészesedés elosztásával is elő kell segíteni a vállalati törzsgárdák megszilárdítását, a szocialista munkafegyelem erősítését, a társadalmi tulajdon fokozott védelmét.

A fenti elvek érvényesítése érdekében a nyereségrészesedést minden vállalatnál egységesen a következő módszer alapján kell felosztani:

1. Teljes nyereségrészesedés megilleti mindazon dolgozókat, akik a nyereségrészesedés szempontjából számításba vett tárgyévben a vállalatnál dolgoztak és december 31-ig 1 éves folyamatos munkaviszonyuk van. Két év folyamatos munkaviszony szükséges annál a dolgozónál, aki előző munkaviszonyát egy éven belül kétszer, vagy többször, továbbá az ilyen évet követő évben akár csak egyszer is felmondta (kivéve a Mt. V. 30. § (2) bekezdés a—f.) pontjában említett esetekben történt felmondást).

2. Részleges (időarányos) nyereségrészesedésre jogosultak — a minimálisan előírt 1 éves munkaviszonytól függetlenül — azok a dolgozók, akik:

— évközben nyugállományba kerültek,

— évközben elhaláloztak (ilyen esetben az elhalálozott dolgozó örökösei a jogosultak);

— évközben átszervezés, létszámfelesleg címén felmondottaknak (kivéve a vállalat által eszközölt indoklás nélküli felmondást (Mt. 29. § (2) bek.):

— határozott időre, vagy meghatározott munkára alkalmaztak, ha legalább 3 hónapos munkaviszonyuk van a vállalatnál;

— a fegyveres testületekhez tényleges szolgálatra behívottak és leszereltek,

— évközben más vállalathoz áthelyezettek és a vállalathoz áthelyezéssel került dolgozók,

— a hozzájárulással — az Mt. V. 30. § (2) bekezdés a—f.) pontja alapján — kilépett dolgozókat, ha a tárgyévben legalább 3 hónapot a vállalatnál ledolgoztak.

3. Állományon kívüli, illetve nem a vállalat állományába tartozó dolgozók (pl. orvos, ipari tanulók és oktatók) a nyereségrészesedésből csak az üzemi tanács külön határozata alapján részesíthetők. A részesedés mértékét is az üzemi tanács határozza meg.

A vállalatnál tevékenykedő függetlenített párt- és tömegszervezeti tisztségviselők a nyereségrészesedés szempontjából úgy bírálandók el, mint a vállalat állományába tartozó dolgozók.

A trösztök, nagyvállalatok központjában dolgozók, valamint a vállalatok, gyáregységek vezető állású dolgozóinak nyereségrészesedésre való jogosultságánál az 1. és 2. pontokban foglaltakat értelemszerűen kell alkalmazni.

4. A nyereségrészesedésre jogosultak az év folyamán a ténylegesen munkában töltött idejük arányában kapjanak nyereségrészesedést.

Ténylegesen ledolgozott időnek kell tekinteni a munkában töltött időn kívül:

— a fizetett szabadságot,

— a szülési szabadságot,

— a fegyveres testületekhez (munkásőrség, honvédség, légó stb.) továbbképzésre behívottak szolgálati idejét,

— az ülnöki megbízatással járó elfoglaltságot,

— a mozgalmi szervek és az üzem részéről történt iskolára, tanfolyamra küldés idejét,

— a dolgozó önhibáján kívül betegállományban töltött időt. (pl. a foglalkozási megbetegedés, üzemi baleset, tbc, rákos megbetegedés, gyermekápolás címén fizetett táppénzes időszak időtartamát).

5. Az egyéni nyereségrészesedés számítási alapja a dolgozó átlagkeresete.

6. Nyereségrészesedést növelő tényezők:

a) azoknak az egységeknek, amelyek a nyereségrészesedés megtermelésében különösen kimagasló munkát végeztek, az átlagos nyereségrészesedésnél magasabbat kell adni. Ennek feltételeit és mértékét gyáregységekre az intéző bizottság a vezérigazgatóval közösen, vállalatoknál, gyáregységeknél az üzemi tanács határozza meg;

b) a vállalatoknál huzamosabb idő óta dolgozókat — ideértve az áthelyezett dolgozókat is — a nyereségrészesedés terhére hűségjutalomban kell részesíteni. Ennek mértékét az üzemi tanács határozza meg.

Az egy dolgozónak kifizethető nyereségrészesedés a növelő tényezőkkel együttesen a 6 heti átlagkeresetnek megfelelő összeget nem haladhatja meg.

7. A nyereségrészesedést csökkenteni kell:

a) azoknál az egységeknél, amelyeknél bizonyítható, hogy tevékenységükkel rontották a vállalat gazdaságosságát, jövedelmezőségét. A csökkentés mértékét gyáregységek esetében az IB a vezérigazgatóval közösen, vállalatoknál, gyáregységeknél az ÜT határozza meg.

b) fegyelmi vétség — ezenbelül fokozottabban a társadalmi tulajdon elleni vétség, a dolgozók testi épségét veszélyeztető magatartás esetén,

c) igazolatlan hiányzás és rendszeresen ismétlődő késések esetén,

d) olyan egyéb tényezők fennforgása esetén, amelyek gátolják, illetve rontják a vállalat jövedelmezőségét, mint pl. selejt, szerszámtörés, kötbérfizetés, helytelen anyaggazdálkodás stb. fegyelmi határozat nélkül is lehet a nyereségrészesedést csökkenteni az egyes dolgozóknál.

A b., c és d pontoknál a csökkentés szabályait a felosztási szabályzatban előre kell meghatározni és közölni kell a dolgozókkal, kivéve azon eseteket, amikor a nyereségrészesedés csökkentése az Mt. V. 171. § (1) bekezdés a) pontja alapján — kilépett dolgozókat, ha a tárgyévben legalább 3 hónapot a vállalatnál ledolgoztak.

8. Nyereségrészesedésre nem jogosultak:

a) az előírt minimális idővel nem rendelkezők (kivéve a 2. pontban felsorolt eseteket),

b) akik a nyereségrészesedés szempontjából számításba vett tárgyévben szüntették meg a munkaviszonyukat, kivéve, akinél a munkaviszony folyamatossága nem szakad meg (Mt. V. 30. § (2) bekezdés a—f. pontok),

c) akiket a vállalat fegyelmi úton elbocsátott,

d) a más vállalattól korábban elbocsátott dolgozók az elbocsátástól számított 2 évig (Mt. V. 172. § (3) d. bekezdés alapján),

e) akiknek az üzemi tanács által meghatározott napnál több igazolatlan hiányzásuk van,

f) akiknek a vállalat az Mt. 29. § d. pontja alapján felmondott (kivéve, ha a dolgozó önhibáján kívül válik alkalmatlanná munkája ellátására, pl. betegség),

g) akiket a bíróság az év folyamán bármilyen büntett miatt szabadságvesztésre ítélt, továbbá akiket a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett büntett miatt bármilyen büntetéssel sújtott.

Amennyiben a jogerős fegyelmi, illetve bírósági határozat a kifizetés időpontjában nem áll a vállalat rendelkezésére, a dolgozó nyereségrészesedését az ügy jogerős befejezéséig vissza kell tartani.

III. Egyéb kérdések

1. A fennálló rendelkezések alapján a „kiváló dolgozó" kitüntetéssel járó jutalmakat a nyereségrészesedésből kell fedezni. Azonban a jutalmazott dolgozók nyereségrészesedését emiatt csökkenteni nem lehet.

2. A felosztható nyereségrészesedésből évközi jutalmazásokra, kulturális, szociális, sport-támogatásra, valamint az esetleges reklamációk fedezésére tartalékot kell képezni. Nagyvállalati szinten a tartalék mértékéről és felhasználásáról az intéző bizottság a vezérigazgatóval közösen dönt. Vállalatoknál és gyáregységeknél e jogkör az üzemi tanácsot illeti meg.

3. Az üzemi tanácsok minden évben legkésőbb január 15-ig határozzák meg a nyereségrészesedés egyénekre történő elosztásának szabályait. Az ipari nagyvállalatoknál működő intéző bizottságok irányelvek kiadásával segítsék ezt. Ahol üzemi tanács nincs, ott e határozatban felsorolt jogokat a szakszervezeti bizottság gyakorolja.

A szabályzatban foglalt csökkentő és kizáró tényezőket (kivéve az üzemi tanács határozatánál magasabbrendű jogszabályban foglaltakat) csak attól az időponttól lehet alkalmazni, amikor a dolgozókkal ismertették.

Zárórendelkezés

1. E határozattal hatályát veszti a SZOT elnöksége 60/1960. XII. 24. számú határozata.

2. Ez a határozat 1965. január 1-től lép hatályba. 1965. évre kivételesen a nyereségrészesedési szabályzatot 1965. március 31-ig kell elkészíteni.

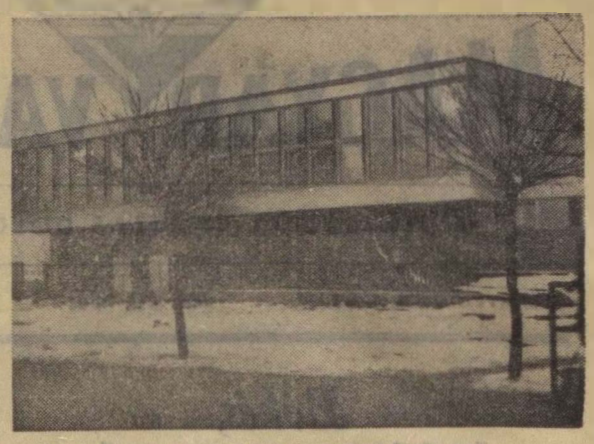
Köszönet az ápolásért

A debreceni fűtőháznál dolgozom. Motorvezető vagyok. Reumás bántalmaim az utóbbi időben kiújultak, a hévízi szanatóriumba kerültem.

Nagyon gondos és alapos gyógykezelésben részesítettek. A környezet, az ellátás is kitűnő volt. Három hét után reumás fájdalmaim megszűntek, egészségesnek érzem magam. Az üdülő orvosainak, személyzetének a gondos ápolásért ezúton mondok őszinte köszönetet.

Balogh József
Debrecen

Új üzemi étkezde Nyíregyházán



Nyíregyháza állomás új üzemi konyhája
(Horváth Erika felv.)

Háromszori határidőmódosítás után végre teljesült sok száz nyíregyházi vasutas vágya. *Modern, tágas, korszerűen felszerelt üzemi étkezdét kaptak.*

A kivitelező, a Szabolcs megyei Építőipari Vállalat az év végén adta át a négymillió forint beruházási összegből épített létesítményt.

A vasutas dolgozóknak ezentúl nem kell a zsúfolt, korszerűtlen vonatkísérő laktanyában elfogyasztani ebédjüket. Az emeletes üzemi étkezde egyben színfoltja is a környéknek.

A földszinten helyezték el az elektromos tűzhelyeket, főzőüstöket, a tulajdonképpeni konyhát. *Két lift hordja majd fel a napi 1000 ételadagot az emeleti tálalóba.* Az önkiszolgáló rendszerű étkezdében *egyszerre 150 dolgozó tud asztalhoz ülni.* Az emeleten kapott helyet a mosogatóhelyiség hideg-meleg vízzel. Ugyancsak ott kaptak helyet *a különböző szociális létesítmények, az öltöző és a fürdő. Ezenkívül társalgó és ruhatár teszi még kényelmesebbé az ott-tartózkodást.* Az étkezdében központi fűtés szolgáltatja a meleget. A falakat pollészter műanyaggal borították, a padlózat vörös márványból készült. Kívülről is modern vonalú az új épület. Üveg és vörös tégla falaival jó benyomást kelt az állomás balszárnyán.

Az új szociális létesítményt decemberben adták át rendeltetésének. Meg kell azonban jegyezni, hogy a műszaki szemlén szakszervezetünk Szabolcs-Szatmár megyei bizottságának munkavédelmi felügyelője számos olyan hiányosságot észlelt, amelyek balesetet idézhetnek elő. Remélhetőleg a kivitelezők a hiánylistán felsoroltakat rövid időn belül kijavítják.

(Gregor)

A sok állás miatt hosszú a menetidő

Budapest—Dunaújváros és vissza, mindössze 160—170 kilométer. Ezt az utat mégis nagyon sokszor 35—40 óra alatt tesszük meg — írja levelében *Falusi István*, dunaújvárosi mozdonyvezető.

Félünk, ha *Pestre* kell mennünk. *Budafok—Háros*ig még menetidőben közlekedünk, s innét *Ferencvárosba* 8—10 óra alatt érünk.

Vissza legtöbbször *Rákosról* indulunk, s *Kőbánya elágazásban* szinte állandóan órákat tartózkodunk. Előfordul az is, hogy a jól mozgó és haladó vonatot megfogják csak azért, hogy egy lassúbb, nehezebb vonat elindulhasson. Pontosabb menetidőt kérünk!

A budai hegyekben zakatol a vonat

Az Úttörővasút váltóinak vaskarját csillogó dér csipkézi. Ilyenkor már kevés utas kapaszkodik fel a kis vasút piros szerelvényeire.

„Játékországnak", ahol mindent nagyon komolyan csinálnak, *több mint 700 pajtása és csaknem 100 felnőtt állampolgára van.* Más ország ez? Talán egy kicsit más világ is. A pályamunkás itt is azt csinálja, amit a nagy vasútnál. A fűtőházban igazi gépeket dédelgetnek a mozdonyvezetők. A kedves kis állomások forgalmi irodájában ugyanúgy kattog a távíró, mint a nagyokban. Mégis más ez.

Gazdag program

Az üzemfőnök, *Tuba József* régi vasutas. Rendelkezik utasít. Közben buzgón tanulmányozza a pedagógiát. A felnőtt állomásfőnökök asztalán ott van a szolgálati utasítás mellett az úttörőélet törvénye és a nevelés irodalmának legújabb terméke

— *Ez nem munkahely, hanem nevelési terület,* — jelenti ki *Restyánszky Éva*, az Úttörővasút mozgalmi vezetője, aki csapatvezetői rangban szervezi a pajtások munkáját. És csak mikor megismerkedtünk a gazdag programmal, akkor értettük meg, hogy mit jelent ez a hitvallás számba menő mondat.

Ezek a pajtások nemcsak a felelősségteljes szolgálat ellátói, hanem vidám gyerekek is. Havonta két ízben jönnek szolgálatba. A főváros legtávolabbi pontjairól is pontosan jönnek. Pedig sokuk kora hajnalban kel. De csábítja őket az izgalmas, érdekes munka, a gazdag program.

Most, *„Az úttörőexpedíció a jövőbe"* mozgalom tartja lázban a pajtásokat. Az érdekes versengésben jól beilleszkedik a szakmai érdeklődés. A *Fekete Párduc* őrs például a közlekedés jövőjét akarja felderíteni. Hogy hogyan, az még titok. A II. kerületi Rendőrkapitányság KRESZ-versenyt hirdetett a vasutas pajtásoknak. Buzgón tanulmányozzák a szabályokat. Már előre látszik: *nehéz dolga lesz a zsűrinek.* Januárban szakmai verseny kezdődik. A döntő legjobbjai esélyesek lehetnek a *Kiváló Dolgozó* jelvény elnyerésére.

Mint mondtuk, nemcsak vasutasok, gyerekek is. *Énekelnek, kirándulnak, furnak, faragnak.* A legnagyobb élmény a nyári tábor. Ekkor Csillebércen töltenek két vidám hetet. Közben természetesen szolgálatot adnak, szállítják a hegyek vándorait.

A pajtásokra lehet számítani

— *Ezekre a pajtásokra lehet számítani* — mondja az üzemfőnök — *hegyeket lehetne megmozgatni velük. Négy évig vannak nálunk. Ezalatt sokat tanulnak. Emberséget, kötelességtudást, fegyelmet. Négy év után, a nyolcadikosok egy ünnepélyes kívánság szolgálattal búcsúznak. Ahogy ők mondják „nyugdíjba" mennek.*

És aztán? Mint az üzemfőnöktől megtudtuk, kevesen válnak vasutassá. Pedig az itt szerzett alap, a sok energia amit a pajtások szakmai nevelésére fordítanak, hasznos segítség lenne a vasutassá válásukhoz.

Az Előre állomáson fiatal lány az állomásfőnök. Egyelőre kirendelték a nagy vasúttól. Két évi gyakorlat után került ide — ahol kezdte. *Robotka Margit* úttörővasutas volt. Mikor „kiöregedett" technikumba iratkozott, majd kikerült a száguldozó vonatok közé. *Most vissza jött a gyermekkori emlékek színhelyére. Milyen másképpen tud ő a kispajtásokkal foglalkozni!*

Kis vasút, de jelentősége nagy. *Az év első kilenc hónapjában 8284 vonat 603 650 utast szállított a vadregényes budai hegyekben.*

Sándor György

A havazás mindig megnehezíti a vasutasok munkáját. Így történt ez a karácsonyi ünnepek alatt is. Felvételünk a behavazott Nyugati pályaudvaron készült
(Horváth Erika felv.)

111 millió tonna áru, 406 millió utas

(Folytatás az 1. oldalról.)

sajnos, sok esetben nem ok nélkül — a kocsik késedelmes kiállítását, a szállítási igények nem kellő kielégítését. A jövőben ezen az állapoton feltétlenül javítani kell.

Ha azonban az áruszállítási tervek mennyiségi teljesítését elemezzük, megállapítható, hogy egyes árufajtáknál többet, másoknál kevesebbet szállítottunk. Szénből 650 000, ásványolajból ugyancsak 650 000, kavicsból 470 000, cementből 290 000, szerfából 220 000 tonnával többet, ugyanakkor kokszból 130 000. kőből 496 000, téglából pedig 60 000 tonna szállításával maradtunk adósak.

— Köztudomású, hogy nálunk az európai vasutakhoz viszonyítva alacsony a tehervonatok utazási sebessége. Az óévben léptünk-e valamivel előbbre?

A tehervonatok utazási sebessége

— Nagyon keveset. A tehervonatok utazási sebessége az előző évi 14,04 km/óráról 14,2 km/órára emelkedett. A menetrend szerinti utazási sebességet a 15,75 km/órát így sem értük el.

Örvendetes a javulás a rendezéssel képzett irányvonatok közlekedtetését illetően. A fejlődés eredménye itt elsősorban az áruszállítási feladat növekedésének eredménye. Nincs még számottevő javulás a többcsoportos irányvonatok közlekedésében. Az igazgatóságoknak, a rendezőpályaudvarok vezetőinek és dolgozóinak meg kell érteniük, hogy *az irányvonatok számának növelése* — jóllehet fáradságos szervezőmunkával. rendkívül szigorú rendezőpályaudvari technológiai fegyelemmel jár —, *még mindig kisebb megterhelést jelent, mintha a növekvő áruszállítással a kocsifeldolgozás arányosan növekedne.* 1964-ben berakott árunak 42,5 százalékát továbbítottuk irányvonattal.

— Milyen eredményeket értünk el a teherkocsipark raksúlykapacitásának kihasználásánál és a tehervonatok átlagos terhelésénél?

— A statikus terhelés, más szóval a raksúlykapacitás kihasználása 106 százalékkal emelkedett. Számokban kifejezve, *az előző évi 18,3 tonnáról 18,6 tonnára nőtt.* Itt figyelembe kell venni, hogy a raksúlykapacitás növekedése nagyobb részt az év utolsó hónapjaira. az új kocsik belépésének idejére esik, míg a kihasználás a tervszerű szervezőmunka eredményeképpen egész évben folyamatos volt. A dinamikus terhelés még nagyobb mértékben. 2.9 százalékkal, 17.5 tonnáról 18 tonnára növekedett. *Sajnos. a kocsiforduló idő a bázishoz viszonyítva nem változott.*

180 milliós megtakarítás

A kocsik jobb kihasználására irányuló törekvés viszont azt eredményezte, hogy az egy kocsira jutó árutonnakilométer teljesítmény a bázishoz viszonyítva mintegy 10 000 árutonnakilométerrel növekedett. *Ezzel közel 180 millió forintot takarítottunk meg a népgazdaságnak, ami az üzemi jutalék képzésénél 60 millió forintot jelent.*

A tehervonatok átlagos terhelése a bázisidőszakban 895 tonna volt. Ez a szám 1964-ben 908 tonnára növekedett, ami 1,45 százalék emelkedést jelent. *Kedvezően alakult az egy vontató járműre eső 100 etkm teljesítmény is.* A bázishoz viszonyítva 12 800 etkm-mel, 5,1 százalékkal, az egy mozdonyra jutó hasznos kilométer teljesítmény pedig 1680 kilométerrel, 3,4 százalékkal emelkedett.

Itt szeretnék szólni arról is, hogy devizabevételünk ugyan 6 százalékkal emelkedett, de az idegen kocsik számának és tartózkodási idejének növekedése miatt devizaegyenlegünk alig érte el a 10 millió forintot. Az OPW-kocsikkal is hasonló a helyzet. Ezeknek a kocsiknak a számítási részen túli igénybevétele — a progresszív kocsibér miatt különösen jelentős devizatöbblet-kiadást eredményez. Mindenkinek meg kell érteni: *a közös kocsipark nem azt jelenti, hogy az OPW-kocsikat korlátlanul fel lehet használni, tekintet nélkül arra, hogy mennyi kocsi tartózkodik hálózatunkon.* Mindent el kell követni, hogy a baráti országok részére feladott exportárut elsősorban OPW-kocsikba rakjuk. Arra azonban mindenkor ügyeljünk. hogy a részesedési arányt túllépő kocsik. ha nincs rakomány, mielőbb üresen térjenek vissza.

15 millióval több utas

— Hogyan alakultak eredményeink a személyszállításban? Emelkedett-e az utazás színvonala?

— A terv szerint 403,5 millió utast kellett volna elszállítani. Ezzel szemben *406,3 milliót szállítottunk.* 1963-hoz viszonyítva az utasszám 15 millióval növekedett. Az utaskilométer tervszámát 100.8 százalékra teljesítettük. A személyszállító vonatok utazási sebessége 33,78 km/óráról 34,24 km/órára emelkedett. Sajnos, a személyszállító vonatoknak csupán 94.2 százaléka közlekedett menetrend szerint. A bázishoz viszonyítva ez 1 százalékkal jobb eredmény, a 97 százalékos célkitűzéstől azonban a múlt évben is elmaradtunk.

A kulturált utazás színvonalának növekedését illetően számos kérés hangzott el, s nagyon sok rendelkezés látott napvilágot az elmúlt években. Mindezek ellenére az eredmények nem kielégítőek. Pedig ez az a terület, ahol különösebb, nagyobb befektetés nélkül is számottevő javulást lehetne elérni. A füstös, piszkos várótermek és peronok, a rendezetlen állomási előterek és a szemetes vágányok nem hatnak kedvezően sem az utasokra, sem az ott dolgozó vasutasokra. Beigazolódott, hogy ahol az állomás és a pályafenntartás vezetői az igazgatóság segítségével szívügyüknek tekintik a kulturált utazást, barátságos, tiszta környezetet tudnak teremteni.

A közösség segítségével

— 1965. január 1-től minden igazgatóság területén meg kell szervezni a személyszállítás társadalmi ellenőreinek hálózatát. A társadalmi ellenőrök működésétől várható-e, hogy az új esztendőben lépünk előre a kulturált utazás színvonalának növelésében?

Valóban az egyre növekvő személyszállítási feladatok kielégítése tette szükségessé, hogy a vasutasok még szélesebb rétegét vonjuk be a személyszállítás társadalmi ellenőrzésébe. Nem az a cél, hogy a hivatalos ellenőrzést háttérbeszorítsuk, vagy ezt a feladatot a társadalmi ellenőrök vegyék át. Az új szervezet létrehozásával az üzemi demokrácia alapján a dolgozók még szélesebb rétegének segítségét és közreműködését kérjük. A társadalmi ellenőrök szakképzettsége, fegyelme, elvtársi segítsége. a mozgalmi szervek és a gazdasági vezetők iránymutatása. valamint a társadalmi ellenőrök részére nyújtandó segítség minden bizonnyal meghozza majd gyümölcsét a személyszállítás pontosságában, kulturáltságában, az utazóközönség jobb kiszolgálásában — fejezte be nyilatkozatát *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes.

V. F.

Vagy gázt, vagy villanyt

A *Keleti* és a *Déli pályaudvaron* megszüntették a személykocsik gázzal való töltését. A két pályaudvarról a gázos kocsikat elirányították. A nyári forgalom után a villanyvilágítású kalauzkocsikat az igazgatóság utasítására a *Déli pályaudvarról* a *Keletibe* kellett továbbítani.

Ezt megértjük, nem is ezellen emelünk szót. De jó lenne, ha rólunk sem feledkezne meg az igazgatóság. A leadott kocsik helyett ugyanis gázvilágítású kalauzkocsikat kaptunk, s most csöbörből-vödörbe estünk. Mivel gázszolgáltatás nincs, petróleumlámpával vagy mécsessel kell világítani ezekben a kocsikban. Példának említem az 5012-es és 5011-es számú vonatokat, ahol a kezelő nemcsak árut kezel, hanem leveleket, BVKH-zsákokat és pénzesládát is. Mindezt olajmécses mellett!

A vidéki állomásokon mindenütt az új Dnz villanyvilágítású kocsik közlekednek, holott járhatnának gázvilágítású kocsik is, mert például *Székesfehérvárott, Tapolcán, Szombathelyen* a gáztöltési lehetőség megvan. Vagy gázt, vagy villanyvilágítású kocsikat kérünk.

Foki István

Megoldás lenne, csak...

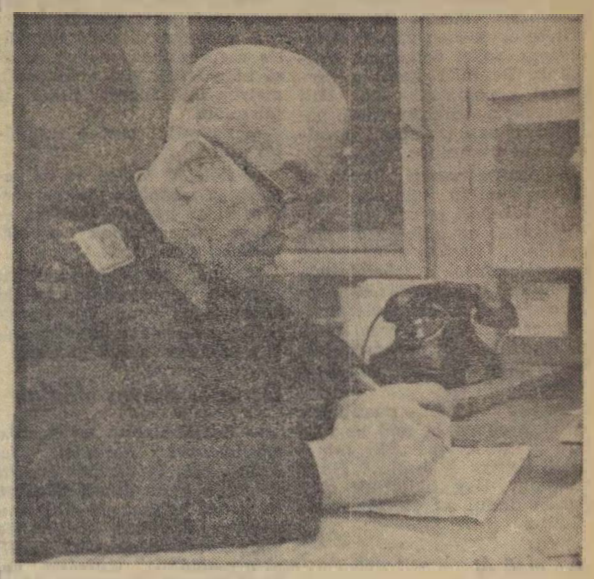
Több éves panaszról szólunk a nyilvánosság előtt. A *váci* vonatkísérőknek *Rákospalota—Ujpest* állomáson nincs hol várakozniuk. Még az érkezési idejük alatt sem tudnak leülni. A volt állomásfőnöki irodában viszont — ahová székeket, asztalt, sőt még ágyat is elhelyezhetnénk — dekorációs anyagot tárolnak.

Kommentárt nem kell fűznünk a dologhoz, a sürgős intézkedésre azonban őszintén számítunk

T. F.

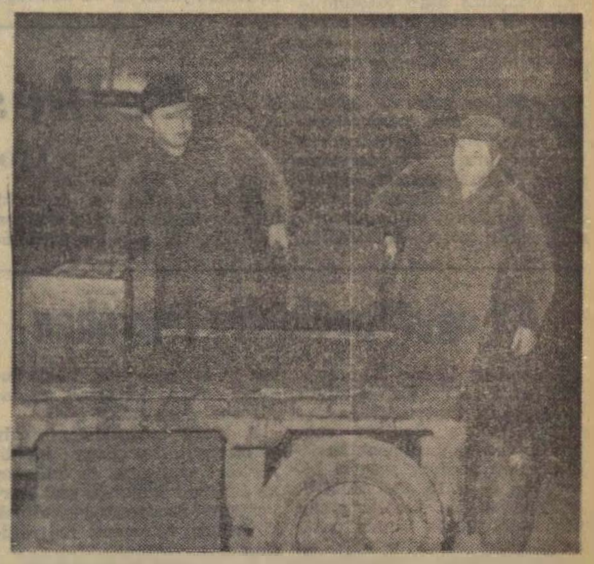
Ünnepi csúcsforgalom

Mozgalmas volt az óév vége a vasútnál. Különösen nagy volt a forgalom a fővárosi személypályaudvarokon. A Keleti pályaudvaron december 24-én, a kora délutáni órákban úgyszólván négy-öt percenként érkeztek, illetve indultak az utasokkal zsúfolt vonatok. A nagy forgalom ellenére különösebb akadályok nem gátolták a munkát. Igaz, hogy az ünnepi csúcsforgalom idején nemcsak a pályaudvarok vezetői álltak sorompóba, hanem a budapesti igazgatóság és a 8. szakosztály számos dolgozója is.



Vas Lajos főfelügyelőt a Keleti pályaudvar főnökét is a forgalmi irodában találtuk a délutáni órákban. Személyesen irányította a vonatok mozgását a legnagyobb csúcsforgalomban

Gallai Sándor főintéző vezénylőtiszt és Soulavi Jenőné menesztő, az érkező vonatokat naplózzák



Indulás előtt néhány perccel még sötétben ültek az utasok az 1306-os gyorsvonat utolsó kocsijában. A műszak dolgozói azonban rövid idő alatt világosságot varázsoltak a kocsiba

Az esti órákban már megritkultak a sorok a pénztárak előtt. Az ünnepi forgalom alatt a Keleti pályaudvar valamennyi pénztára az utasok rendelkezésére állt.

(Hemző Károly képriportja)

Derekas munkát végeztek a pályaépítők

Átadták a forgalomnak a Kisújszállás–Kaba és a Debrecen–Apafa között épült második vágányt

Utolsó simítások az újonnan épült második vágányon (MTI Foto. Lajos György felv.)

A Magyar Vasutas 1964. március 16-i számában *Nagy munka vár a pályaépítőkre* címmel megírtuk, milyen feladatokat kell megoldani a pályaépítési és pályafenntartási szakszolgálat dolgozóinak. Beszámoltunk arról a nagyszabású munkáról, amely Debrecen térségében folyt. A pályaépítők derekas munkát végeztek. Az év végére, néhány nappal a határidő előtt *Kisújszállás—Kaba*, valamint *Debrecen—Apafa* között befejezték a munkát.

Beszélő számok

Az új második vágányt december 29-én ünnepélyes külsőségek között adták át a forgalomnak. A Debrecen állomás nagy oktató termében rendezett ünnepségen *Tóth János*, a debreceni igazgatóság vezetője köszöntötte az ünnepség résztvevőit, majd átadta a szót *Erdőhegyi Györgynek*, a debreceni Építési Főnökség vezető mérnökének. aki részleteseen ismertette, hogy a főnökség dolgozói miként birkóztak meg a kapott feladatokkal, a második vágány építése közben felmerült akadályokkal. Elmondotta, hogy Apavára—Karcag és Karcagi puszta között *14 kilométer hosszban vízzsákos volt a régi töltés.* Ezt egyes helyeken teljesen, másutt részlegesen ki kellett cserélni. A töltés új alapanyagát távoli bányákból szállították a helyszínre. A vámospércsi homokbányából például mintegy 25 000 köbméter homokot, a tájai bányából pedig 33 000 köbméter bányaterméket szállítottak a vízzsákos helyek feltöltésére.

Sokat mondanak azok a számok is, amelyeket az építés nagyságának bizonyítására sorolt fel a vezetőmérnök. *A töltésépítés vízzsákos részeinél 130 000 köbméter anyagot mozgattak meg.* Az ágyazatkészítéshez mintegy 68 000 köbméter régi zúzott követ rostáltak ki és ugyanennyi új zúzott követ szállítottak a helyszínre. Az újonnan épített második *vágány mentén 41 épület és műtárgy átépítését, illetve átalakítását végezték el. Apafa állomáson új nagysugarú 120 km/óra sebességet is kibíró rugalmas kitérőt építettek be,* hogy csak e néhány számot említsük.

Kormánykitüntetés a legjobbaknak

A vezetőmérnök beszámolója után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott rövid ünnepi beszédet. Méltatta a pályaépítők tevékenységét, elismerte a tervezők és a kivitelezésben részt vevő valamennyi dolgozó munkáját, majd az újonnan épített második vágányt átadta a forgalomnak.

Az ünnepség végén a miniszterhelyettes kormánykitüntetést, miniszteri és vezérigazgatói dicséretet adott át a kiemelkedő munkát végzett dolgozóknak. A *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát kapta *Dézsi Zoltán*, a debreceni Építési Főnökség vezetője, a *Munka Érdemrend* bronz fokozata kitüntetésben részesült *Berencsi Gergely* m. főtanácsos építésvezető, *Csőke István*, valamint *Szántó István* csapatvezető előmunkás. Miniszteri dicséretet 7, vezérigazgatói dicséretet pedig 10 dolgozó kapott.

Még egy jelentős esemény színhelye volt Debrecen. *Az ünnepség után került átadásra az építési főnökség új, 156 személyes munkásszállója.*

(visi)

Egy hétköznap története Rákosrendezőn

Egyre több feladat hárul szakszervezeti bizottságainkra. A mindennapos feladatok mellett a téli csúcsforgalom és a rohamosan közelgő szakszervezeti választások előkészítése egyidőben várnak megoldásra. Sokat dolgoznak aktíváink. De mit? Ezzel a kérdéssel kopogtattunk be *Bali Ferenchez*, a rákosrendezői pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkárához.

— Szakszervezeti bizottsági ülésen nemrég vitattuk meg az intézkedési tervet és már lezajlottak az előkészítő taggyűlések. Ezeken ismertettük a választások jelentőségét, technikai lebonyolítását, megválasztottuk a választás tisztségviselőit, a szavazatszedő, és egyéb bizottságokat. És természetesen közben zajlik a mindennapi élet.

— Egy kicsit szeretnénk részletesebben belesni az szb-titkár munkájába. Mit csinál Bali elvtárs 7.30-tól... Hogy meddig? Úgy hallottuk, elég későn indul az utolsó vonat Gödre.

Az első út

— Mint említette, én is vidékről járok be, mint dolgozóink többsége. Mikor beér a vonat, első utam Fogarasi Józsefhez, az állomás főnökéhez vezet. Néhány szóban tájékoztat az éjjel és az előző nap eseményeiről. Az utóbbi időben ez a beszélgetés rendszerint úgy kezdődik, hogy az itt is, ott is hiányzó munkaerőt hogyan sikerült pótolni, hogyan lehetett megoldani a napi feladatokat.

November elején egy sajnálatos balesetről is beszámolt Fogarasi elvtárs. Ennek kapcsán széleskörű agitációt indítottunk az utasításszerű munka érdekében. Együttal javaslatot tettünk a KPM-nek, hogy szabadítson fel néhány olyan küldeményt, mely az áru, vagy kócsi jellegénél fogva gurítható. Ez bizonyos mértékben segítségünkre lett a munkaerő elosztásnál, így csökkent a baleseti veszély pályaudvarunkon. A főnöknél tett látogatás után átfutom a postát és a napi munkatervet.

— Vegyünk egy napot alapul. Például november 27-ét.

— Mozgalmas nap volt. Nyolc órakor már az oktató teremben voltam a vonatkísérők taggyűlésén. De nézzük a jegyzőkönyvet, az esemény írásos dokumentumát. Mintegy 80 főnyi hallgatóság előtt Galambos János műhelybizottsági titkár tartott beszámolót. Foglalkozott a költségvetéssel és ezen belül kiemelte a tagdíjhátralékok rendezésének fontosságát. Névszerint kaptak bírálatot azok, akik öt-hat hónapi tagdíjjal tartoznak.

A vezetőségválasztó taggyűlés szervezőinek megválasztása után élénk vita kerekedett, melyen Bali Ferenc titkár is felszólalt.

— És mi történt a taggyűlés után?

— Délelőtt többnyire itt vagyok az irodában. Ekkor végzem el az írásbeli munkát, és ekkor kopogtatnak problémáikkal a dolgozók.

Mintha az elmondottakat akarnák bizonyítani: valaki kopogtat az ajtón. Egy fiatalember besorolása ügyében kéri a szakszervezet segítségét.

Derús és árnyas oldalak

— Legtöbbször áthelyezési kérelmekkel keresnek fel bennünket. Tíz-tizenöt éve itt dolgozók kérik áthelyezésüket. Ez nehéz helyzet elé állít bennünket. Egyrészt megértjük, hogy közelebb akarnak kerülni a családhoz, másrészt nekünk is minden munkáskézre égető szükségünk van.

— Ebéd után hogyan folytatódik a munka?

— Maradjunk egy kicsit az ebédnél. Az új üzemi konyha felépítése óta minőségileg és mennyiségileg jó az ebéd. De az étkezőhelyiség, mely hol klub, hol könyvtár, hol öltöző, nagyon szűk és mondhatom, hogy alkalmatlan étkeztetésre. Összezsúfolva, sokszor ölben tartott tányérból esznek a dolgozók.

Az ebéd utáni időt rendszerint a dolgozók közt töltöm. Legtöbbször a sorompókezelőket és a gurítón a sarusokat keresem fel. Az utóbbiaknál még sok a zavaros politikai és világnézeti elképzelés. Szükséges, hogy minél többet beszélgessünk, vitatkozzunk velük.

— A terület igen nagy. Minden munkahelyet meg tud látogatni Bali elvtárs?

— Természetesen akad olyan távoli és kevés dolgozót foglalkoztató munkahely, ahová ritkán jutok el. De nemcsak én, hanem az egész szakszervezeti bizottság, a műhelybizottságok és a bizalmiak is látogatják a dolgozókat.

— Az egyik taggyűlés felszólalója éppen azt hiányolta, hogy egyes bizalmiak nem elég aktívak.

— Ez igaz. Vannak olyan bizalmijaink is, akik a bélyegeladással letudják a szakszervezeti munkát. A következő időszakban jelentősebb, főleg politikai felvilágosító munkát várunk a szakszervezeti bizottságtól.

— Milyen szempontokat vizsgál Bali elvtárs, amikor a területeket járja?

Mindenre válaszolni

— Nem szempontok vezérelnek. Mindenre figyelni, válaszolni — ez a feladatom. Most elsősorban a téli forgalom biztosítását tartjuk szem előtt. Eltakarítottuk a vágányok közül a szemetet, hulladékot. Biztosítottuk a söprűket, lapátokat, homokot és salakot. A pártbizottság segítségével felkerestük a környező, nem forgalmi jellegű vállalatokat és megbeszéltük velük, rendkívüli esetekben nyújtsanak segítséget a hóeltakarításnál. Úgy érzem, hogy ez a tél a mi állomásunknak nem hozhat meglepetést.

Egy munkahely van, ahová mostanában nem szívesen megyek. Az A/2-es őrhelyen a dolgozók téli védelme nagy gondot okoz. Új sorompóőrhelyet építettek a nyáron, de olyan kicsit, hogy még az öltözőszekrények sem fértek be, most az új épület mellett, a hóban állnak. Magam sem értem, miért nem gondoltak erre az őrhely építésénél.

A munkával teli munkanap lassan letelik. De Bali Ferenc szb-titkárt mégsem viszi haza a vonat.

— Hát bizony vár a „második műszak". Nemrég érettségiztem, levelező tagozaton. Most a marxista—leninista esti egyetem hallgatója vagyok.

Egy hétköznap története ez. És egyben fénykép, egy szakszervezeti aktíva munkájáról.

— sándor —

Munkásvédelmi őrjárat

A munkavédelmi felügyelők feljegyzéseiből

Sokat vártak a *kiskunhalasi fűtőház* dolgozói a közelmúltban átadott új fűtőháztól. A 2 millió forint költséggel épült létesítményben az üzemeltetést egy sor hibával, még a műszaki átadás előtt megkezdték.

Az új fűtőházzal alig kerültek jobb körülmények közé a dolgozók,

hiszen csaknem annyi a probléma, mint a régi fűtőháznál volt. A csarnok fűtése nincs megoldva, a füstelvezetés semmit sem javult és ami az építőket egyáltalán nem dicséri, az új tetőszerkezet beázik. Joggal vetik fel a fűtőháziak, hogy a minőségi munka a tervezőkre és kivitelezőkre nem kötelező?

★

Az a tény, hogy esetenként adódnak önmagukról megfeledkezett emberek, még nem volna különösebben említésre méltó dolog, de ha az tetlegességig fajul, már súlyos következményekkel járhat. *Sz. István* nyíregyházi vezénylőtiszt például olyan módon kívánt fegyelmet tartani, hogy beosztottját, *Zs. András* vonatvezetőt rendetlen öltözéke miatt sapkája után szinte kidobta irodájából. A dolog csattanója nem az egymásnak kölcsönösen adott egy-egy pofon, hanem hogy szolgálat közben mindketten szeszes italt fogyasztottak.

★

Ritkán jut pénzhez az ember. Általában egy hónapban kétszer, fizetési napokon. Egyesek ilyenkor leisszák magukat. November 14-én egy, 28-án pedig két vasutast ért halálos baleset.

Mindhárman fizetés után, erősen ittas állapotban kerültek a sínek közé.

Nem jellemző ez, de esetenként családok jövőjét veszélyezteti az italozás, a mértéktelen italfogyasztás. A szolgálati vezetőknek sokkal nagyobb gondot kell fordítani az ellenőrzésre. Ne engedjék meg, hogy bárki ittasan jelentkezzék szolgálatba, de szigorúan járjanak el azokkal szemben is, akik szolgálatban szeszes italt fogyasztanak. A vasút területén elhelyezett Utaselláló egységek szigorúan tartsák be az ittas egyének kiszolgálását tiltó rendelkezéseket.

Tapolcán javult a szociális helyzet

Az elmúlt évben sokat javult a dolgozók szociális ellátottsága a tapolcai csomóponton. Az állomáson például felújították és újra festették a dolgozók, köztük a vonatkísérők öltözőszekrényeit. A fűtőháznál 380 szekrényt hoztak rendbe, illetve festettek be. A pályafenntartási főnökség a balatoni vonalon három pályaőri lakás bővítését végezte el. A tapolcai szertárfőnökség dolgozói villanybojlerral felszerelt fürdőt kaptak.

Dancs József

Jogos kérés

Sajószentpéter állomás 1957-ben új raktárépületet kapott. Az új létesítményben a pénztárhelyiségeket nem különítették el. A raktárnokok ezt már számos termelési tanácskozáson szóvátették. Az ellenőrző közegek is megállapították a tarthatatlan állapotot, intézkedés azonban a mai napig sem történt.

Ezúton is kérjük, hogy mielőbb oldják meg ezt az évek óta húzódó jogos problémát.

Csizy Barnabás

BALESETI KRÓNIKA

Rovatunkkal ismét jelentkezünk. A jövőben rendszeresen tájékoztatni kívánjuk olvasóinkat azokról az eseményekről, melyek legtöbbször súlyos anyagi és jóvátehetetlen személyi károkat okoznak.

★

Az utóbbi időben ismét szaporodtak a kíméletlen tolatás okozta tárgyi balesetek. 1964. december 10-én *Berente szénpályaudvaron* egy, 7-én *Nagyhalász Kendergyár* területén egy, *Ferencváros nyugati rendezőn* több, 21-én *Kiskörösön* egy, 17-én *Miskolcon* egy, 22-én *Békéscsabán* négy, *Nyírbogdányban*. 2 kocsi siklott ki a kíméletlen rájárások következtében. Ameilett, hogy fenti okból súlyos anyagi károk, forgalmi akadályok keletkeztek, nagymértékben veszélyeztették a kocsik akasztását végző dolgozók testi épségét.

★

Királd állomáson december 12-én a 9237. sz. vonatot váltóellenőrzés elmulasztása miatt a kijelölt 3-as számú vágány helyett a foglalt 2-re járatták. Kizárólag a gép személyzetén múlott, hogy az esemény nem járt balesettel.

★

December 14-én a *szabadkígyósi tanyák* 2. vágányára megállj állású jelző mellett behaladt a 6584. sz. vonat az ugyanarra a vágányra bejáró 689 sz. vonattal szemben. A szembehaladó vonatokat a forgalmi szolgálattevő és a váltókezelő állították meg. Következmény nem történt. A megfigyelés elmulasztása miatt a 6584. sz. vonat mozdonyszemélyzete ellen eljárás indult.

★

Nyíregyháza és Sóstóhegy állomás között december 15-én a 2379. sz. vonat a 34. sz. térközjelzőt teljes vonathosszal meghaladta, mert a mozdonyszemélyzet figyelési kötelezettségét elmulasztotta:

Kápolnásnyék állomáson december 18-án bejáratot állítottak az 1291. sz. vonattal foglalt 2. vágányra az 1285 sz. vonatnak. *Polgár Dániel* mozdonyvezető és *Fehér Ferenc* fűtő éberségén múlott, hogy a forgalmi szolgálattevő és valtókezelő mulasztásának nem lett következménye.

★

Mereider Antal vonatfékező december 17-én Horvátkimle állomáson kocsikiakasztás közben balesetet szenvedett: bal kézfejét a csavarkapocs összeroncsolta.

★

Egy rakott pályakocsi december 18-án 4 pályamunkással *Keresztespusztáról* fékhiba miatt megfutamodott. Menetközben a kocsiról egy pályamunkás leesett, kórházba szállították.

★

Rákos állomason a 12. vágányon körüljáró 326 454 sz. mozdony halálra gázolta Sisa József tolatásvezetőt, aki körültekintés nélkül, hallását gátló öltözékben lépett a mozdony elé. Súlyos hibát követett el a mozdony személyzete is, mivel elmulasztották a figyelj jelzés adását. Az is elgondolkoztató, hogy a mozdonyfűtő vizsga nélküli fiatal dolgozó volt.

★

December 21-én *Nagykanizsa* és *Újudvar* állomás között a 326 032 sz. mozdony konyháján felborult és kigyulladt egy vödörben tárolt benzinszármazék. A tűz következtében súlyos egesi sérüléseket szenvedett a mozdonyvezető és fűtője.

★

A Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség létszámába tartozó Weisenger Imréné technikus december 22-én 7 óra 38-kor halálos üzemi balesetet szenvedett. Nevezett anélkül, hogy kellően meggyőződött volna a vágányokon való biztonságos átkelés lehetőségeiről, körültekintés nélkül akart átjutni a gyorsjáratú HÉV-szerelvény előtt.

Felkészültünk a télre

LÁTOGATÁS A SZOLNOKI FŰTŐHÁZBAN

Bozsó Andrást, a szolnoki fűtőház főnökét az irodában találtam. A mozdonyfordulókat, a beosztást elemezgette. Beszélgetésünket is ezzel kezdtük.

— Nem könnyű a munkánk — mondta. *— Fáradtak az emberek, nagy a fluktuáció. Hol személy-, hol tehervonatot továbbítanak. Személyzetünk 64—65 százaléka vidéki. Újszászról, Törökszentmiklósról, Karcagról járnak be. Egy hirtelen átállásnál nehéz behívni őket. Aztán a szolgálat. A Szolnok—Debrecen—Szolnok 242 kilométeres távot az átlagos 14 óra helyett 20—25 óra alatt teszik meg. De előfordult, hogy 44 órát is utaztak embereink. Jobb és pontosabb irányítást várunk a forgalomtól. Így nagyon hamar jelentkezik a fáradtság. Érthető, hogy gondban vagyok. Nem könnyű a beosztást összehozni. Már csak azért sem, mert van még ki nem adott szabadság is.*

Közben a telefon cseng. Pest jelentkezik. Két vonatot mond le.

— Na tessék — tárja szét a karját. *— Így készítsek beosztást. Persze, tudom, ez elkerülhetetlen. A munkával együtt jár. De mégis bosszankodik az ember.*

Nem szólok semmit, mert mit is mondhatnék. A fűtőház gondja az ő vállát nyomja. Inkább a mozdonyokról, a műszaki felkészülésről érdeklődöm.

— Azzal rendben vagyunk. Műszaki fennakadás nincs és remélem nem is lesz. A javításokat időben elvégeztük. Alkatrész is akad. Az új szertárvezető. Füredi István intéző nagyon sokat segít.

Szénből kitűnő az ellátás. Tavaly nem álltunk ilyen jól. A télre alaposan felkészültünk. Tizenhat fűtőház mozdonyait szolgáljuk ki, de ha mégannyian jönnének, azok sem mennének el üresen.

— A múlt évben baj volt a mozdonyfordulókkal — szólok közbe — sok volt a szabad mozdonyszolgálat.

Egy mély sóhaj és egy elégedett mosoly.

— Ma az már megszűnt. Az eddigi 25—26 százalékkal szemben, mozdonyaink 56 százaléka jár kötöttfordulóban. Erre semmi panasz.

— A fűtőház?

— Ott még van egy-két tennivaló. Az igaz ugyan, hogy a mozdonyszín fűtését a télen biztosítjuk. Vegyestüzelésű alacsony és magasnyomású kazánokat szereltünk fel és ezek teljes kapacitással dolgoznak. Csak a szellőzés, a füstelszívó-berendezés felszerelése késik. Ez bizony nehezíti a munkát. Van egy azbeszt burkolatú védőcsatornánk — ami egy nagyon ésszerű újításból született — de ebből több kellene. A mozdonyszín nyílászárói nem készültek el, az egyik oldal ezért huzatos. No, de reméljük, ez is megoldódik.

— Ruházat?

— Kevés hiányunk van. Ez most nálunk nem gond. Ez a tél ebből is gazdagabb.

— Csak hóból ne legyen az, toldom meg a gondolatot.

— Az bizony jó lenne. Bár nálunk az sem okozna meglepetést. Csak a forgalomirányítás, a menetrendbiztosítás lenne egy kicsivel jobb. Persze, ha egészen jó lenne azért sem haragudnánk.

Sz. J.

Az együttműködés jegyében

December 15-én Kaposvárott, az SZMT Székházában az érdekelt szakmák gazdasági vezetői, a Somogy megyei tanács, a Vasutasok Szakszervezete Somogy megyei bizottsága és a 13. sz. AKÖV. szakszervezeti bizottságának képviselői közös tanácskozást tartottak. Megvitatták az együttműködést akadályozó körülményeket, a jól bevált munkamódszereket és meghatározták az 1965. évi szállítási feladatokat.

A tanácskozáson szó esett a szállítási teljesítmények alakulásáról, a központosított fuvarozás tapasztalatairól, a kocsi ki- és berakást akadályozó körülményeiről, a dolgozók szociális helyzetéről is.

A növekvő szállítási feladatok lebonyolításához az AKÖV-nek nem áll elég fuvareszköz rendelkezésére, s ezzel párhuzamosan jelentkezik a rakodómunkás-hiány is. Ez gondot okoz az AKÖV és vasút vezetőinek egyaránt. A teljesítmények mégis évről évre emelkedtek. 1964. első 10 hónapjában az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva a göngyölített teljesítményt figyelembe véve 26.3 százalékkal több vasúti kocsirakományú küldeményt fuvaroztak. Bár 28.4 százalékkal emelkedett a késett, kirakott vasúti kocsik száma, az egy kocsira eső álláspénz mégis csökkent. Ezek az adatok is azt igazolják, hogy Somogy megye területén gazdaságosan dolgoztak.

A közös tanácskozás vitája is bizonyította, hogy időközönként szükséges és érdemes az érdekelt szakmák szakszervezeti és gazdasági vezetőinek kölcsönös véleményt nyilvánítása.

Az ott levő gazdasági vezetők közös határozatot is elfogadtak. Ezek szerint:

1. Módosítják az érdekelt vasúti gócokon az állomások és az AKÖV dolgozói által megkötött szocialista komplex-brigád szerződéseket és újabb szocialista komplexbrigádokat hoznak létre. (Kaposvárott, Balatonbogláron, Marcaliban stb.).

2. Legalább félévenként értékelik a vasút és az AKÖV szállítással kapcsolatos koordinációs tevékenységét.

3. Javítják a dolgozók szociális ellátottságát, törekednek a teljesítményi bérrendszer bevezetésére.

A tanácskozás tapasztalatait figyelembe véve a Vasútasok Szakszervezete Somogy megyei Bizottsága elhatározta, hogy az SZMT és a Megyei Tanács segítségével a megye legnagyobb szállítható vállalataival közös tanácskozáson megvitatják a vasút 1965. évi szállítási feladatait akadályozó körülményeket és kérik segítségüket.

Szabó II. József

Pályázati felhívás!

A Munka szerkesztő bizottsága abból a célból, hogy a szakszervezeti gyakorlati tevékenység tapasztalatainak közkinccsé tételét elősegítse — pályázatot hirdet. A pályázat témája a következő:

Milyen tevékenységgel, kezdeményezésekkel, módszerekkel, és milyen eredménnyel segítette elő a szakszervezeti bizottság az 1964. évi terv teljesítését?

A legutóbbi pályázatunk tanulságai alapján felhívjuk a figyelmet arra, hogy csak megtörtént eredményekről, az szb által elvégzett munkáról és annak eredményéről szóló pályamunkákat fogadhatunk el. Persze, ez nem zárja ki, hogy a pályázó levonjon következtetéseket az elvégzett munka alapján, illetve javaslatokat tegyen közérdekű intézkedésekre. Sőt, így teljesebbé válnak a pályamunkák.

A pályamunkák terjedelme 100—300 gépelt sor legyen. Ha mód van rá, mellékeljenek hozzá fényképeket.

A pályázatok beküldésének határideje: 1965. február 15.

A díjnyertes pályázatok közlését 1965. májusi számunkban kezdjük meg.

(Kéziratot, fényképet nem őrzünk meg.)

A legjobb dolgozatok az alábbi díjazásban részesülnek:

I. díj: külföldi üdülés,
II. díj: kéthetes üdülés, esetleg családos,
III. díj: 20 kötetes kiskönyvtár,
IV.—X. díj: könyv, illetve tárgyjutalmak.

A Munka szerkesztő-bizottsága

Az óriáskígyók földjén

Író–olvasó találkozó a Nyugati pályaudvar KISZ-klubjában

— Az ezer és ezer vad kusza növénnyel benőtt őserdei táj lenyűgözött. Szótlanul álltam egy óriás pálma alatt — egy igazi mesebirodalom közepén — s nem tudtam betelni a csodálattal. De mindez nem tartott soká. Az őserdő kiszámíthatatlan. Veszély fenyeget minden bokor mögül. Ábrándjaimat egy hatalmas óriáskígyó zavarta meg. Kivert a veríték. Csak Alberandó, a hűséges fekete barátom és kísérőm nyugalma adott erőt. Az efféle randevút ő már megszokta. Később én is.

★

Ilyen és ehhez hasonló izgalmakban bővelkedő történetet hallgatok vagy századmagammal a Nyugati pályaudvar KISZ-klubjában. Molnár Gábor író a harmincas években Dél-Amerikában járt magyar expedíció tagja számol be olvasóinak — fiataloknak és idősebbeknek — a régmúlt idők eseményeiben gazdag emlékekkel teli éveiről.

Valóban rég volt. És hosszú volt az út. Az akkor még 24 éves Molnár Gábor bejárta Dél-Amerikát, az Amazonas folyó vadonjait. A ragadozók, az óriáspókok, a trópus sötétlő erdeit, hogy a Magyar Nemzeti Múzeum állatárának anyagot gyűjtsön. Élményeit, tapasztalatait naplóban rögzítette, s ebből születnek több kiadást megért népszerű könyvei.

Előttem egy asszony ül, hat év körüli kisfiával. Mellettem egy házaspár s kicsit megkésve egy barna copfos diáklány érkezik, nylon szatyrában az író műveivel. Dedikálva akarja hazavinni.

Közben egyik történet a másikat követi. Senki nem unatkozik. A háborítatlan mocsarak, ingoványok váratlan veszedelme mindenkit izgalomban tart.

★

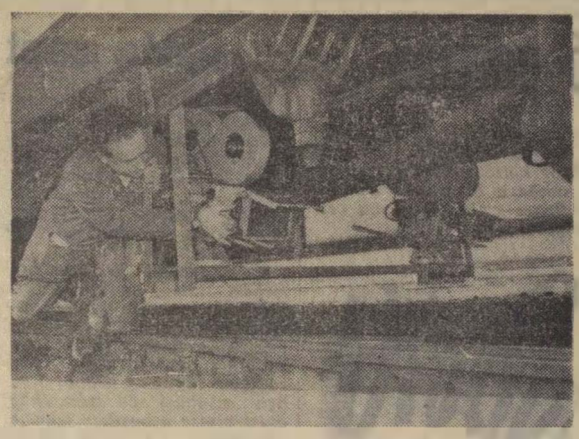
Vagy másfél órája ülünk már és hallgatjuk az írót. Az írót és természetbúvárt, aki fiatalon Dél-Amerika őserdeiben vesztette szemevilágát. Egy robbanó anyagot akart eltávolítani az útból, hogy az erdei munkások életét megóvja, s ekkor történt a váratlan robbanás.

De Molnár Gábort az optimizmusa, élniakarása, az irodalom és a természet szeretete ezen a tragikus sorson is átsegítette. Tapasztalatait, ritka élményeit, vadászkalandjait az ott élő törzsek és népek életét több könyvben — Az óriáskígyók földjén, Kalandok a brazíliai őserdőben, Jaguárországban, A fehérarany vadonában, Pálmakunyhó az őserdőben, Ahol az ösvény véget ér — örökítette meg, s adta közre sok millió embernek.

★

Itt ülünk csendben, hallgatjuk őt. Vége-hossza nincs a történeteknek. De hogyan is lehetne mindent, de mindent elmondani egy ilyen rövidke este alatt.

Szerényi József



Kamera a kocsi alatt. A Magyar Tudományos Akadémia műszerügyi szolgálat kutató filmcsoportjának operatőre Saphier Herbert, felvételt készít a vasúti kocsi mozgásáról Ludas és Karácsond állomások között

(Horváth Erika felv.)

Ajándékműsor szocialista brigádoknak

Szakszervezetünk budapesti bizottsága 1964. december 16-án este ajándékműsorral köszöntötte néhány budapesti szolgálati hely élenjáró szocialista brigádját, a Vasúti Főosztály kultúrtermében.

Parti József, a budapesti bizottság titkára üdvözölte a vendégeket. Megköszönte példamutató jó munkájukat, aztán felgördült a függöny és kezdetét vette a műsor. Az Északi Járműjavító férfi táncosai léptek először színre. Ezután a női tánccsoport a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség Jakab-brigádját köszöntötte a tetszetős üveges tánccal.

A budapesti igazgatóság II. osztályának Béke szocialista brigádja egy jó koreográfiával tervezett forgatós táncot kapott a jó munkáért. A Törekvés Művelődési Ház népi zenekara húzta a talpalávalót. Zenekari számokat kapott — többek között — a Nyugati pályaudvar leadási raktárában dolgozó Tóth József brigádja is.

A legnagyobb sikere Madarász Katalinnak volt, aki cigánydalokat énekelt. Domahidy László, az Operaház művésze, ezúttal magyar nótát adott elő.

Egy-egy dal, vagy tánc szinte sugározta a melegséget, a segíteni akarást. Éreztük, hogy ez a műsoros est több mint szórakozás, ez a munka megbecsülése, elismerése volt.

A műsoros estről a legtalálóbb kritikát a ruhatárban hallottam: kár, hogy rövid volt, elnéztem volna éjfélig is — jegyezte meg valaki a kabátra várakozók közül.

— g. j. —

SZERETNEK ÉNEKELNI

Mint már korábban hírt adtunk róla, eredményes munkájáért a *Kiváló képzőművészeti kör* címmel tüntették ki szakszervezetünk központi képzőművészeti iskoláját. A szakszervezet központi énekkara pedig *aranykoszorús jelvényt* szerzett. A két kitüntetett együttesnek ünnepélyes külsőségek között *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára adta át az okleveleket.

A képzőművészeti iskolán rendezett ünnepségen adták át a díjakat a párizsi nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállításon helyezést elért *Nagy Lajos, Sziklai Gyula* és *Czikora László* vasutas képzőművészeknek.

A képzőművészeti iskola munkáját a különböző hazai és külföldi rendezvényeken elért sikerek alapján jól ismerjük. Ismerjük az énekkar tevékenységét is. A fővárosban és a vidéken egyaránt sokat tettek a dalkultúra terjesztéséért. Ha munkájukat értékelni akarjuk, ezt egyetlen mondatban a következőképpen lehetne összefoglalni. Az együttes valamennyi tagja, a karvezetőkkel együtt szereti a dalt, szeretnek énekelni.

Miskolc és környéke közlekedésének fejlődése

Miskolc felszabadulásának 20. évfordulója alkalmából a *Közlekedéstudományi Egyesület* miskolci szervezete, a városi tanács és a miskolci közlekedési vállalatok, valamint a Lenin Kohászati Művek anyagi támogatásával, Miskolc és környéke közlekedésének fejlődése címmel könyvet adott ki. Az 1200 példányban megjelent 90 oldalas műhöz *dr. Zsadányi Guido*, a Hermann Ottó Múzeum tudományos munkatársa, az egyesület tagja, tízéves kutatómunkával gyűjtötte össze az anyagot.

Jelentős érdeme a Közlekedéstudományi Egyesület miskolci szervezetének, hogy a könyv kiadásával széles körben közkincsé teszi a miskolci közlekedéstörténeti kutatások eredményét és felhívta a figyelmet Miskolc közlekedésének problémáira. A könyv a honfoglalástól napjainkig végig vezeti az olvasót valamennyi közlekedési ág fejlődésén, amely Miskolc és körzetében szerepet játszott és játszik. Az anyagot nem történelmi korszakonként csoportosítja, hanem közlekedési ágazatonként.

A könyv méltó folytatása annak a sorozatnak, amelyben az MTESZ borsodi intéző bizottsága közre adta Miskolc városrendezési problémáinak feldolgozását.

Vasúti kaland

A Keleti éttermében
várva a győri vonatot
Iszom három cent konyakot.

Bé nejemmel van találkám,
ki anyósommal érkezik.
(— Isten hát még sem létezik! —)

A nagy óra a vén falon
mutatta már a fél négyet
mikor egy démon belépett...

Tán helyet nem talált sehol,
mert hozzám jött s engem kért meg,
adjak át neki egy széket.

Büszkén és boldogan adtam,
látva irigyen, kajánul
néhány férfi felénk bámul.

A hölgy jóságom megköszönte.
Rám mosolygott egyszer-kétszer,
s asztalomhoz ült egy székkel.

Két kaszinótojást rendelt.
Kapkodva és mohón evett.
Láttam, nagyon éhes lehet.

Az ínyenc falatok után
felhajtott egy pohár vizet.
Gondoltam, hogy most már fizet.

De nem, mert néhány perc múlva
jött egy nagy korsó söröcske.
Azt is megitta a nőcske.

Majd így szólt hozzám felállva:
„Uram, ha meg nem sérteném,
egy szívességre kérem én.

Most jutott csupán eszembe,
hogy meg kell váltsam jegyemet.
Ejnye, a manó egye meg!...

Vigyázna a csomagomra?
Azonnal vissza sietek,
s majd aztán nyomban fizetek."

E szavak kíséretében
Elém tett egy dobozt,
s gyors léptekkel eltávozott.

Utána néztem: Riszálva
tűnt el a kijárat mögött.
— Sohsem jött vissza, megszökött..

De jött a pincér, szólt szelíden:
„Uram, ha meg nem sérteném,
egy szívességre kérem én.

Lesz szíves talán fizetni,
mivel, hogy váltás van nálunk.
Nézzük hát, hogyan is állunk:

Volt ugyebár egy kis konyak,
amit vendégúrnak hoztam.
Kilenc hatvan. Na már mostan

volt még két kaszinótojás
és egy korsó hús söröcske,
amit megrendelt a nőcske.

Parancsoljon itt a számla,
éppen kereken egy húszas.
Aprót kérek, kedves utas!...

Zwoda András

Karácsonyest a gyermekváróteremben

Ezek az apróságok a Keleti pályaudvar gyermekváróteremében töltötték a karácsony estét A tiszta, meleg váróteremben, ahonnan a szépen feldíszített karácsonyfa sem hiányzott, szüleikkel kellemesen töltötték el a vonatravárás perceit

(Hemző Károly felv.)

Futótűz

Nyugdíjasok búcsúztatására gyűlt össze a kis állomás kollektívája. A bensőséges ünnepségen a szakszervezeti bizottság titkára szónokolt. Meleg szavakkal méltatta az idős vasutasok érdemeit, helytállását, példamutatását. A fiatalok elé külön is példaképül állította Reszegi Péter térközőrt, aki 45 esztendőt töltött el az acélsínek birodalmában.

★

Péter bácsi még az első világháború végén került a vasúthoz. Pályamunkásként kezdte, mint annyi más társa. Az erős, vállas, jó észjárású fiatalember négy éve krampácsolt már a vaspályán, amikor egy szép napon hívatták a pályamester irodájába. Nem tudta mire vélni a dolgot. Míg odaért, sorra végiggondolt mindent, mert szentül meg volt győződve, hogy fejmosásban lesz része. Szorongva lépte át az iroda küszöbét, de az első szavak után felengedett félszegsége.

— A Pogány-dűlőnél megüresedett a térközőri állás — kezdte mondókáját a pályamester. Nem könnyű ott a szolgálat, mert sorompót is kell kezelni. Maga, Reszegi, rendes, derék ember. Úgy határoztunk, magára bízzuk a térközőri feladat ellátását.

Reszegi Péter örömmel vállalta az új beosztást. Hogyne örült volna, hiszen a környéken, az alföldi tanyavilágban, ő volt az egyetlen hivatalos személyiség.

★

Az ünnepi szónoklat befejezése után előbb a szakszervezet, majd a párt és a KISZ képviselője, és a nőfelelős adott át ajándékot a nyugdíjba vonulóknak, hogy még sokáig emlékezzenek a vasútra. Aztán, ahogyan az ilyenkor már lenni szokott, összecsendültek a poharak a nyugdíjba vonulók egészségére.

Reszegi Péter a négy és fél évtizedes vasúti szolgálatban megőszült térközőr, a meghatottságtól könnyes szemmel emelte szájához aranysárga színű borral tele poharát. S miután fenékig ürítette, megtörülte bajuszát, megköszörülte torkát, s kissé reszkető hangon beszélni kezdett.

— Nekem nem kenyerem a beszéd — kezdte mondókáját. — Csak azt akarom mondani, hogy köszönöm ezt a kedves megemlékezést, meg az ajándékot is...

Itt elakadt a hangja, rövid szünetet tartott, majd így folytatta:

— Az én boldogságom azonban csak akkor lesz igazán teljes, ha visszakapom a bundámat, amit a sapkával, meg a lámpával együtt elloptak tőlem.

— Mit beszél Reszegi bátyám? Ellopták a bundáját? — kérdezte csodálkozva a szakszervezeti titkár. — De hát ki lopta el?

— Hogy ki, azt én is szeretném tudni. Eddig hallgattam róla, de ha már elkezdtem, elmesélem a történetét, hátha így előbb a nyomára tudunk bukkanni.

— Mondja csak, Péter bátyám — biztatták az öreget.

— Novemberben múlt két esztendeje, hogy megesett velem ez a csúfság. Hűvös, szeles, esős éjszaka volt. Nem éreztem jól magamat, valahol megfáztam. A hidegelés is rázott, ha ki kellett állni a nyírkos esőben. Az átjáró sorompóját még a sötétség beállta után leeresztettem, nehogy a pályára ténferegjen egy késői szekér, vagy egy eltévedt jószágfélé. Magam pedig odakuporogtam a kályha mellé, ahol csakhamar elszundítottam.

— Ki fogadta a vonatokat? — kíváncsiskodtak többen is.

— Hát, a bundám, meg a sapkám!

— A bundája? — álmélkodtak az öreg szavain.

— Az bizony, a bundám, meg a sapkám. Tudjátok, az úgy volt, hogy kitaláltam egy huncutságot. Fabrikáltam egy keresztforma fát, olyant, mint amilyent madárijesztésre használnak a földeken. S amikor esős, hideg éjszaka volt, kiállítottam az őrház mellé, a sorompóhoz, oda, ahol nekem kell állni, ráadtam a bundámat, fejébe tettem a sapkát, kezébe a lámpát és ott strázsált helyettem virradatig. A sötétben szakasztott úgy nézett ki, mintha én álltam volna ott. Hanem egyszer, a hajnali szürkületben, amint kitekintettem az ablakon, látom ám, hogy se bunda, se sapka, se lámpa.

Biztos, ezek a huncut masiniszták üztek csúfot belőlem, gondoltam és beüzentem az állomásra, meg a fűtőházba. Az üzenetre azt a választ küldték, ha nem akarok bajba keveredni, akkor hagyjam ezt a bundaügyet békében. Egyszer aztán valaki megsúgta, majd ha nyugdíjba megyek, visszakapom...

— Hát, eddig a történet. A szolgálatom letelt, most már engem illet a bunda. De hát megvan-e az valahol — kérdezte körülpillantva az öreg.

— Meg, bizony, Péter bácsi — szólalt meg a ruhanyilvántartó. Ott van a raktárban, de bevallom, én csak most tudtam meg, hogy ki a tulajdonosa. Eddig csak rakosgattam a holmit leltártól-leltárig.

— Mindig tudtam, hogy megvan az én jó öreg bundám — vidult fel az öreg arca. — De aztán most ide vele.

Besötétedett már, amikor a nyugdíjba vonulók búcsúztatására, a meghitt családias kis ünnepség véget ért. Az öreg Reszegi is boldogan ballagott hazafelé az ajándékkal, meg a visszakapott bundával. Útközben még dudorászott is jókedvében. Hazaérve aztán előhozta a fészerből a régen ácsolt keresztfát, odaállította a tornácához, ráadta a bundát, feltette rá a sapkát, meggyújtotta, majd oldalához kötötte a lámpát, s vidám arccal, tisztelgett egykori helyettesítője előtt.

Egy ilyen hűséges segítőtárs, a négy és fél évtizedes vasúti szolgálat letelte után, valóban megérdemli a tiszteletadást...

Visi Ferenc

Selejt a Csorba telepi tó partján

A miskolci sportegyesületek, köztük a *Miskolci VSC* kajak-kenu szakosztályának is évekig a Sajó partján volt a csónakháza. A *Sajót* azonban *Miskolc* előtt szabályozták. Azt a szakaszt, ahol a csónakházak voltak, levágták a szabályozás során. Így az új meder távol esett a csónakházaktól. Ez a tény és a *Sajó* túlszennyezettsége végleg kizárta a versenyzőket a vízből.

A Sajóból kiszorult miskolci kajak- és kenusport kedvelői a városi TS segítségével hamarosan új otthonhoz jutottak. A *Kavicskotró Vállalat* ugyanis a TS közbenjárására engedélyezte, hogy a *Csorba telepi* kavicsbánya helyén keletkezett mesterséges tavat díjtalanul használják.

Az egyesületek — a DVTK, a Postás, az MHS, a Spartacus és az MVSC —, 1964. tavaszán kezdték meg az új csónakházak építését a tó partján. A vasutas sportegyesület vezetői Edelényben vásároltak a MÁV-tól egy panell felvonulási épületet. A *Miskolci Építési Főnökség* vállalta, hogy a panell elemekből felépíti a csónakházat. Az egyezséget még májusban megkötötték. Ebben a főnökség vállalta, hogy augusztus 20-ra elkészül a munkával.

A csónakház ugyan elkészült a nyári hónapokban, de átadásra az MVSC vezetőinek többszöri sürgetése ellenére sem került még sor. Hogy miért? Nem nehéz kitalálni. *Az építők lélektelen, hanyag munkája miatt sok a hiányosság az új épületen.*

Ime néhány „apróság" abból a hiánylistából, melyet a kajak-kenu szakosztály az egyesület vezetőivel közösen készített el: *a tetőzet szigetelése csak félig készült el, a nyílászárókat nem lehet használni, a falak és a mennyezet vakolása, meszelése hiányos. A válaszfalak elválnak a főfaltól, hiányzik a villany külső bekötése...*

A közelmúltban magam is megtekintettem az új létesítményt. Őszintén szólva nem csodálkozom azon, hogy az egyesület vezetői ilyen állapotban nem veszik át üzemeltetésre,

Nem tudom, a főnökség vezetői jártak-e mostanában a Csorba telepi tó partján. Ha nem, menjenek ki, és nézzék meg, miként fest egy olyan épület, amelyre túlzás nélkül ráillik a selejt jelző. Ezzel az alkotással egy cseppet sem növekedett az Építési Főnökség jó hírneve.

Most már csak az a kérdés *a Miskolci Építési Főnökség mikor köszörüli ki a csorbát a Csorba telepi tó partján? Mikor költözhetnek be új otthonukba a Miskolci VSC kajak-kenu szakosztályának versenyzői?*

— vi —

Vasutas olimpikonok a Nyugati-pályaudvaron

Az olimpia ugyan már rég befejeződött, de valahogy úgy vagyunk, hogy még mindig szívesen idézzük fel a nagy pillanatokat, szívesen hallgatjuk a részvevőket és egy kicsit nemzeti büszkeséggel tekintünk Tokióra.

December közepén ilyen tokiói légkör töltötte meg *a Nyugati pályaudvar KISZ klubhelyiségét. Dr. Kamuti Jenő és Kamuti László*, a BVSC válogatott sportolói, az olimpiai törvívócsapat tagjai tartottak élménybeszámolót. Természetesen sok szó esett a hatalmas metropolisról, a világ legnagyobb városáról, *Tokióról is.* Közlekedése, forgalma, és az emberek udvariassága talán egyedülálló a világon. A verseny izgalmain kívül, a sport varázsán túl még ez a nyüzsgő, forgalmas élet is sok kedves emléket hagyott minden Tokiót látott emberben.

A felkelő nap országa csodálatos — mondta a Kamuti testvérpár. A beszámoló után természetesen szó esett már a „szürke" hétköznapok munkájáról, a két kiváló sportoló további felkészüléséről is. *A dicsőséget, a világjárást nem adják ingyen.* A következő állomás a párizsi világbajnokság. Most erre készülnek legjobb vívóink. De addig még nagyon sokszor kell a tőr nyelét kézbe venni.

B. M.

Újítási ankét Debrecenben

A közelmúltban a debreceni igazgatóság szolgálati vezetői, újítási előadói, szakszervezeti újítási felelősök, újítók jöttek össze Debrecen állomás oktatótermében, hogy megbeszéljék az újítómozgalom tapasztalatait, az eredményeket és a hibákat.

Az értekezlet beszámolóját *Békési Rezső*, az igazgatóság helyettes vezetője tartotta. Elmondotta, hogy a szolgálati helyek vezetőinek és középvezetőinek nem megfelelő hozzáállása miatt *az utóbbi 5 évben mintegy 50 százalékkal esett vissza a beadott javaslatok száma.* Nem ismertetik megfelelően a feladatterveket sem, aminek következménye, hogy az igazgatóság által kiadott *63 pontból csak 13-ra nyújtottak be javaslatot.*

A javaslatoknak 28—30 százalékát fogadták el. Ez az arány jobb lehetne, alapos szakvéleményezés esetén. Ha egyesek nemcsak azt keresnék, hogy mivel utasíthatják el a javaslatot. A propagandamunka segítésére, folyóiratok beszerzésére mintegy 30—40 ezer forintot fordítanak, de ezek a fontos, a mozgalmat elősegítő anyagok nem válnak közkincsé.

Hátráltatta az újítás tömegmozgalommá való szélesedését, hogy *indokolatlanul is cserélgették az újítási előadókat*, akiknek a munkája emellett és jórészt a javaslatok adminisztrálására korlátozódott.

A vitában részt vevők tényekkel bizonyították az elmaradás okait, és sok javaslatot tettek a munka megjavítására. Úgy gondoljuk, hogy ez a megbeszélés eredményesen fogja elősegíteni a mozgalom kiszélesedését.

S. J.

Másfél milliós megtakarítás a dolgozók kezdeményezésére

Nyékládháza állomás részére a vonatközlekedési terv üres KAÜV kocsik továbbítását írja elő *Kisterenye* és *Tiszapalkonya* között. A dolgozók kezdeményezésére ezeket a szerelvényeket rendszeresen rakott eleggyel egészítik ki. *1964. április 1-től november 30-ig kiegészítésként 6159 kocsiban 186 891 tonna rakott elegyet továbbítottak.* Ez 122 ötven kocsiból álló vonatnak felel meg. Ha egy kocsi napi keresetét 250 forinttal számoljuk, a megtakarítás több mint másfél millió forint.

A kavicsbányával és a téglagyárral való jó együttműködés eredményeként, az állomás területén folyó nagyarányú átépítés ellenére is helyt állnak a nyékládházi vasutasok. A jó eredmények elérésében különösen nagy része van a három szocialista brigádnak.

Ualyal Sándor
Nyékládháza

CERUZAJEGYZET

Rossz tanácsok elalvás ellen

A budapesti igazgatóság 10. sz. munkavédelmi és balesetelhárítási értesítőjében olvastuk a következőket: *„Rendeletünket kimutathatóan mindaddig oktatni kell, amíg annak oktatásában és kiértékelésében valamennyi dolgozó részt nem vett."*

Az értesítő közleménye figyelmeztet a közeledő zord időjárásra. Idézi az utasítás vonatkozó pontjait. Magyarázza a fékpróbák pontos megtartása és a térköz-közlekedés szabályait. Felhívja a figyelmet a váltó és vágányellenőrzések utasításszerű megtartására, a jelzők kivilágítására stb.

Jó és feltétlen hasznos ez az értesítő, az a) pont értelmezésével azonban nem lehet egyetérteni. Idézzük:

„1964. év szeptember 3-án 1 óra 21 perckor Pusztamonostor állomás III. sz. vágányáról a 2665. sz. tehervonat menesztés nélkül elindult és felvágta az útban levő 2664. sz. tehervonat részére már lezárt 2. sz. váltót. A megindúló vonat mozdonyvezetője csak a kijárati oldal váltóőrének szóbeli rendelkezésére állt meg. A baleset oka: a 2665. sz. tehervonat 31 órára szolgálatban levő mozdonyszemélyzete várakozás közben elaludt, és a mozdonyvezető álmából felébredve, a szabályzót rányitva, vonatjával menesztés nélkül elindult.

Tanulság: a mozdonyvezetőnek módjában lett volna tulszolgálatára való tekintettel leváltót kérni, de abban reménykedtek, hogy az önként vállalt többletutat 3 óra 8 perces menettartammal megteszik. Az út azonban a megkezdett vágányzar miatt 12 óra 38 percig tartott.

Elalvás ellen védekezni kell. A mozdony személyzete ezt elmulasztotta. Mozgás, tornázás, az arcnak friss vízzel való lemosása, beszélgetes, mind alkalmas arra, hogy az álmosságot elűzze, az éberséget megtartsa."

Eddig a tanulságok! A mozdonyvezetőnek leváltót kell kérni? Ez is megoldás! De jobban szolgálja a munkafegyelmet, ha túlszolgálat esetén nem küldik újabb útra a személyzetet. Ha menetidőtúllépés nem történik, akkor is 21,30 órás szolgálata lett volna a személyzetnek.

Ami pedig azt illeti, hogy hogyan lehet a legjobban védekezni az elalvás ellen? Semmiképpen sem úgy, ahogyan a fentiekben tanácsolják, hanem pihenéssel. Az az ember, aki 20—30 órát töltött olyan fontos és nehéz szolgálatban, mint a mozdonyvezetői vagy fűtői, nem tud úgy védekezni az elalvás ellen, mint egy pihent szervezet.

Nehéz elképzelni, hogy a 30. szolgálati órát töltő gépszemélyzet derékhajlítás le-fel, fekvőtámasz, karlendítés előre-hátra gimnasztikát csináljon a gépen. Még abból is baleset lehet, ha gyakran mosakszik, vagy beszélget.

— ge —

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kisvárdai János Miskolc. Pintér Lajos Váctól, Balogh József Debrecen Fóki István, Kocsárdi Tibor Budapest, Faluai István Dunaújváros, Csizy Barnabás Salgószentpéter, Sárkány Dénes Győr, Dancs József Tapolca, Iehim Rózsa Kazincbarcika. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Laktos József Kocsardi, Tibor Budapest: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Tóth Károly Szeged, Szentgáli István Gyöngyös, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Foki István Budapest, Eperjessy Ferenc Pécs, Bognár Károly Tapolca: Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Budapest, XIV., Szegedi út 74. sz. alatt levő alacsony bérű MÁV kettőszobás, összkomfortos, gazdasági udvarral, gyümölcsfákkal, kerttel üvegverandával, 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.

A Hivatalos Lapból

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

50. számból: Felhívás a vasutas dolgozókhoz. Pályázat adjunktusi állás betöltésére.

51. számból: 131 787/1964. I/2. B. Pártiskolák képesítő jellege.

128 374/1964. I/3. C. Az egészségre ártalmas munkát végző dolgozóknak védőételről, valamint a hideg évszakokban a szabadban dolgozóknak melegítő italról való ellátása tárgyában megjelent rendelet módosítása.

HÍREK

— *Új távközlő berendezést adtak át Budapest—Szekesfehérvár között az elmúlt év utolsó napjaiban. A 12 millió forintos költséggel épült távkábel a jobb és gyorsabb távbeszélő-forgalmat segíti.*

— A Német Szövetségi Köztársaságban a vasúti kocsikhoz úgynevezett tányérféket szerkesztettek. Az új fékberendezés akár a kerékhez, akár a tengelyhez hozzá erősíthető. Alkalmazásával a fékút megrövidül.

— **Elektromos fagymentesítő berendezéssel tartják állandó hőmérsékleten a ferencvárosi pályaudvar egyik váltóját. A ma még kísérleti berendezéssel a váltó zavartalan működését biztosítják. Ha a kísérlet sikerül, még 36 központi állítási váltóra szerelnek fel ilyen berendezést az ország nagyobb rendezőpályaudvarain.**

— *Robotgép vezeti a vonatot november óta a Moszkva—Klin közötti 90 kilométeres szakaszon. Az emberi munka csak az automata ki- és bekapcsolására korlátozódik. A mozdonyvezető minden eddigi funkcióját az elektronikus rendszer végzi.*

— **Egy héttel a tervezett határidő előtt adták át Vasvár és Oszkó között az új vágányt. Ezzel a négy kilométer hosszú újjáépített vonallal — amelyre 8 millió forintot fordítottak — tovább gyorsul a Szombathely—Nagykanizsa közötti forgalom.**

— Előzékeny és udvarias jegyvizsgáló: így ismerik a Békéscsaba környékén utazók Börcsök Istvánt, aki példamutató munkájával, udvarias magatartásával érdemelte ki ezt a dicséretes elnevezést.

— Söntés helyett ízléses bisztrót építettek a békéscsabai állomás felvételi épületében. Az Utasellátó új létesítményét december első felében adták át rendeltetésének.

— *Új irodát nyitott az IBUSZ a Keleti-pályaudvaron. A korszerű, reprezentatív hivatali helyiséget, ahol éjjel-nappal az utazók rendelkezésére állnak, december 14-én, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter jelenlétében adták át.*

— **Sikeres oktatási évet zártak a Borsod megyei bizottság területén a 22 műszaki munkásakadémia hallgatói. Az igények figyelembevételével 1965-ben 13 szolgálati helyen már 27 munkásakadémiát szerveznek.**

— Jól sikerült eszperantó klubestet rendezett december második felében a győri vasutas eszperantó csoport az állomás oktatótermében. Az összejövetelen szó esett az 1965. évi tervekről is. Márciusban eszperantó vetélkedőre kerül sor, májusban kirándulásokat szerveznek, nyáron pedig a lengyel eszperantisták meghívásának tesznek eleget.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyas János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI. Benczúr u. 41
Telefon: városi: 229—658
üzemi: 39—77
Terjeszti: a Magyar Posta Lapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A Testvériség nyerte a súlyemelő csapatbajnokságot

A vasutas súlyemelősport szempontjából *nagyszerű eredménnyel zárult a súlyemelőidény.* Az első osztályú csapatbajnokság döntőjén, amelyen a csúcsok sem maradtak el, a *Testvériség megszakította a Csepel 12 éves veretlenségi sorozatát.*

A csapatversenyben végig óriási küzdelem folyt. Jellemző erre, hogy a nyomás után a Csepel, a szakítás után pedig a Tatabánya vezetett. *Végül 36 ponttal a nevető harmadik, a Testvériség szerezte meg Magyarország 1964. évi súlyemelő csapatbajnokságát* a Tatabánya és a Csepel előtt. A versenyen *Födelevics*, a Testvériség pehelysúlyú versenyzője az összetettben 330 kg-os teljesítményével *új országos ifjúsági csúcsot*, a szakításban pedig 106 kg-mal *új világcsúcsot ért el.*

Karácsonyest a váróteremben

Egy kicsit az örökmozgó vasút életéhez tartozik, hogy több-kevesebb ember a nagyállomások várótermeiben tölti az éjszakát. Egyszer szánakozva, másszor csodálkozva nézem azokat, akik ide kényszerülnek.

Miért...?

Miért töltik itt a karácsonyéjt ilyen sokan — vetődött fel bennem a gondolat —, és elindultam válaszokat gyűjteni.

Ime néhány:

Fiatal férj és feleség, körülbástyázva csomagokkal. Egy 6—8 éves fiúcska a padon, egy kisebb anyja ölében alszik. A férfi, nagydarab ember — mintha ólomból lennének —, emelgeti szemhéjait, amikor megszólítom őket.

— Hová utaznak?

— *Ócsára* — feleli az asszony és hozzáteszi: — *a nagymamához. Közben egy kicsit bizalmatlanul mustrálgat.*

— Honnan? — faggattam tovább.

— *Debrecenből* — válaszol a férfi, de neki is gyanúsnak látszom. — *Valami baj van?*

— Dehogy kérem! — mondom most már enyhe zavarral —, csak azt szeretném tudni, hogy ez a két kicsi — mutatok a gyerekekre —, miért tölti itt, ebben a rosszszagú váróteremben az ünnep estét?

— *Hááát...! Egy kicsit magunk is felelősek érte.*

— Mi...?

— *Igen. Én úgy terveztem, hogy még este megérkezünk az anyámhoz.*

— Miért nem indultak előbb?

— *Mert ma még dolgoztam. De így is stimmelt volna minden, ha a debreceni személyvonat nem késik 65 percet. Emiatt aztán lekéstük a 22 óra 51 perckor induló ócsai vonatot.*

— Igen... igen... — és zavartan köhécseltem, pirultam azok helyett is, akik miatt ez a két kis apróság itt a váróteremben tölti az éjszakát. Hogy mentsük ami menthető, a főkapus a csomagokat is segítve, átkísérte a családot a gyermekváróterembe, ahol kényelmesen elhelyezkedtek.

Középkorú fiatalember, vasútas. Kék parolit visel. Könynyedén, csak zubbonyba van öltözve.

— *Hát a kartárs...?*

Elsírja magát, mint egy gyermek, mielőtt befejezném a kérdést. A könnyeket a történtektől függetlenül valamilyen kisüsti is csalogatja kifelé.

— *Elment a vonat...*

— A vonat...? Melyik?

— *A záhonyi személy és a kislányom, a táskám, meg a köpenyem a vonaton maradt. Már telefonáltak az ügyeletről, de félek, hogy nem lesz meg a gyerek és keservesen sírt.*

— A gyerek az meglesz, a táska már inkább kétséges — szólalt meg mellettem akasztófa humorral az egyik kapus.

— *Ördög vigye!* — mondta — *csak a kicsi Annának ne legyen semmi baja.*

Megsajnáltuk és mégegyszer telefonáltam Ceglédre. Jókor, éppen akkor érkezett be a személyvonat.

— *Itt a kislány, a táska meg a köpeny* — mondja a ceglédi forgalmi szolgálattevő.

Nagyobb karácsonyi ajándékot, mint a jó hírt, aligha adhattunk volna a kissé szeszes, feledékeny, de jóhiszemű barátunknak.

Öreg házaspár. A férfi 80 év körülinek látszik, az asszony sem sokkal kevesebbnek.

— Mi járatban vannak?

— *A gyerekekhez megyünk, Gödre.*

— Honnan jönnek?

— *Hajmáskérről.*

— Miért nem előbb indultak?

— *Az indulással nem volt baj, kérem. Inkább azzal, hogy lassan járunk. Rosszak a mankók és rálütött görbe botjával a ballábára.*

Talán reggelig sem kerekedne ki a sok kis életkép, az ügyes-bajos dolgok sokasága, mely a sivár, huzatos váróteremhez szegezi az embereket.

Gergely József

SZILVESZTER ÉJ

Társadalmi ellenőr

— *A kocsiban nehogy kárt tessék tenni!*

— *Egy, csak egy legény áll Széles e határban...*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. JANUÁR 16.

Az Északi Járműjavító elsők között csatlakozott a felszabadulási munkaversenyhez

A napilapok hasábjain — még a múlt év decemberében — szűkszavú hír jelezte, hogy felszabadulásunk 20. évfordulója tiszteletére indított versenyt kezdeményezők sorában az elsők között van az *Északi Járműjavító* Diesel-mozdony műhelyének kollektívája.

A járműjavító szakszervezeti bizottságán *Pótári József* termelési felelőstől és *Baranyai Zoltántól*, a szakszervezeti bizottság titkárától már többet is megtudtunk.

A röpgyülésen elsőnek Benkő László háromszoros szocialista címet elért brigádvezető szólalt fel — kezdte Pótári József. — *Ő javasolta, hogy felszabadulási munkaversenyt indítsunk. Benkő egyébként tevékeny ember. Brigádja kiváló munkát végez. Így őszintén örültünk, hogy most is az elsők közt voltak.*

— Hogy a többiek mit szóltak ehhez? — vette át a szót Baranyi Zoltán. — Először csak csendben voltak, aztán úgy maguk között vitatkoztak, majd *Andrásik László* a KISZ nevében felszólalt és csatlakozott a munkaversenyhez. *Futó Sándor* brigádja volt a következő.

— A műszaki gárda részéről *Borsinszki Károly* is szót kért. Egyszóval a Diesel-mozdony osztály kollektívája határozott. Megszövegezték a versenyfelajánlást is:

Vállaljuk, hogy a múlt évi 322 darab mozdonnyal szemben a tervben meghatározott 433 darab Diesel-mozdonyt jó minőségben határidőre megjavítjuk.

Az átfutási időt és a garanciális javításokat csökkentjük. A jobb munka érdekében komplex brigádot létesítünk a fizikai és műszaki dolgozók között, hogy a menet közben előadódó hiányosságokon rövid úton segítsünk..

A műszaki gárda sem tétlen. *Nemesi Károly* osztályvezető helyettes a következőket mondja.

— *Vállaltuk a szocialista brigádok patronálását: és az eddig is jól bevált munkamódszerrel segítjük őket.*

— Pontosabban mire gondol?

— *Előfordult egy párszor már, hogy sürgősen kellett egy alkatrész, fogaskerék, de a tervrajzot a Vasúttervező még nem küldte el.* Ilyenkor munkaidőn kívül két-három este mi magunk készítettük el a rajzot. Ebben a munkában különösen kitűnt Kun István mérnök. Erre, és ehhez hasonló esetekre gondoltam. *Hiszen tavaly létszámmal kell a 24—26 százalékkal megemelt tervet teljesíteni.*

Ezt pedig csak átgondolt, jól megszervezett, pontos munkával lehet. Szükség van az összefogásra, egymás segítésére.

— *A jó kollektív szellem egyébként jellemző a Diesel-mozdony osztályra* — veszi vissza a szót a termelési felelős. — *Hadd említsem meg a Benkő brigádot, akiket csak fékeseknek hívtunk. Velük történt meg, hogy Kassai Lacit annak rendje s módja szerint megnevelték.* A fegyelmezetlen, felelőtlen fiút évekkel ezelőtt mi már el akartuk bocsátani. A Benkő brigád azonban vállalta, hogy embert farag belőle. Sikerült. Ma Kassai Laci az egyik legjobb, legszorgalmasabb munkás. *Bukovszki Sándornak* Dabason segítettek a házépítésben. Hát ilyen gyerekek ezek. És most itt van ez a munkaverseny is. Tudom, becsülettel helytállnak.

Benkő Lászlót nem találtuk bent, futópróbán volt. A többiek azonban szorgalmasan tevékenykedtek a munkapadok mellett.

Sz. J.

„Felszabadulási szerelvény"

A Landler Jenő Járműjavító kollektívája is csatlakozott a felszabadulási munkaversenyhez

A felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben a Landler Járműjavító dolgozói *éves tervükön felül vállalták egy 424-es mozdony nagyjavítását és 40 darab normál teherkocsi javítását.* A terven felül vállalt feladatot *„a felszabadulási szerelvényt"* április 3-án a felszabadulás 20. évfordulójának előestéjén bocsátják a forgalom rendelkezésére. Így ez a „különvonat" már az 1965-ös gazdasági év szállítási feladatait is szolgálhatja.

A többletteljesítményt a népgazdaság által rendelkezésre bocsátott eszközök jobb gazdaságosabb és takarékosabb felhasználásával kívánja elérni az üzem kollektívája.

Vasutasok a tomboló hóviharban

A megbénult telefon helyett rádióösszeköttetéssel tartották fenn a forgalmat

Vasutasok, postások és határőrök közös erővel végzik a sinekre dőlt vezetéktartó oszlopok eltávolítását.

Az új év első munkanapján ítéletidő köszöntött a Nyugat-Dunántúlra. *Az orkánszerű szél csaknem 36 órán át tombolt ebben az országrészben, s a távíróoszlopok százait döntötte a vasútvonalakra.* A GYSEV vonalán több órára megbénult a forgalom. Sok akadály keletkezett a szombathelyi igazgatóság vonalain is.

A viharos napok után a szombathelyi igazgatóságtól telefonon kértünk tájékoztatást a vasutasok helytállásáról, a keletkezett károk elhárítási munkáiról. A központos először az igazgatóság II. osztályát kapcsolta. Kérdéseinkre *Varga Ferenc* osztályvezető-helyettes adott választ.

— Igazgatóságunk területén valóban nehéz órákat éltek át a vasutasok a váratlanul ránk tört hóviharban. A kidőlt távíróoszlopok, a leszakadt vezetékek a GYSEV vonalán, *Győr—Csorna* között, igazgatóságunk hálózatán pedig *Celldömölk—Pápa, Türje—Ukk* és *Csorna—Répcelak* között okoztak forgalmi akadályt. Pályamunkásaink azonban nyomban munkához láttak. Győr—Csorna, valamint Csorna—Répcelak között a Celldömölki Építési Főnökség 12-es építésvezetősége, míg Pápa—Celldömölk között a Pápai Pályafenntartási Főnökség gépesített mozgó pályamesteri szakasza végezte az akadályok elhárítását.

— A hírközlő berendezéseket ért károkról is hallhatnánk valamit?

— *Erről az V. osztályon többet tudnak mondani, átkapcsoltatom a vonalat.*

Néhány másodperc és a vonal másik végén már Tóth Gyula, az igazgatóság V. osztályának vezetője jelentkezett.

— *A GYSEV-vonalon Győr és Csorna között 482, Csorna és Porpács között 341, Pápa és Celldömölk között pedig 181 légvezeték-tartó oszlop dőlt ki* — kezdte tájékoztatását. — *Szombathely és Pápa között a vonatforgalom lebonyolítását manuális távbeszélő-összeköttetés útján biztosítottuk. Pápa és Celldömölk között, a legjobban megrongálódott szakaszon pedig rádió adó-vevőállomások telepítésével teremtettünk összeköttetést. Közben egy nagyobb létszámú segélycsapattal megkezdtük az oszlopvonal helyreállítását, és a légvezetékek kiépítését valamennyi vonalszakaszon. Ezzel a munkával január 8-ra készültünk el.*

— Mi a helyzet Győr és Csorna között?

— Ott az összeköttetés megteremtését, a károk helyreállítását a postával közösen kezdtük meg. *A legkritikusabb időszakban a honvédség és az MHS rádiósai is sokat segítettek.* Tőlük három rádióadó telepítésével mi vettük át az összeköttetés fenntartását. Ezen a vonalon egyébként még ma is folynak a helyreállítási munkálatok.

Mint a példák bizonyítják, a szombathelyi igazgatóság területén a vasutasok becsülettel helytálltak a hóviharban.

(vlsl)

A Vasutasok Szakszervezete Elnökségének FELHÍVÁSA a felszabadulási munkaversenyre

1965. április 4-én ünnepeljük hazánk felszabadulásának 20. évfordulóját. Húsz évvel ezelőtt vált lehetővé, hogy a magyar nép elindulhatott a szocialista társadalom építésének igen nehéz, de magasztos útján. Minden vasutas dolgozó érzi és tudja, hogy ez az út a politikai, gazdasági és társadalmi felemelkedés útja. Ezt bizonyították a második ötéves terv négy évében elért eredményeikkel is, amelyet nehéz, kitartó és áldozatkész, megfontolt és fegyelmezett munkával értek el.

A vasút áruszállítási teljesítménye a második ötéves terv eddig eltelt négy éve alatt 23 százalékkal, a személyszállítási terv 15,5 százalékkal, a vasúti ipar termelékenysége 18,1 százalékkal emelkedett, önköltsége pedig 5,2 százalékkal csökkent. Ugyanebben az időszakban az átlagos keresetek 17 százalékkal emelkedtek.

A vasúti közlekedés 1964. évi eredményei is azt bizonyítják, hogy a vasutas dolgozók áldozatkész munkájára pártunk és kormányunk mindig számíthat. Az áruszállítási teljesítmények 1964-ben 8 millió tonnával, személyszállítási eredményeink pedig 15 millió utassal növekedtek az előző évhez viszonyítva. Az elmúlt esztendőben csaknem négyszer annyi árut és több mint ötször annyi utast szállított a vasút, mint 1938-ban.

Az 1964-ben elért eredmények tehát biztatóak a jövőre vonatkozóan. Ezzel a lendülettel kell, hogy végezzük munkánkat a jövőben is, de sokkal termelékenyebben, szervezettebben, fegyelmezettebben, takarékosabban, mert az 1965. év tervfeladatai nagy felelősséget és erőfeszítéseket kívánnak minden vasutas dolgozótól és vezetőtől.

Az éves terv előirányzata szerint az áruszállítási teljesítmények 4,1 százalékkal, a személyszállítási teljesítmények pedig 2 százalékkal növekednek. A nagyobb feladatok sikeres megoldása érdekében fordulunk a vasút minden fizikai, szellemi, műszaki és adminisztratív dolgozójához, technikusához, mérnökéhez, gazdasági vezetőihez, a szocialista brigádok tagjaihoz, a szakszervezeti szervekhez, aktivistákhoz, hogy az elmúlt év tapasztalataival, a jövő biztató reményességével, a szocializmusba vetett hittel induljunk az új feladatok megoldása felé, szorgalmas, az eddiginél is eredményesebb munkával ünnepeljük hazánk felszabadulásának 20. évfordulóját. Csatlakozzanak a Szakszervezetek Országos Tanácsának a felszabadulási versennyel kapcsolatos felhívásához.

A szocialista munkaversenyben eddig elért eredmények bizonyítják, hogy a vasutas dolgozók szocialista rendszerünk építésének következetes harcosai. A felszabadulás óta eredményesen harcoltak az újért, a jobbért, az élet- és munkakörülmények fokozatos javításáért. Bízunk abban, hogy a vasutas dolgozók munkalendülete még tovább fokozódik hazánk felszabadulása 20. évfordulójának tiszteletére. Erre biztosíték, hogy az elmúlt négy év alatt fokozatosan emelkedett a szocialista munkabrigádba tömörült dolgozók, a címet, a jelvényt és zászlót elnyert brigádok, a szakma ifjú mestere és a kiváló dolgozó címmel kitüntetettek száma. A felszabadulás évfordulója adjon ösztönzést a további eredményekre, még jobb munkára. Ezért kérünk minden szocialista brigádvezetőt, kiváló dolgozót és újítót, gazdasági és mozgalmi vezetőt, hogy legyenek élharcosai, kezdeményezői az 1965. évi tervfeladatok sikeres teljesítése érdekében a felszabadulási munkaversenynek.

Több szolgálati hely és üzem dolgozói tettek már eddig is szocialista kötelezettségvállalást a felszabadulási versenyben. Vállalták, hogy növelik a termelékenységet, a gazdaságosságot, eredményesebben, fegyelmezettebben dolgoznak. Sok helyen a szocialista brigádok kezdeményezték a felszabadulási munkaverseny beindítását, amelyet a szakszervezet elnöksége helyesel és támogat. Népünk szabadságának jubileumi évfordulóját úgy ünnepelhetjük a legméltóbban, ha a vasúti közlekedés és ipar 1965. évi feladatait maradéktalanul teljesíti, s ezzel hozzájárul a második ötéves terv sikeres teljesítéséhez, amely nagy lépéssel visz előbbre közös célunkhoz, a szocializmus teljes felépítéséhez.

Budapest, 1965. január 8.

Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

Működik az URH-lánc. A képen Horváth Géza forgalmi szolgálattevő és Szabó László főintéző állomásfőnök látható.

(MTI Foto Hadas János felvételei)

Szovjet—magyar—jugoszláv vasúti-értekezlet

A Szovjetunió közlekedésügyi minisztériumában, *Moszkvában*, január *14-én* megnyílt *Jugoszlávia, Magyarország* és a *Szovjetunió* vasutai képviselőinek záróértekezlete, melyen megvitatták a Jugoszlávia és a Szovjetunió közötti, Magyarországon keresztül történő vasúti teher- és személyszállítás kérdéseit.

Cél: a szocialista pályamesteri szakasz cím megszerzése

Eredményes évet zárt az *uzsai* pályamesteri szakasz oklevéllel és jelvénnyel kitüntetett *Petőfi* szocialista brigádja. Amikor *Szabó József* pályamester értékelte az elmúlt év munkáját, majd ismertette az idei feladatokat, elmondta: *a brigádban minden adottság megvan arra, hogy 1965-ben még jobb eredményeket érjenek el.* A kollektíva jól megérti egymást. Munkájukat dicséri, hogy nyírfaágakból váltótisztító seprűt készítettek és most a tél idején nálunk nem hiánycikk a seprű.

Segítettek a munkaerőhiányon is. Ha úgy adódott, napi 8 óra helyett 9 órát dolgoztak. Helytálltak akkor is, amikor *Tapolca* állomást árvíz fenyegette. Egyszóval, ha segíteni kellet, ők mindenütt ott voltak.

Ebben az évben célul tűzték ki a szocialista pályamesteri szakasz cím megszerzését.

Bognár Károly

Életbe léptek a Munka Törvénykönyve új rendelkezései

Az 1964. évi 29. számú törvényerejű rendelet, valamint a végrehajtásáról szóló 33/1964. (XII. 18.) számú kormány- és a 9/1964. (XII. 24.) számú munkaügyi miniszteri rendelet módosította és kiegészítette a Munka Törvénykönyve egyes rendelkezéseit. Az alábbiakban az új rendelkezésekről adunk tájékoztatást.

Mikor lehet felmondani

A munkáltató továbbra is csak meghatározott okok fennforgása esetén szüntetheti meg felmondással a határozatlan időre alkalmazott dolgozó munkaviszonyát. A „vállalat vagy a termelés átszervezése" mellett *új ok a felmondásra, ha azt a vállalatnál mutatkozó létszámfelesleg szükségessé teszi. Eddig felmondási ok volt, ha a „dolgozó munkáját ismételten nem végzi el megfelelően, vagy annak ellátására nem alkalmas".* A jövőben csak az szolgálhat alapul a felmondásra, ha *„a dolgozó munkakörének ellátására alkalmatlan".* Továbbra is felmondási ok *a vállalat megszűnése, valamint az, ha a dolgozó öregségi teljes vagy résznyugdíjra igényjogosultságot szerzett;* e címen a munkaviszonyt általában a hónap végére kell felmondani.

Új rendelkezés, hogy a munkáltató — a szakszervezeti bizottság véleményének kikérése mellett — *minden indoklás nélkül is felmondhat* annak a dolgozónak, akinek „folyamatos" munkaviszonya egy évnél rövidebb.

Az ugyanazon vállalatnál hosszabb időn át dolgozók még ennél is nagyobb megbecsülésben, védelemben részesülnek az új rendelkezés szerint. Ugyanis átszervezés, vagy *létszámcsökkentés címén csak különösen indokolt esetben lehet felmondással megszüntetni* az olyan dolgozó munkaviszonyát, aki a vállalatnál már *több mint tizenöt éve megszakítás nélküli munkaviszonyban áll,* vagy ez idő alatt munkahelyváltoztatásai áthelyezéssel történtek és nem áll fegyelmi büntetés hatálya alatt.

Ez a rendelkezés különös *előnyt, védelmet nyújt a munkahelyükhöz hűséges dolgozóknak.* Ki kell itt emelni, hogy a MÁV különböző szerveinél eltöltött időket ugyanazon vállalatnál eltöltött időnek tekintjük.

Az eddigi, *„kölcsönös megegyezéssel"* történő munkaviszony megszüntetési mód megszűnt. Ha azonban a dolgozó az újabb munkahelyre történő belépés miatt a felmondási idő letelte előtt kívánja régi munkahelyét elhagyni, megállapodhat a vállalattal abban, hogy a munkaviszony a felmondás közlését követően nyomban, vagy tizenöt nap eltelte előtt szűnjön meg.

Az önkényes kilépés (és az annak megfelelő munkakönyvi bejegyzés), *ugyancsak megszűnt, mert a dolgozó felmondásához nem kell a vállalat hozzájárulása.* Ha azonban a dolgozó munkaviszonyát felmondás nélkül szünteti meg, vagy a felmondási idő eltelte előtt elhagyja munkahelyét, vagy például a határozott időre vagy meghatározott munkára szóló munkaviszonyából a szerződés szerinti időtartam letelte előtt kilép, a munkaviszonya folyamatosságának megszakadása mellett a következő hátrányok érik:

— *egy éven át nem foglalkoztatható olyan munkakörben* — darabbérrendszerben dolgozók kivételével —, amelyben keresete meghaladja előző munkahelyén elért *átlagkeresetét,*

— *két éven át nem részesülhet nyereségrészesedésben,* továbbá a miniszter által meghatározott — kedvezményes beszerzésben és természetbeni juttatásban, *valamint a tanulmányi szabadság idejére munkabérben,*

— *három évig személyi alapbérét* — a jogszabály által elrendelt alapbéremelés esetét kivéve — *emelni nem lehet* — munkaruhát — szolgálati egyenruha kivételével — egy éven át nem kaphat,

— rendes szabadságra csak tizenkét hónap eltelte után van joga,

— *három évig nem részesülhet üdülésben és jutalomban,* segélyt vagy előleget pedig csak különösen indokolt esetben kaphat.

Az így kilépő dolgozó újabb munkaviszonyában ki van téve annak, hogy az új vállalat munkaviszonyát egy éven belül minden indoklás nélkül felmondhatja. Az itt felsorolt hátrányok együttesen jelentkeznek.

Az áthelyezés új lehetősége

A Munka Törvénykönyve új rendelkezése szerint a vállalat köteles a dolgozót kérelmére az általa megjelölt vállalathoz — vasúton kívüli munkahelyre is — áthelyezni, ha

— munkakörének ellátása egészségét súlyosan veszélyezteti és új munkahelyén ilyen veszélyeztetésnek nincs kitéve, vagy

— nem szakképzettségének megfelelő munkakörben dolgozik és új munkaviszonyában ilyen munkakörbe kerülne.

Az ilyen áthelyezésre csak akkor kerülhet sor, ha az új vállalat írásban közli a dolgozó új munkahelyét, munkakörét és munkabérét.

Nem köteles azonban ezekben az esetekben sem a vállalat az áthelyezésre, ha az áthelyezés iránti kérelem bejelentésétől számított tizenöt napon belül, a dolgozó egészségi állapotának, illetőleg szakképzettségének megfelelő munkakört biztosít.

A munkaviszony folyamatosságának feltételei

Megváltozott a folyamatos munkaviszonyban töltött idő számításának rendszere is. A A korábbi szabályok szerint beszámított szolgálati időket azonban figyelembe kell venni mindaddig, amíg az 1965. január 1-i munkaviszony fennáll, illetve az ezt követő munkaviszony-megszűnés a folyamatosságot nem szakítja meg.

Folyamatos marad a munkaviszony — az áthelyezés esetén kívül is —, ha az 1965. január 1-én, vagy azt követően

1. a próbaidő alatt, vagy
2. a vállalat felmondása következtében, vagy
3. *a dolgozó felmondása folytán szűnt meg* és a dolgozó a felmondáskor hitelt érdemlően igazolta, hogy annak oka:

a) más helységbe helyezték — nem fegyelmi büntetésként! — és hat hónap alatt új munkahelyén lakást nem kapott, vagy

b) házasságot kötött, vagy házastársát más helységbe helyezték és annak lakóhelyére kíván költözni, vagy

c) terhes lett, illetőleg szült, feltéve, hogy a felmondás jogát legkésőbb gyermeke harmadik életéve betöltéséig gyakorolja, vagy

d) a társadalombiztosítási szabályok szerint öregségi vagy rokkantsági teljes, vagy résznyugdíjra vagy baleseti járadékra szerzett igényt, vagy

e) középfokú, illetőleg felsőfokú tanintézet nappali tagozatára vették fel, vagy

f) a vállalat a társadalmi tanulmányi szerződésből eredő kötelezettségét megszegte,

4. a dolgozó azonnali hatályú kilépésével szűnt meg, mert

a) a munkaviszony fenntartása életét, egészségét vagy testi épségét közvetlenül, súlyosan veszélyeztette, vagy

b) darabbérrendszerben foglalkoztatták és a vállalat négy hétnél hosszabb ideig személyi besorolásánál legalább két kategóriával alacsonyabb munkán foglalkoztatta,

5. ha a munkaviszony határozott időre *(vagy meghatározott munka elvégzésére)* szólt és a meghatározott idő elteltével szűnt meg, vagy

6. választott funkcionárius volt (például tanácsnál) és a megbízatás lejártával, a szerv megszűnésével, nem fegyelmi határozattal vagy büntetőítélet alapján történt visszahívás folytán szűnt meg,

7. magánmunkáltatónál állott fenn, s az felmondás vagy azonnali hatályú kilépés folytán szűnt meg és mindegyik esetben a munkaviszony megszűnése és az új munkaviszony létrejötte között harminc napnál hosszabb idő nem telt el. *A harmincnapos határidő meghosszabbodik* a három napot meghaladó keresőképtelenséget okozó betegség, a terhesség, illetőleg a gyermek kilencedik hónapjának betöltéséig terjedő szoptatás, a rokkantsági nyugdíjban töltött idő, a mezőgazdasági vagy kisipari szövetkezeti tagság, a katonai szolgálat, a közép- vagy felsőfokú intézet nappali tagozatán folytatott tanulmányok, a munkakönyv, illetőleg az azzal kapcsolatos igazolások késedelmes kiadása vagy az azokba írt helytelen bejegyzés, a fegyveres erők, a fegyveres testületek és a rendészeti szervek hivatásos állományából történő leszerelést követő legfeljebb három hónap elteltéig, továbbá a termelőszövetkezetbe áthelyezett szakember elhelyezkedni nem tudó családtagja kiegészítő javadalmazása folyósításának megszűnéséig.

Megszakad a munkaviszony folyamatossága, ha azt

8. az 1—7. pontokban meghatározott esetekben, illetőleg módon szüntetik meg, de a dolgozó *harminc napon túl létesített újabb munkaviszonyt* és nem állottak fenn e határidőt meghosszabbító körülmények, vagy

9. a dolgozó felmondással, de nem a 3. pontban (a—f. pontok) megjelölt indokból szünteti meg, vagy

10. a dolgozó felmondás nélkül szünteti meg, vagy bár *a munkaviszonyt felmondotta,* de az előírt időt nem tölti munkában, vagy

11. a dolgozó a meghatározott idő eltelte, illetőleg meghatározott munka befejezése előtt szünteti meg, vagy

12. a dolgozó *egy éven belül kétszer, vagy többször,* vagy ilyen évet követő esztendőben akárcsak egyszer is felmondással szüntette meg,

13. a vállalat fegyelmi elbocsátással szünteti meg, vagy a megszüntetésre bírói ítélet folytán kerül sor, vagy

14. a választott dolgozó összeférhetetlenségének megállapítása, választójogosultsága elvesztése, fegyelmi határozat, vagy büntető ítélet alapján történt visszahívása szüntette meg.

Az új rendelkezések lehetővé teszik, ha a dolgozó munkaviszonyának folyamatossága megszakadt, *bizonyos idő eltelével visszanyerje régi jogait.* Ha a dolgozó folyamatos munkaviszonya a két évet eléri, kérelmére a korábbi munkaviszonyban töltött idejét is folyamatos munkaviszonyként kell számításba venni. Csak három évi folyamatos munkaviszony alapján kerülhet sor erre, ha a dolgozó munkaviszonyát

— a jogszabálynak meg nem felelően szüntette meg,

— egy éven belül *kétszer* vagy többször, illetőleg ezt követően akár csak egyszer is felmondással szüntette meg,

— fegyelmi elbocsátással vagy bírói ítélettel szüntették meg.

A korábbi munkaviszonyokat csak addig lehet számításba venni, amíg a dolgozó munkaviszonya nem szakad meg. Ha ugyanis megszakítás következik be, *újból két, illetőleg három évi folyamatos munkaviszony szükséges ahhoz, hogy a megszakítást megelőző összes korábbi munkaviszonyt ismét számításba lehessen venni.* — Mindezek a szabályok már érvényesek azokra, akik 1965. évi január hó 1. napján kétéves folyamatos munkaviszonnyal rendelkeznek.

A vasutasokat érintő Végrehajtási Utasítás készítése folyamatban van.

A bizalmimunka tapasztalatai Bács-Kiskun megyében

Szakszervezetünk *Bács-Kiskun* megyei bizottsága a múlt év végén megvizsgálta a bizalmiak tevékenységét. A megyei bizottsághoz tartozó 23 szakszervezeti bizottságnál 234 bizalmi segíti a választott testület munkáját. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a megyében *a korábbi évekhez viszonyítva, sokat javult a bizalmiak munkája.* Ez különösen azoknál a szakszervezeti bizottságoknál mérhető le, akik korábban elhanyagolták a bizalmiak oktatását, a velük való foglalkozást.

A havonként megtartott bizalmi értekezleteken egyre jobban kezd kialakulni az a gyakorlat, hogy a bizalmiak elmondják, hogyan oldották meg egy-egy feladatot. *Kiskőrös* állomáson *Kovács György* és *Gyarmati István* bizalmi rendszeresen beszámol a tanácskozásokon arról, hogyan oldják meg a csoportjukhoz tartozó dolgozók ügyes-bajos dolgait. *Baja állomáson Dobcsányi Jánosné* bizalmi az Utasellátónál önállóan szervezte meg a politikai iskolákat. Ugyancsak eredményesen tevékenykednek a *kecskeméti pályafenntartási főnökség* szakszervezeti bizottságához tartozó bizalmiak is.

Egyes szakszervezeti bizottságok már meghonosították azt a helyes módszert, hogy nemcsak a szakszervezeti taggyűlések és a termelési tanácskozások, hanem *más jellegű feladatok végrehajtása előtt is összehívják a bizalmiakat és tájékoztatják őket a tennivalókról.* A tájékozott bizalmi a határozatok helyes magyarázásával mindinkább befolyásolja a csoport tagjainak, munkatársainak véleményét, politikai tisztánlátását. A bizalmiak a tagdíjbesorolások közben felvetődött viták tisztázásában is sokat segítettek a szakszervezeti bizottságnak.

Örvendetesen javult az elmúlt évben a bizalmiak és a szakmai vezetők kapcsolata is. A vezetők ma már egyre több helyen kérik ki a bizalmiak véleményét. Persze, tennivaló még ezen a területen is akad bőven. Főként azoknál a szakszervezeti bizottságoknál, ahol nem megfelelően foglalkoznak a bizalmiakkal. *Kúnszentmiklós—Tass* fűtőháznál például vannak olyan bizalmiak, akiket még a szakszervezeti bizottság titkára sem kérdez meg, ha valakit jutalmazni akarnak a csoportjában.

Annak ellenére, hogy a szakszervezeti bizottságok irányító tevékenysége, a bizalmiakkal való foglalkozás javult, akadnak még hiányosságok is. *Nagykőrös* állomás szakszervezeti bizottsága *még mindig nem találta meg a módját annak, hogyan segítse a bizalmiak munkáját.* Hiba az is, hogy egyes szakszervezeti bizottságoknál csak a titkár és a gazdasági felelős foglalkozik a bizalmiakkal. A választott testület többi tagjával csak a taggyűléseken találkoznak.

Összegezve a leírtakat, elmondhatjuk, hogy *Bács-Kiskun* megyében az elmúlt időszakban sokat fejlődött a bizalmiak munkája, főként a dolgozókat érintő szociális ügyek intézésében. Ez a tevékenység azt eredményezte, hogy a dolgozók egyre jobban érzik a szakszervezet gondoskodását, segítő szándékát. (vf)

Megjegyzések egy vezetőségválasztó taggyűlésről...

A *Budapesti Magasépítési Főnökség* központi alapszervének vezetőségválasztó taggyűlésén a kezdet nagyon szép volt. A szakszervezeti bizottság tartalmas, kerek és igényes munkával összeállított beszámolója dicséretet érdemel. A beszámolóból kitűnt, hogy eredményesen dolgozott a nőtanács, sikerrel szervezték a szocialista brigádokat, jól dolgoztak a bizalmiak. Őszintén, kendőzés nélkül szólt a hiányosságokról is. Az egész beszámolóból érezni lehetett, nem tétlenkedtek az elmúlt három év alatt.

Az őszinteségről — amelyet a beszámoló is erősen hangsúlyozott —, az egymás iránt érzett megbecsülésről, a folyosópletyka mellőzéséről tanulságosan beszélt *Pálmai István,* a főnökség vezetője. Egyszóval a tartalommal, a mondanivalóval nem volt baj. De a 92 megjelent választó *viselkedésével, fegyelmezetlen megnyilvánulásaival annál több.*

Mi is történt tulajdonképpen?

A taggyűlés délután 2 órakor szinte percnyi pontossággal kezdődött. A titkári beszámolót, a számvizsgáló bizottság jelentését figyelemmel meghallgatták. Közben 4 óra elmúlt. Letelt a munkaidő. *A tagság egyszerre mozgolódni kezdett. Sürgették az időt.* Az ülés elnökének megkérdezésére, hogy van-e még hozzászólás, szinte kórusban harsogták: *nincs!* Közben a javasolt 10 perc szünetet is leszavazták.

Majd egy barna női fej szólt be az ajtón.

— *X elvtársat Y elvtárs kéri a telefonhoz.* — X elvtárs kimegy.

Negyed öt körül kezdődött a jelölő bizottság beszámolója. A jelöltek adatainak, életrajzának részletes ismertetése. *Hosszas vita után ez csak az elsőnél történt meg.* A többi jelöltnek csak a nevére voltak kíváncsiak.

A szavazásra öt óra után került sor. Gyorsan ki-ki eleget tett kötelességének és távozott a teremből.

Fél hat körül a szavazatok értékelésére került a sor. *A 92 tagból mindössze 52 ember maradt.* Tehát negyvenen közvetlenül a szavazás után, illetve 8 még azelőtt elment. Ez a 8 ember nem is szavazott. Tehát nem élt a jogával.

Az ügy fontossága nagyobb fegyelmet, kulturáltabb viselkedést, felnőtt, komoly emberekhez méltó magatartást követelt volna a főnökség dolgozóitól.

Szerényi József

Köszönet a gyógyításért

A múlt évben kerültem a budakeszi MÁV Tüdőszanatóriumba, ahol három hetet töltöttem, és sikeres műtét után nemrég tértem vissza családomhoz. Ezúton szeretnék köszönetet mondani a sebészeti osztály összes dolgozójának és *Kerényi* főorvosnak, aki munkájával, humanitásával, a betegekhez való jóságával és türelmével igazi példaképe lehet minden egészségügyi dolgozónak. További jó munkát kívánok és sikeres gyógyítást!

Tóth Istvánné
a Helyiipari Szakszervezet dolgozója

Szófiában tartja IV. nemzetközi konferenciáját

a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége

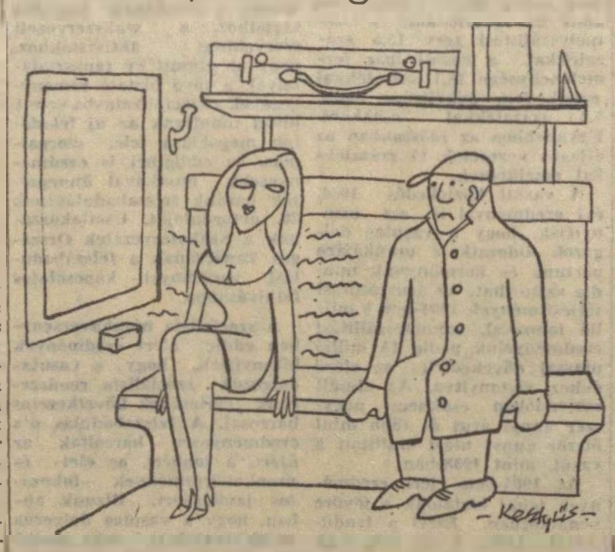
A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének ügyvezető bizottsága 1964. november 2. és 4-e között *Rostockban* tartotta XIV. ülését. A bizottságnak egyik legfontosabb teendője az volt, hogy meghatározza a szövetség *1965. május 10-től 15-ig Szófiában tartandó IV. nemzetközi konferenciájának előkészítésével kapcsolatos feladatait.*

Az ügyvezető bizottság tanácskozásán kifejezésre jutott, hogy a szófiai konferenciának a közlekedési dolgozók képviselőinek széles körű fórumává kell válnia.

Satish Chatterjee főtitkár azt hangsúlyozta, hogy a konferencia előkészítésében az egység szelleme és a nemzetközi munkásosztály szolidaritásának fejlődése legyen a vezérfonal. Ennek érdekében a delegátusokat és a megfigyelőket is felkérik majd, hogy segítsenek kidolgozni egy tervet a nemzetközi szolidaritás és egységes akció fejlesztésére a szakszervezethez tartozó dolgozók érdekeinek megvédéséért.

Az ügyvezető bizottság rostocki ülésén bejelentette szolidaritását a dél-vietnami népnek az amerikai imperializmus alóli felszabadításáért folytatott harca mellett, majd a szolidaritás növelése érdekében felhívást intézett a világ valamennyi közlekedési dolgozójához.

Kép szöveg nélkül



(Kesztyűs Ferenc rajza)

— **A Dunakeszi Járműjavító KISZ-fiataljai** 5000 óra társadalmi munkával járultak hozzá a kocsimosó berendezés 180 méter fedett csarnokának elkészítéséhez. Így a hideg időben is gyorsan és fagymentesen végezhetik a kocsik mosását.

NEHÉZ ESZTENDŐ UTÁN — ÚJ FELADATOK ELŐTT

A vasút munkájában nincs szünet, s az új év mindig új feladatokkal kopogtat. A pécsi igazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken már arról beszélgetnek a dolgozók, hogyan készülhetnek a legjobban, a legméltóbban felszabadulásunk huszadik évfordulójára.

Magyari István elvtárssal, az igazgatóság vezetőjével a tavalyi munka értékelésével kezdtük beszélgetésünket.

— Az 1964. évi áruszállítási feladatainkat december 24-én teljesítettük. Nem volt ez könnyű dolog, hiszen nehézségeink már tavaly januárban kezdődtek — mondotta *Magyari* elvtárs. *Az első negyedévet közel 200 ezer tonna lemaradással zártuk. Június végére sikerült pótolni ezt a hiányt, de októberben ismét nehézségeket okozott a kocsihiány. Végül novemberben és főleg decemberben sikerült „ledolgoznunk" a hátrányt, és a befejezés sikeres volt. A decemberi kiváló eredményért 150 000 forint céljutalmat kaptunk.*

Amiben a legjobbak voltak

Az eredmények részletes értékelése még folyamatban van, de néhány adat már rendelkezésre áll. A kocsigenyes árutonna-tervet például 12,7 millió tonnára teljesítették a pécsiek. Ez 1,5 százalékkal jobb eredmény a tervezettnél. Rövidült a kocsiforduló idő, emelkedett a megrakott és kirakott kocsik száma.

Arra, hogy az áruszállítási eredmények növelését menynyire gátolta a kocsihiány, jellemző adat a ki nem állított kocsik napi átlaga. Ez a szám az 1963. évi 154-ről a múlt évben 176-ra emelkedett. A statikus kocsikihasználás a bázis-időszakhoz képest növekedett ugyan, de a tervhez viszonyítva „csak" 99,9 százalékot értek el.

— Hogyan alakult a személyvonatok közlekedése az igazgatóság területén?

— Több mint négyezerrel növekedett a közlekedett személyvonatok száma — válaszolta az igazgató —. *Ennek ellenére a kesett vonatok számát 59,8 szazalékkal, a késési időt összesen több mint 100 000 perccel csökkentettük. Másfél százalékkal javult személyvonataink menetrendszerűsége.*

Az ebben elért 99,1 százalékos eredmény az országban a legjobb.

Összhangban és anélkül

Elismeréssel szólt az igazgató arról az eredményes munkáról is, amellyel a párt és a szakszervezet, valamint a KISZ alapszervezetei és bizottságai segítették a sikerek kivívását, a hibák felszámolását. Mert hiba is akadt, s csak hasznos lehet, ha most, az új év kezdetén levonjuk belőlük a tanulságokat. Az őszi hónapokban *Dombóvár* állomáson gyakran elegytorlódás keletkezett. Ez elkerülhető lett volna, ha *Pécs, Gyékényes, Kaposvár* és *Komló* állomások rendezettebb vonatokat küldenek. Előfordult, hogy rendezési hibák miatt még irányvonatokat is meg kellett bontaniuk a dombóváriaknak.

Sohasem hiányozhat a forgalmi és a vontatási szakszolgálat irányítóinak összhangja. Amikor a forgalmisták, a mozdonyfelvigyázók és a vonali menetirányítók jól együttműködtek, ez megmutatkozott az eredmények javulásában. A szállító felekkel is szüntelenül ápolni kell a kialakult, jó kapcsolatokat. Sokat segített tavaly a 12-es AKÖV. A *szekszárdi* AKÖV-től is hasonló támogatást várnak az idén a pécsi igazgatóság dolgozói.

Elismerés illeti a megyék szállítási bizottságait, különösen a *baranyait*, az éjszakai és a munkaszüneti napokon történő rakodás megszervezéséhez nyújtott hatékony segítségért. A *Baranya-megyei* szállítási bizottság közreműködésével mintegy 250 ezer tonna kő és kavics előszállítását kezdték meg a téli hónapokra.

Bizunk az emberekben

— Az idei tél eddig segített nekünk. Az idő kedvező volt — folytatta Magyari elvtárs. *— A jó időt ezután is ki kell használni. Erre serkent az első negyedévi terv is, amely szerint 212 ezer tonna áruval többet és gazdaságosabban kell elszállítanunk, mint a múlt év azonos időszakában. Az eredményesebb munka érdekében szükséges, hogy a szolgálati vezetők többet törődjenek a dolgozók ellátásával, lehetőség szerint a jobb munkakörülmények kialakításával, és természetesen az utasításszerű szolgálattal, a munkafegyelem javításával is. Ezzel párhuzamosan csökkenthetnék a balesetek számát is. Túrhetetlen, hogy vontatási szolgálatunknál 32,5 százalékkal nőtt a balesetek, és 80,8 százalékkal a kiesett munkanapok száma.*

— A pécsi igazgatóság dolgozói —, ha néha mutatkoztak is hibák — eddig becsülettel helytálltak a munkában. Bízom abban, hogy erőinket összefogva az idei, várhatóan növekvő feladatokat is sikerrel teljesítjük — fejezte be nyilatkozatát *Magyari István* igazgató.

L. J.

ÚJ UTAKON

Forgalmi szolgálattevő *Veszprém-külső* pályaudvaron. Brigádtársai váltókat állítanak, tolatnak, utasokat irányítanak, és árut vesznek fel. Örök változás itt a munka, mint maga az idő.

Elsők a brigádversenyben

Az utas, hogy is tudná: *kik intézik pontos hazaérkezését. Kik harcolnak a percekért. Kik viaskodnak a térrel, amit ez a szűk kapacitású állomás jelent a forgalomhoz képest.*

Pedig a 23 ember munkájának összhangja nem véletlen!

Amikor *Csuka Pál* intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő összehívta szocialista brigádját, tudta, hogy mindenki megjelenik. Egységükről ismertek. Miért lettek volna ilyen fontos kérdésben pontatlanok. Az ő vállán nyugszik a felelősség jelentős része. Közvetlenül helyettesével, *Schneider Mihály* főtiszttel, osztja csak meg. Közvetve mindannyiukkal. Fiatalok mindketten. Alig harminc évesek. Egyikük megfontoltabb, lassúbb, óvatosabb. Másik lendületes, dinamikus és fáradhatatlan. Jól egészítik ki egymást.

Az ünnepivé kerekedett értekezleten a brigádvezető beszámolt a végzett munkáról. Nem mondott újat. Ismert tény, hogy egész évben elsők voltak a brigádok versenyében.

— A munka az, amely a család mellett életünk értelmét is meghatározza . . . — E kezdő szavak már az elején meghatározták az értekezlet mondanivalóját. A munkáról vallottak, munkás emberek. Egyszerű, válogatás nélküli szavakkal, de tiszta szívvel. A fiatal kocsirendező és az öreg váltóőr maga előtt látta a számok mögött az esős, szeles, őszi éjszakát. A futólépésben megfékezett kocsikat. A siettetett váltóállítást. Gondolataikat számok zavarták meg.

Vall a brigádnapló

— A kocsitartózkodási tervet 102,52 százalékra teljesítettük. Gépmenettel elküldtünk 325 kocsit. Kocsikihasználásunk 25,6 tonna volt. Elsők voltuk az oktatáson való megjelenésben, a továbbított idegen kocsik mennyiségi teljesítésénél — sorolta Csuka Pál a brigádnapló vallomását, mígnem lassan kibontakozott egy élő helyzetkép.

— De nemcsak a termelőmunka volt fontos számukra! Ugyanolyan fontos, hogy mi, magunk is alakultunk, formálódtunk — folytatta. — *Gondos Jenő* váltóőr, *Basnyár Mihályné* kocsifelíró és *Fülöp Gábor* naplózó a szabad idő egy részét tanulással tölti. Mi mindannyian tettük lehetővé, hogy ők tanuljanak, mert élt bennünk a segítő szándék. Elvégeztük helyettük is a munkát, amíg az iskolapadban ültek.

A brigádvezetők bátran mondták szemükbe társaiknak, hogy hol, mikor és miben hibáztak. De megfordítva is ez történt. Sértő és ártó szándék nélkül. Dolgozó emberek beszéltek és vallottak a munkáról, az eredményekről, és buktatókról. *Tihanyi Gábor* tolatásvezető kemény szóval, határozott kiállással kérte, hogy tájékoztassák egymást a térfelvigyázók az érkező vonatok hollétéről. Sokszor a korai leállás miatt lassul meg a vonatok összeállítása. *Bernáth József* állomásfőnök segítő szándékkal ígérte, hogy a lehetőségekhez képest biztosítja a brigád összetételét. *Domján József* párttitkár a brigádmunka politikai vonatkozásaira irányította a figyelmet.

Okos szóval

Vezetők és brigádtagok beszélték meg közös gondjaikat. Az idős váltóőr, *Borszuk Gyula*, aki tartalékosként hol itt, hol ott helyettesít, már kitüntetésnek érezte, hogy ebbe a brigádba vették fel a többiek.

Szó esett a kétségtelen egymásra hatásról, a munkában és magánéletben való segítésről, a közös színházlátogatásról csak úgy, mint a politikai iskolák és munkásakadémiák látogatásáról. Okos szóval és hozzáértéssel. *Elhangzott olyan javaslat is, hogy vegyék fel a brigádba a mozdonyfelvigyázót és kocsivizsgálókat éppen úgy, mint a menetirányítót.* A munka nem nélkülözheti közreműködésüket. Az életre való gondolatot a tagság elfogadta.

Aranyos János fűtőházfőnök támogatásáról biztosította az értekezletet. Igérte, hogy az új évben még kevesebb lesz a géprevárás. Összevontabb, átfogóbb a szállítás folyamata Veszprém-külsőn.

A brigádnaplóban elismerő szavak, a valóság fényképei olvashatók. A tettek a vágányok között dőltek el, ott, ahol a sínek húrjai a végtelenben találkoznak. De talán nem is ott, hanem a szivekben és a lelkekben.

Gondokkal küzd a vasút. A népgazdaság olyan szállítási igényekkel lép fel, hogy annak teljesítése hozzáértő, fegyelmezett embereket kíván. *Az új útra lépett Csuka Pál és brigádja ilyen emberekből áll.*

Szabó Béla

Cikkünk nyomán

A *Magyar Vasutas* 1964 október 5-én megjelent számában *Határozottabb műszaki szervezési intézkedéseket* címmel cikket írtunk *Komárom* csomópont munkájáról. A cikkre, amelyben bírálat érte az állomás és a budapesti igazgatóság vezetőit, a komáromiak válaszoltak. Válaszukat lapunk november 14-i számában *A komáromiak válaszoltak, a legilletékesebbek hallgatnak* címmel közöltük.

Két hónap eltelte után a budapesti igazgatóság válaszát is megkaptuk. *Balassa István*, az igazgatóság helyettes vezetője a következőket írta:

„1964 júniusában a 8. szakosztály A osztálya ugy rendelkezett — *bízva a villamos gépek számának szaporulatában* — hogy a *Budapest—Hegyeshalom* közötti vonalon közlekedő összes vonatokat, köztük a tolatós tehervonatokat is villamos mozdonnyal kell továbbítani. *Székesfehérvár és Budapest—Ferencváros* csomópontjainkon csak ugy tudunk segíteni, hogy a *gyori fűtőház* állagába tartozó és a *Komárom—Hegyeshalom* között trakcionáló gépeket felszabadítjuk, majd a fent említett gócokra honállomásítjuk. Miután láttuk, hogy a villamosmozdonyok száma nem szaporodott a nyári hónapokban az előírtaknak megfelelően, felvetődött, hogy a gőzgépeket visszahozzuk. Erre azonban azért nem került sor, mert igazgatóságunk területén a helyzet ekkor sem változott volna meg, ugyanis *a gépreváras ok még súlyosabban érintették volna Ferencváros és Székesfehérvár térségét.* Nem volt más választásunk, mint a villamosmozdonyok teljesítményeinek fokozásával szabad kapacitást biztosítani, és ezt *Komárom* térségében hasznosítani.

Az utóbbi időben már sokat javult a helyzet. A vonatindító állomások kész vonataik részére már kisebb időeltolódással kapják a gépeket. Itt szeretném megjegyezni, *hogy a jelenleg folyó villamosvezetői tanfolyamon Komárom és Győr fűtőházból hat pár személyzet vesz részt.* Kiképzésük februárban befejeződik. Amennyiben a villamosmozdony állaga eléri a kívánt szintet, *Komárom* térsége két nagy teljesítményű villamosmozdonyt kap. Így a közelben lakó mozdonyszemélyzettel már eredményesen meg tudják oldani a *Komárom-Hegyeshalom* közötti vonalszakasz elegytovábbítási problémáit.

Befejezésül még csak annyit, hogy a vizsgált időszakban 31—32, jelenleg 34—36 villamosmozdony dolgozik abban a térségben."

Munkaértekezleten vitatták meg a közös feladatokat

A szegedi igazgatóság és az AKÖV vezetői munkaértekezleten vitatták meg a közös feladatokat A tanácskozáson jelen voltak *Kiss Károly*, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője. *Csákány Béla*, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság csoportvezetője. *Elek Vidor, a Csongrád megyei Tanács* szállítási előadója, továbbá a *szolnoki* 7-es, a *békéscsabai* 8-as, a *kecskeméti* 9-es és a szegedi 10-es számu AKÖV vezetői.

Kiss Károly beszámolójában döntő fontosságúnak jelölte meg a központosított fuvarozást. A központosított fuvarozás célja — hangsúlyozta —, az igények tervszerű kielégítése, az állomási rakodóhelyek és rakodási eszközök kapacitásának jobb kihasználása, a fuvarozóeszközök várakozási idejének csökkentése.

Szó esett a hibákról is. A rakodási időket sokszor kedvezőtlenül használják ki

Sok a késetten kezelt kocsi, magas a kocsiállás-pénz.

Az áruszállítási teljesítmények kedvező, vagy kedvezőtlen alakulása nemcsak a vasút technikai berendezéseinek kapacitásától, szervezettségétől függ, nagymértékben befolyásolja ezt a MÁV és a fuvaroztatók, elsősorban az AKÖV együttműködése is.

A jobb munka érdekében Kiss elvtárs javasolta, hogy

tartsanak közös brigádellenőrzéseket olyan állomásokon, ahol az együttműködésre panasz merül fel.

A központosított fuvarozásra beállított állomásokon pedig, sürgősen meg kell vizsgálni a rakodóhelyek világítási és rakterületi problémáit is.

Csákány Béla elmondotta, hogy a szegedi igazgatóság területén levő Autóközlekedési Vállalatok helyzete rosszabb, mint máshol. Mégis, amíg 1964 első tíz hónapjában az egész országban összesen 447 485 vagon árut raktak ki, addig ezen a területen 127 122 vagon árut szállítottak el az AKÖV dolgozói. A tömegáruk irányvonattal történő továbbítását szükségesnek tartja, de helyteleníti, hogy az áruk lökésszerűen érkeznek.

Kazimir Károly, a 8. sz. AKÖV képviselője, szóvá tette, hogy

gondot okoz a kocsibeállítás helytelen időközlése.

Emiatt sokszor egész napot veszítenek el. Az AKÖV ezért nem számíthat fel semmit a vasútnak, az AKÖV-nek azonban mindez külön kiadást jelent. A most megnövekedett áruforgalmat lebonyolítani a meglevő nehézségek mellett csak együttes erővel lehet.

A négy megye szállítási szakembereinek közös tanácskozása eredményes volt. Igazi választ azonban csak az 1965-ös év ad majd.

Sziládi Sándor

Egy mozdonyfűtő távutazása avagy 252 óra embertelenség

1964. december 22-én délelőtt a tapolcai fűtőház a debreceni járműjavítótól táviratot kapott, hogy a 326—160-as számú mozdonyt megjavították, küldjenek érte egy „hideggép" kíséretében.

December 23-án éjjel 2 órakor *Kussa Ferenc* mozdonyfűtő, a tapolcai fűtőház dolgozója, szolgálatra jelentkezik. A feladat: *Debrecenbe kell mennie az említett gépért.*

December 24. Reggel 7.15 órakor Kussa Ferenc jelentkezik a debreceni járműjavítóban. A mozdony azonban még nem kész. *(Miért táviratozott akkor Debrecen? A szerk.)*

Este 20 óra. Kussa Ferenc átvette a megjavított gépet és kivontatták a debreceni rendezőbe.

December 27. Az ünnepek már elmúltak. Kussa Ferenc távol a családjától, a rábízott hideg mozdonnyal még mindig a debreceni rendezőben vár.

December 28. A magával hozott hideg élelem elfogyott, az indulásról azonban semmi hír.

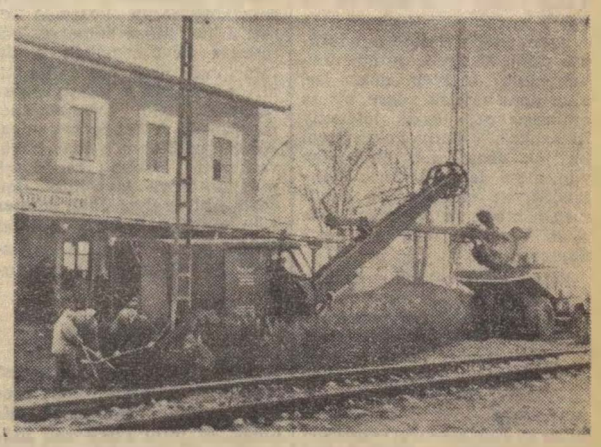
December 29. Reggel 5.20 óra. 117 óra (!!) várakozás után a mozdony és kísérője, egy tehervonattal elindul Tapolcára.

1965. január 2-án 13 óra. Kussa Ferenc éhesen, átfázva 252 óra (!!) távollét után megérkezett Tapolcára.

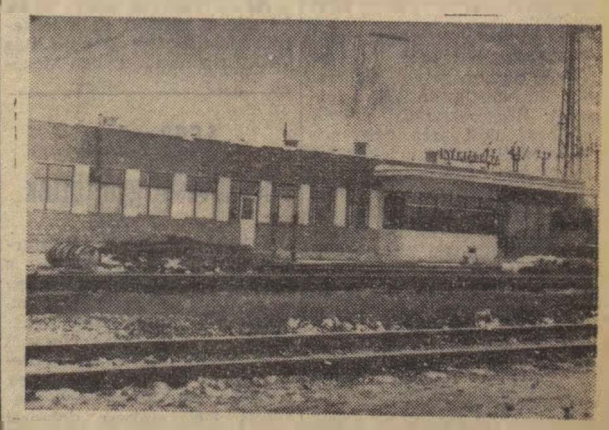
Eddig a történet. Ehhez kommentár sem kell. Hiszen, aki csak hallotta, vagy olvassa most Kussa Ferenc történetét, szinte hihetetlennek tartja, és velünk együtt azon gondolkodik, hogyan fordulhatott elő ekkora felelőtlenség, hogyan történhetett meg ez a nagyfokú embertelenség.

B. K.

Télen sem szünetel a munka



Nyékládháza állomáson a hideg időjárás ellenére sem szünetel az átépítés. Mint a képen is látható, a régi felvételi épület előtt markoló segítségével folyik a vágányhálózat átépítését megelőző földmunka elvégzése.



A régi felvételi épület Miskolc felőli oldalán ott látható már az új épület is.

(Horváth Erika felvételei)

Következetes, emberséges vezetési módszereket

Az egyik igazgatóság osztályvezetőjével beszélgettem. Műszaki ember, régóta vezető poszton dolgozik. Az elé kerülő emberi gondokkal, panaszokkal és tanácskérőkkel türelmes, igazságos.

A vezetők munkamódszereiről esett a legtöbb szó. Köztük saját módszereiről. Arról, hogy az irányítása alá tartozó vezetőkben él-e olyan megértés, segítőkészség, nyíltság, a bajok orvoslása iránt és törekvés az előrehaladásra, mint benne. Személyes tapasztalata szerint a közép- és a legkisebb egységek vezetőiben él-e kellő munkakészség, szorgalom, példamutatás és nyíltság. Gyakorlattá vált-e az emberek munkán alapuló elbírálása. Valóban a legjobbak részesülnek-e kellő megbecsülésben. Ennek megítélésében biztosított-e a munkások törvényesített joga. Megszűnt-e mindenütt az ismeretségen, a két deci boron alapuló véleményalkotás, előjog.

Általában a vezetők és a beosztottak viszonya képezte eszmecserénk alapgondolatát. Az, hogy az utasítások végrehajtása során van-e arra következetes törekvés a vezetőkben, hogy minden ember érezze, hogy ez a társadalom a szocializmus társadalma. Jutott-e elég ideje a gyorsiramú életben, a tervek végrehajtásának ellenőrzése mellett, a vezetés emberi oldalaira.

Mert a tervet teljesíteni kell! De nem mindegy, hogyan. Ezt mondja és így folytatja. — *Az irányításhoz sok személyes tapasztalat és emberség szükséges. Azt akarom, hogy a terv teljesítése mellett, az emberek is elégedettek, egyenesek, nyíltak legyenek. Igazán akarom.* — Ezek búcsúzásom előtti utolsó szavai.

A gondolat jó. Benne van az is, hogy többet tegyünk. Az egyénnek a saját gondja a legnagyobb. De ebben egy kicsit benne van az ország gondja is. Az országéban, meg az emberé. Az elégedettség vagy elégedetlenség hajtó-, illetve visszahúzó-erő. A nyílt, őszinte beszéd feltétele, az egészséges fejlődésnek. Minél bátrabban hívjuk őszinte szándékkal segítségre a bíráló és ellenőrző munkásközvéleményt, annál jobban halad építőmunkánk, a munkások, a szocializmus ügye.

Ezen gondolkodom a búcsúzás után. Eszembe jutnak törvényeink, melyek jók. De, ahol nem hajtják végre, ott az emberek nem érzik jótékony hatásukat. S hány helyen nem hajtják végre. És ahol így van, ott a demokrácia, a munkásjog, az elégedettség sínyli meg a hibát. az emberség hiányát. Vannak még ilyenek? Sajnos, igen.

Egy váltókezelőtől hallottam, hogy egy kis állomás vezetője a termelési tanácskozás elé kiváló dolgozó kitüntetésre mindössze féléves vasutast terjesztett elő, pedig derekas munkások vannak ott 15—20, vagy ennél több éves szolgálattal is. Egy szakszervezeti bizalmi panaszolta, hogy a pályafenntartási főnökség előírta. hogy melyik szakaszról, kit javasoljanak kiváló dolgozó kitüntetésre. A dolgozók „óvatosságból" nem utasították vissza a jogaikat és a munkásdemokráciát sértő gyakorlatot.

Az egyik építési főnökségtől felsőbbsége hatékony intézkedést és rugalmasságot kér. Ám fölöttük nem így intézik a dolgokat. Hónapokon át kérték felsőbbségüket, arra, hogy engedélyezzék egyetlen lovuk leselejtezését, vagy átadását más vállalatnak, mert a lovat nem, de az autót, amivel e használhatatlan lónak takarmányt szállítanak, hasznosabb célra is tudnák használni.

Egy vontatási főnökségen az egyik szakszervezeti szerv számos hibát, önkényes, rossz vezetési módszert és gyakorlatot észlelt. A vezetők a hiba kijavítása helyett a nemlétező bejelentőt keresték. A szolgálati felsőbbség is tudomást szerzett erről. A következmény: a vezetőt kitüntetésre, majd jutalomra javasolták felelősségrevonás helyett. Azóta ez a vezető újabb hibákat halmozott.

Érdemes az alábbi eseten is elgondolkozni. Egy szolgálati vezető tette szóvá, hogy hozzám, csak mint főnökhöz jár a helyi szakszervezet képviselője, de mint tagjához nem.

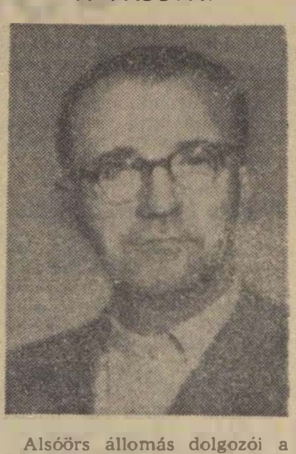
— *Mondja meg, ki védi az én érdekeimet, ki törődik énvelem?*

Igaza volt? Állításában van bizony sommázott mondanivaló, igazság is! Figyelemreméltó akárcsak az osztályvezető módszere Megválaszoltam a szolgálati vezető kérdését. Érdemes most is szólni róla. Arról a hibás, elterjedt gyakorlatról, hogy a szakszervezeti bizottságok többsége a vezetőben csak partnerüket látják és úgy is kezelik őket. Nem keresik bennük a szakszervezet egyenjogú tagját, akit a jogai és kötelességei alapján lehetne és kellene segíteni, megbízni, és számonkérni. Ilyen alapon is támogatni munkájában, segíteni bírálni, emberi magatartásában is. Emellett természetesen maradhat még és kell is, hogy a dolgozók ügyeinek intézése szempontjából partner legyen.

E módszer is feloldhatná a ma még sok helyen ki nem mondott igaz véleményt, feszültséget. Termékenyebbé tehetné az érdekvédelmi munkát, tartalmasabbá, hatékonyabbá a vezetést, teljesebbé a kollektívizmust, az üzemi demokráciát, emberibbé az ügyintézést és otthonosabbá a munkahely légkörét, s a legfontosabb: a tervmegoldás fontosságának rangjára emelheti mielőbb az ember gondját is.

Kovács János

42 ÉVIG SZOLGÁLTA A VASUTAT



Alsóörs állomás dolgozói a múlt év utolsó szakszervezeti taggyűlésén ünnepélyesen vettek búcsút a nyugalomba vonuló *Lőke Pál* főellenőrtől.

Pali bácsi 42 évi szolgálat után vonul nyugalomba. A szakszervezetnek 1945 óta tagja. Lelkiismeretes, kötelességtudó, példamutató vasutas. Az állomás szervezett dolgozói javaslatára a szakszervezeti bizottság *jutalomüdülésben részesítette* Lőke Pált. A beutaló Hajdúszoboszlóra szól.

Kiss Lajos
Alsóörs

Bizalmiak dicsérete

A tapolcai fűtőház 427 dolgozója kivétel nélkül szakszervezeti tag. A fűtőháziakat, főként az utazókat nem könnyű összefogni. A bizalmiak azonban megkönnyítik a vezetőség munkáját. *Faldi Lászlóné* és *Szabó Ferenc bizalmi* például igen jó kapocs a szakszervezeti bizottság és munkatársaik között. Munkájuk dícséretes és követésre méltó.

Bognár Károly

A társadalombiztosítási tanácsok vitás ügyeiről

A társadalombiztosítási tanácsoknak többletmunkát okoz egyes orvosok és szervek helytelen eljárása. A társadalombiztosítási tanácsok viszont elkövetik azt a hibát, hogy jogkörükbe nem tartozó vitás ügyekben is határozatot hoznak. Az ilyen határozatok gátolják a szakmai és szakszervezeti szervek jó együttműködését, hátráltatják a dolgozók ügyeinek intézését. Most néhány ilyen hibát vetünk fel, és ismertetjük törvényes megszüntetésének módját.

A szolgálati főnökség kivizsgálás nélkül igazolatlannak minősíti a dolgozónak azt a napját, vagy azokat a napokat, amelyre a táppénzt a társadalombiztosítási tanács határozata alapján megvonják.

Ez törvényellenes eljárás. Az a tény, hogy a társadalombiztosítási tanács nevelő célzattal egy-két, vagy több napra megvonja a dolgozó táppénzét, nem jelenti egyben azt is, hogy az a nap minden körülmények között igazolatlan.

A szolgálati főnökség köteles a dolgozót meghallgatni és a társadalombiztosítási tanács indokolásának figyelembevételével dönteni, hogy a kérdéses napokat igazoltnak, vagy igazolatlannak fogadja-e el. Ha a dolgozó nem ért egyet a szolgálati főnök döntésével, az egyeztető bizottsághoz fordulhat jogorvoslásért, mivel ez már munkaügyi, nem pedig társadalombiztosítási probléma.

A társadalombiztosítási tanács a vitás ügyi határozatban a táppénz megvonására vonatkozó állásfoglaláson kívül másról nem határozhat.

Nem nyilatkozhat arról sem, hogy azok a napok, amelyekre a táppénzt megvonták, igazoltnak, vagy igazolatlannak tekintendő-e. Ez nem tartozik a hatáskörébe.

Sok orvos a betegként nála jelentkező dolgozót olyan igazolással látja el, hogy az illető rendelésen, vagy kivizsgáláson megjelent. A betegállományba vétellel kapcsolatban nem nyilatkozik.

Nem mondja meg a dolgozónak sem, hogy nem találja keresőképtelennek, tehát dolgozni kell mennie. Az ilyen igazolások birtokában — felvilágosítás hiányában — sok dolgozó több napig elmarad a munkából.

A társadalombiztosítási tanácsok ilyen igazolás alapján a táppénz megadására határozatot nem hozhatnak. Az igazolás a szolgálati főnökségnek szól, a dolgozó távollétét igazolja. A társadalombiztosítási tanácsok feladata, hogy a dolgozókat tájékoztassák, mi a teendőjük, ha orvosnál voltak, vagy megbetegedtek.

Néhány helyen tapasztalható, hogy az ellenőrző orvos a dolgozót visszamenőleg veszi betegállományba.

Ez szabálytalan. Tetőzi a hibát, hogy a visszamenőleges betegállományba vétel után ellenőrzés mulasztást ír be.

Visszamenőlegesen — 48 órán túl — betegállományba vétel, csak üzemi balesetet, vagy sürgős kórházba szállítás esetében lehetséges. Ha az előző eset mégis előáll, csakis a társadalombiztosítási tanács határozata alapján lehet a dolgozó részére táppénzt folyósítani.

A társadalombiztosítási tanács a határozatot az üzemi, vagy ellenőrző orvos véleménye alapján hozza meg. (Az orvos arra vonatkozóan nyilatkozik, hogy a körzeti orvosnál való jelentkezés idején a dolgozó keresőképtelen betegsége fennállhatott-e.) Ha ugyanis az ellenőrző orvos visszamenőlegesen — öt-hat nap eltelte után — vett valakit betegállományba, kellő időben nem is tudta előírni a dolgozónak az ellenőrzésen való jelentkezés időpontját. Ilyen formán a dolgozó ellenőrzés mulasztást nem követhetett el.

A társadalombiztosítási tanácsok feladata ezeknek a szabálytalanságoknak a felszámolása, úgy, hogy megkeresik a kapcsolatot személyesen, vagy levélben az illetékes ellenőrző orvossal, és megbeszélik velük a hiányosságokat, valamint a helyes eljárást.

Előfordul olyan eset is, hogy amikor a társadalombiztosítási tanács egy-két napra megvonja a táppénzt a dolgozótól, a szolgálati főnökség kivizsgálás nélkül igazolatlannak veszi a mulasztott napokat, a dolgozó szabadságából levonja és a levont szabadságnapokat kifizeti.

Ez szabálytalan, megengedni nem szabad. Az a helyes eljárás, hogy ha a szolgálati főnökség megfelelő kivizsgálás után jogosan vette igazolatlannak a mulasztott napokat a szabadságot az igazolatlan napok mennyiségével csökkentik. Erre az időre bért elszámolni nem lehet.

Mikor kapják meg az újítási díjat?

A Landler Járműjavítóban a 424-es mozdonyok hengercseréje nagyon elszaporodott. Ennek okait kutatták többben is, míg *Fenyvesi Lajos* és *Rudó József* rájött, hogy a repedést — ami miatt a eseréket végre kell hajtani — a gőzhengert és a tolattyúszekrényt összekötő borda okozza. A két test a különböző hőmérsékletű mozgás következtében a dilatációnak nem tud ellenállni, és a borda a tolattyúszekrényhez való érintkezésnél megreped. A repedések megelőzésére, illetve a már bekövetkezett kisebb repedések megjavítására javaslatot dolgoztak ki, melyet *1962. január 9-én* nyújtottak be a vállalat újítási előadójához. A javaslatot 70 002 sz. alatt naplózták.

1962 április

1962. április 5-én értesítést kaptak a vállalattól, mely szerint gazdasági számítást készítenek, és mint szerkezeti módosítást a *Vasuti Főosztálynak* felterjesztik. Ez azonban elmaradt, helyette 866/IV/1962. sz. alatt a vállalat akkori főmérnöke, *Varga József* a javaslatot elutasította.

Az újítók *1962. július 11-én* kérték a vállalat szakszervezeti bizottságától az elutasítás felülvizsgálását, egyben kiegészítették javaslatukat. A szakszervezeti bizottság a kérelmet felülvizsgálta, és *1962. augusztus 1-én* írásban felkérte a vállalat vezetőségét az elutasítás felülvizsgálására. A válasz újból elutasítás volt, melyet ugyancsak Varga főmérnök adott ki, pedig a felülvizsgálatot a vállalati főnöknek kellett volna elvégeznie.

1962 december

Közben a javaslattevők a járműjavító főtechnológusának is többízben felhívták a figyelmét a nagy népgazdasági kár megakadályozására. Mivel kérésük nem került meghallgatásra, *1962. december 17-én* a Vasuti Főosztály akkori 7. D. osztályán is elmondták tapasztalatukat, és megtették javaslatukat. Meghallgatásra találtak, mert *1963. március 19-én* 124 245/1962. I/7. D. sz. rendelet intézkedett a járműjavítóba bekerülő mozdonyokon fővizsga, illetve főjavítás alkalmával a javaslat kivitelezésére. E nagy javításokra a közeljövőben nem kerülő mozdonyoknál a fűtőházban történő borda elvágásokra azonban nem intézkedtek. A javaslat részleges bevezetése miatt a rendelet kiadása utáni évben 14 mozdonynál 16 hengert kellett repedés miatt lecserélni.

1963 december

1963. december 2-án a KPM. I. Vasuti Főosztály járműjavító osztálya 112 626/1963. JJ. o. III. sz. alatt rendeletet adott a Landler járműjavítónak a gazdasági számítás elkészítésére, és ennek alapján a megvalósítási szerződés megkötésére. Azóta eltelt egy év, a járműjavító osztálytól a KPM I/7-ba került az ügy, és a 101 814/1964. sz. ügyiratban *Benkő Tibor*, a Landler adatszolgáltatása és két szakbizottsági ülés segítségével elvégezte a gazdasági számítást.

Elkészült a szerződéstervezet is, melyet az I/4. szakosztálynak számszakilag felül kell vizsgálni és jóváhagyni. *Tóth Zoltán*, a szakosztály főelőadója azonban a 7. szakosztály egyes műszaki megállapításaival nem ért egyet, így most megkezdődött az újabb vita, melyben az I/1. szakosztály elvi állásfoglalását is kérték.

1964 december

Nem tudjuk, meddig tart még a huzavona, a 29/1959. kormányrendelet előírásait azonban ismerjük. Ez azt írja elő, hogy *a javaslat elfogadásától számított 30 napon belül megvalósítási szerződést kell kötni az újítóval.* Szerződés nélkül javaslatot megvalósítani csak miniszteri döntéssel lehet. Ez esetben a megvalósító szervnek 15 napon belül a bíróságtól kell kérni az újítási díj megállapítását. Ha a Főosztály elfogadási és bevezetési intézkedését miniszteri igénybevételnek vesszük, akkor is valami baj van a törvényesség betartásával.

Az újítók a további huzavona elkerülése végett a bíróságtól kérték az újítási díj megállapítását. Érdeklődve várjuk a végleges döntést.

Sebestyén János

1500 mázsa ócskavasat gyűjtöttek

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói — a múlt év utolsó negyedében — *1500 mázsa ócskavasat adtak* át a Kohászati Alapanyagellátó Vállalatnak. Hasznos munkájukért dicséretet érdemelnek a békéscsabai IV-es, a tótkomlósi XI-es és a mezőtúri I-es szakasz dolgozói és a szegedi igazgatóság II. osztálya, mert minden segítséget megadtak ahhoz, hogy a szállítóeszközök időben rendelkezésre álljanak.

B. Gy.

Baleset árnyékában

A 7571-es tehervonat a nyílt pályán futott, amikor a mozdonyvezető egy teherautót pillantott meg a sínek között. Nyomban a szabályzókarhoz nyúlt, majd ismét kitekintett: Az autó még akkor is mozdulatlanul állt.

— *Ennek fele sem tréfa* — szólt oda fűtőjének. Majd fékcsikorgás, s a hosszú szerelvény a mozdulatlanul álló autó előtt megállt.

— *Sajnos tehetlen vagyok* — tárta szét a karját a gépkocsivezető. — *Eltörött a kardántengely.*

A mozdonyvezető és fűtője, valamint a vonatvezető és a sorompóőr szinte egyszerre indultak a teherautó felé.

— *Hó-rukk!* — Harsant a vezényszó. A tehetetlen test megmozdult. S ahogy az akadályt elhárították. a vonat tovább folytatta útját.

Markos József
Zalaegerszeg

Baleseti krónika

A *Dorog* állomáshoz tartozó új *mészmű* iparvágányán 1964. december 29-én tolatás közben súlyos sérülést szenvedett *Rátkai Ferenc* kocsirendező. Nevezett a mozdony lépcsőjén utazott. Miközben a gép a magasított oldalrakodóhoz járt be, a rakodó lesodorta. *A mult évben 4 halálos baleset történt hasonló okból.* Éppen ezért az ilyen és hasonló esetek megelőzése érdekeben szigorú és sürgős intézkedest kell hozni.

★

Polgárdi Ipartelep állomáson december 29-én vágányellenőrzés elmulasztása miatt az 1125 sz. vonatot a foglalt II. sz. vágányra fogadták. Hogy az esemény nem járt következménnyel, az a mozdonyszemélyzet figyelmességének tulajdonítható.

★

Jól szilveszterezett *Rozsnyai Sándor* kiskunhalasi váltókezelő. A dolognak csupán az a szépséghibája, hogy szolgálat közben vett búcsút az óesztendőtől. Az italozásnak az lett a következménye, hogy az állomási 1. sz. tartalékkal felvágták a 14. sz. központi állítású váltót, ugyanakkor előzetes értesítést nélkül a foglalt III. sz. vágányra járatták a 951/B sz. vonatot. A balesetet ezúttal is a vonatszemélyzet hárította el.

★

Kiskunhalas állomáson január 9-én is elmulasztották a vágányellenőrzést. Emiatt P. S. forgalmi szolgálattevő a 4. sz. őrhely hozzájárulása nélkül feloldotta a bejárati jelzőt, és a bejáró 7379 sz. vonatot csak kézi jelzéssel tudták megállítani a kocsikkal foglalt V. vágányon. Kiskunhalason az elmúlt évben is számos anyagi és személyi károkat okozó baleset történt. Ideje lenne már szigorúbb intézkedések foganatosítására.

★

Január 1-én a *Kapuvár* állomásra bejáró 191/A sz. vonat hátsó 6 kocsija megállás közben részben feltorlódott, illetve kisiklott. A vizsgálat szerint a baleset azért következett be, mert a vonatra utánfutóként akasztott 424 067 sz. mozdony személyzete még megállás előtt le akart akasztani a váltók előtt. A mozdony fűtője a szerkocsin átmászva próbálta leakasztani a vonóhorgot. A feszülő vonóhorog miatt mozdonyvezetőjétől nyomást kért, mely miutan erősebb volt a szükségesnél, azt eredményezte, hogy a felig légfékkel fékezett vonat első részére a kézifékes hátsó rész nagy erővel torlódott. Az így végzett „gyorsabb" munka ezúttal „csak" súlyos anyagi következményt kívánt, de végződhetett volna másként is.

★

Portelek állomáson január 4-én a 2028 sz. vonatot a 2061 sz. vonattal foglalt III. vágányra járatták. Az ütközest ezuttal nem sikerült megakadályozni. Így a két vonat mozdonya szolgálatképtelenné vált, és forgalmi akadály keletkezett. A vizsgálat folyamatban van.

★

Január 5-én *Szolnok* és *Abony* között utasítás ellenes váltóellenőrzés miatt a 2791 sz. menet szembehaladt az 5688 sz. vonattal. A veszélyes helyzetet az 5688 sz. vonat mozdonyszemélyzete vette észre. Ennek köszönhető, hogy nem történt rendkívüli esemény.

★

Január 7-én a Karcagi-pusztától Hajdúszoboszlóig két kijárati jelzőt és egy vezetéktartó oszlopot döntött ki a 4768 II. sz. vonat egyik kocsijának megcsuszamlott vaslemezrakománya. A Szolnoktól végig áthaladással közlekedő vonat 8. kocsijában az Északi Osztószertár szállított vaslemezrakományt. Az anyagok rossz elhelyezése mellett még a kocsi ajtaját sem csukták be. A rázkódás következtében az egymásra helyezett kötegeletlen lemezek a nyitott ajtóig csúsztak, és az útjukba eső tárgyakat megrongálták. kidöntötték. Az esemény mindemellett szerencsés kimenetelűnek tekinthető, mert a közben lehullott anyagok nem estek vágányra, nem okoztak forgalmi akadályt, és személysérülés sem történt.

★

A távolról menesztés már több esetben okozott balesetet. Január 10-én *Ferencváros Nyugati* rendezőben az 520 056 sz. gép magának tulajdonított jelzésadásra megindult, és beleszaladt a XVII. sz. vágányról kijáró 2150 sz. vonatba. Anyagi kár és forgalmi akadály keletkezett. A vizsgálat folyamatban van.

Húsz éve történt

PÉCSI VASUTASOK EMLÉKEZNEK A FELSZABADULÁS NAPJAIRA

Húsz évvel ezelőtt indult meg újra az élet a felszabadult *Pécs állomáson* és a környező vasútvonalakon. Erről az ágyúdörgésben és géppisztoly ropogásban született szabadságról, a munka és a forgalom újra indulásáról beszélgettünk a pécsi csomópont dolgozóival.

A felszabadulás előtti utolsó szolgálatának emlékét így eleveníti fel *Cserfai József* térfőnök, aki ma 44 éves és akkor tisztként teljesített szolgálatot az állomáson.

— 1944. november 27-e hétfő este, esős, csepergős, csúnya novemberi idő volt. Éjszakai műszakra jöttem Domonkos Imre tisztkollégámmal. Mindketten forgalmi szolgálattevők voltunk, a külső forgalmista én voltam. Pécs állomáson nagy zűrzavar uralkodott. A német csapatok utolsó töredékei, amit tudtak „mentettek" Barcs felé és nyugati irányba. A szovjet csapatok már Villány és Pécsudvard térségében voltak. A német tisztek tőlük kérdezgették, hol vannak az oroszok. Amikor megmondtuk nekik, elsápadtak, s reggelre mind eltűntek egy szálig. Másnap este már a szovjet előőrsöket fogadtuk az állomáson.

Az első vonat

— Hogyan indult meg újra az élet? Mikor indították az első vonatot?

— 1944. december 2-án jöttünk először szolgálatba — vette át a szót *Szutyor Béla* intéző, ma térfőnök, abban az időben kocsirendező volt. — *Legnagyobb örömünkre azt tapasztaltuk, hogy állomasunkon a front átvonulása alatt semmi olyan rongálódás nem történt, ami megnehezitette volna, hogy Pécs állomáson a munkát a legrövidebb idő alatt újra megkezdhessük. Első dolgunk az volt, hogy kitakaritottuk az állomást. Az első vonat az akkori Üszög állomasról kapott mozdony segítségével indult a pécsi repülőtérre, ahová teglát és más épitőanyagot szállitottunk. A szovjet csapatokat segítettük ezzel, hogy a repülőteret újra fogadóképessé tegyék.*

Kovács Sándor, állomásfőnök-helyettes, húsz évvel ezelőtt is itt dolgozott Pécs állomáson. *Ő volt az állomás első kommunista párttitkára.* A két évtizede történt eseményekre így emlékezett:

— A felszabadító szovjet csapatok arra is gondot fordítottak, hogy a felszabadult területeken újra meginduljon az élet. Intézkedtek, hogy a pécsi kórházak és iskolák szenet kapjanak. Mi, vasutasok ebben is segítettünk a megmaradt kocsikkal, mozdonyokkal.

A fasiszták Magyarbolynál felrobbantották a Karasica-hidat — folytatta —. *A szovjet parancsnokság felhivására a pécsi dolgozók, köztük a vasutasok is részt vettek a hid helyreállításában. Amikor a hid határidő előtt elkészült, a szovjet parancsnokság minden dolgozónak 10—10 mázsa szenet adott. Igen nagy szó volt ez azokban a nehéz időkben!*

Közellátási bizottság

Nemcsak a kocsikról és mozdonyokról kellett gondoskodni, hanem az emberekről is.

— Ezt a feladatot az 1945 januárjában megszervezett pártalapszervezet vállalta magára állomásunkon — mondotta *Kovács Sándor*. — *Közellátási bizottságot alakitottunk. A legnagyobb problémát a sóhiány jelentette. Ezért egy brigádot szerveztünk, melyet egy mozdonnyal és néhány személykocsival Mármarosszigetre küldtünk sóért. Ez volt az úgynevezett „virtuska" vonat. Amikor megjött a só, kiosztottuk. Gyakran jöttek hozzánk idős emberek is lisztért, cukorért, vagy más élelmiszerért, melyre szükségük volt, hogy ne éhezzenek. Igyekeztünk mindenkin segíteni.*

— Nem dolgozott rosszul ez a közellátás. A régi vasutasok úgy mondják, hogy valóságos kis állami gazdasága volt Pécs állomásnak — jegyeztük meg.

— Igen — folytatta az állomásfőnök-helyettes. — *Állattenyésztésünk központja a mai vasutas sportcsarnokban volt. Harmincnál több fejőstehenet tartottunk ott és sertésünk is volt egy falkára való.*

— Meddig gazdálkodtak így?

— Amig az egész ország felszabadult és kialakult a közellátás egységes rendszere.

— 1945 tavaszán indítottuk a fővárosba az első vonatot — vette át a szót Szutyor Béla, térfőnök. — *Élelmiszert és szenet szállítottunk a sokat szenvedett budapestieknek.*

Ablak nélküli vonat

— A járműhiány nagyon megnehezítette a dolgunkat — szólt Cserfai József. — Pécs állomáson egyetlen személykocsi sem maradt. Még szerencse, hogy egyik rakodó vágányunkon itt hagytak 20 teherkocsit. Sérült kocsit sokat összeszedtünk. Ezeket javitották meg a fűtőház kocsiműhelyének dolgozói. Üveghiány miatt bedeszkázták az ablakokat. Persze világítás sem volt a kocsikban. 1945. május 1-én ünnepélyesen avattuk fel az első olyan személykocsinkat, amelyiken már volt ablak és gázlámpa is égett benne. A kocsi számát is megjegyeztem: 50 831-es volt.

— Hogyan segítettek a mozdonyhiányon?

— Volt itt egy szovjet páncélozott mozdony, az segitett az állomási munkában. Bár először féltünk ettől a hatalmas acél monstrumtól, hiszen mi csak kis gépekkel tolattunk. De hamar megszerettük, mert a szovjet személyzet igen jól kezelte. „finoman" tolatott a hatalmas géppel — magyarázta Szutyor Béla, az egykori kocsirendező.

— A pécsi fűtőházban csak négy gép maradt, de egyik sem volt üzemképes — kapcsolódott a beszélgetésbe *Hegyi József* műszaki felügyelő, aki 1941 óta a fűtőház dolgozója. Mohácson szerencsére sértetlenül megmaradt négy 326-os gép. Ezekkel kezdtünk dolgozni. A menekülő fasiszták ezeket is megrongálták, de mi mindegyikből kiszedtük a használható, javítható alkatrészeket. Négy ilyen 375-ös mozdonyból sikerült kettőt összeállítanunk.

Nehéz idők voltak azok. Sokszor éhezve, fázva, de nagy-nagy bizakodással dolgoztak. — Nem hiába.

L. J.

Készül az újabb regény

Mivel tölti napjait a nyugalmazott miniszter

Kereken egy esztendő telt el azóta, hogy *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter nyugalomba vonult. Az állami és a társadalmi élet vezérkarában eltöltött hosszú munkásévek után hogyan telt el az 1964-es esztendő? *Mivel tölti napjait a nyugalmazott miniszter?*

Erről beszélgetünk *Kossa* elvtárs pasaréti otthonának dolgozoszobájában. A tágas, világos helyiség könyvtárszobának is beillenék. A könyvespolcok megrakva könyvekkel, szinte a mennyezetig. Egy szekrény, a házigazda gazdag, a hazai és a külföldi kiállításokon egyaránt sok dijat nyert bélyeggyűjteményét őrzi. Az iróasztalon táskarógép, kéziratok. Mindez arról tanúskodik, hogy itt tevékeny alkotó munka folyik.

— Most érkeztem el oda, hogy megvalósithatom régi tervemet, megirhatom élményeimet — kezdte a beszélgetést Kossa elvtárs. — *Regényt, novellákat, cikkeket irok.*

Amikor ezeket mondja, arcán elégedett, amolyan fiatalos mosoly jelenik meg. Szivarra gyújt, mélyet szippant és tovább folytatja:

— Persze, ezt nem úgy kell érteni, hogy teljesen félrevonultam, s csak az irásnak élek. A társadalmi élettől nem szakadtam el. Nem is tudnék. A munka, a közügy szolgálata éppen úgy hozzá tartozik életemhez, mint a rendszeres táplalkozás. A Magyar Bélyeggyüjtő Szövetség és az Idegenforgalmi Tanács elnöki tisztét társadalmi munkában látom el. Ezenkivül mint országgyülési képviselő, rendszeresen ellátogatok választóimhoz, Veszprém megyébe, Pápára. Meg úgy a sportolásnak sem mondtam búcsút. Ma is rendszeresen járok teniszezni. Elvégre a mozgásra is szüksége van az embernek. A szellemi igénybevétel, a sok irás után mindig felüdit a sport, a testmozgás.

— Jelenleg milyen munkán dolgozik?

— Most rendezem nyomdakész alá a Vissza a Dunához cimü regényemet, de közben már hozzáfogtam egy másik regény megirásához. Ezt egy korrajznak szánom. Főhőse egy népbarát református pap, aki később kulákká válik. Ezernyi élményem van a felszabadulás óta eltelt húsz esztendőről is. Tervbe vettem, hogy ezeket az élményeket is megirom.

— Miről szól a most elkészült regény?

— A Vissza a Dunához tulajdonképpen folytatása a Dunától a Donig cimmel még a felszabadulás utáni években megjelent regényemnek. Saját élményeim alapján, mozaikszerüen igyekeztem megirni, hogy a szovjet hadsereg miként üzte ki szovjet földről és hazánkból is a fasiszta csapatokat. A regény egy kicsit Budapest felszabadulásának is emléket állit. Hiszen jó magam is a fővárosban szabadultam fel. De addig, mig idáig eljutottam, hosszu, kalandos és veszélyes volt az ut.

— Az elkészült regényből kaphatnánk egy részletet lapunk számára?

— Nagyon szivesen. Az Irany a Duna cimü fejezetben *eppen van egy olyan részlet, amely a vasúton megtett kalandos utazásunkról szól. Én ezt a részt ajánlanám.*

(A regényrészletet — két folytatásban — közöljük majd a *Magyar Vasutas* következő számaiban.)

Visi Ferenc

Szakmát, zenét és dalt tanulnak Szolnokon

Sokoldalú tudományos ismeretterjesztési programot dolgozott ki a művelődési ház vezetősége és a szakszervezeti bizottság a *szolnoki járműjavító* dolgozói részére. A terv fontos részét alkotják a munkások szakismeretének növelését szolgáló gőzmozdony. teher- és személykocsi szerkesztésével, építésével, javításával foglalkozó műszaki munkásakadémiai tagozatok.

Nők akadémiája

Hasznos téli estéket biztosít a sokrétű és nagy érdeklődéssel kisért nők akadémiája. Programjában a nő, a család egészségtana, a táplálkozás, a kozmetika, hogyan és mit olvassunk, a szép-próza mesterei közül pedig Jókai, Mikszáth, Gardonyi életműve szerepel. A dzsessz történetéről, az egyenjogúság gyakorlatáról, a válásról, a nők munkaügyi helyzetéről, az öltözködésről, a szép otthonról, a háztartási gépek alkalmazásáról, kezeléséről és a nők világkongresszusáról hallanak előadást a műhely nődolgozói és a vasutas feleségek.

A művelődési otthon és az új városi általános iskola közös rendezésében az iskolások és a dolgozó fiatalok számára minden szerdán vetítéssel egybekötött filmesztétikai előadást tartanak.

Több mint 280 bérlettulajdonos és több tucatnyi érdeklődő hallgatja a film es korok történetét. Közben a Gábor diák, a Rákóczi hadnagya, a Ludas Matyi, Légy jó mindhalálig, Valahol Európában és a Hogy állunk, fiatalember című filmet nézik és vitatják meg.

Zenei szakkör

A helyi népművelési és tudományos ismeretterjesztő munkában új, figyelemre méltó kezdemenyezés hívja magára a havi program olvasóinak érdeklődését. Ifjú zenei szakkör foglalozas. Kik részére, miert és milyen tartalommal szervezték a szakkört — erről beszélgettünk *D. Nagy Jánossal*, a művelődési ház igazgatojával.

— A járműjavitómühely nagymúltú kórusmozgalmának fellendítéséről, a szakmunkások zenei műveltsége növeléséről, pontosabban megalapozásáról beszélgettünk — mondja Nagy elvtárs — *ekkor jutottunk az elhatározáshoz, hogy a felnőttek mellett e munkát már a jövő leendő szakmunkásainál kell kezdeni. Hozzáláttunk. Programot dolgoztunk ki. Elmondtuk terveinket a vállalatnál dolgozó ipari tanulóknak és vezetőiknek. A program főként az első és másodéves ipari tanulók tetszését nyerte meg. De a harmadévesek közül is sokan jelentkeztek a szakkörbe. Az ipari tanulóknak több, mint a fele. 168-an minden hét szerdáján szakköri foglalkozáson vesznek részt.*

Hangverseny — szellemi vetélkedő

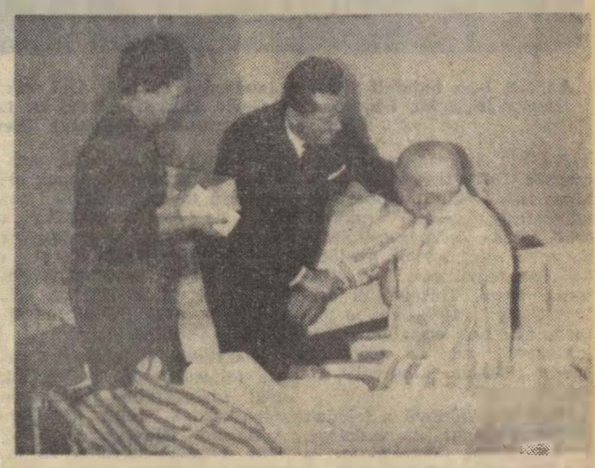
— Mivel foglalkoznak a szakköri foglalkozásokon?

— A program az általános iskolában tanult zenei ismeretek ismétlésével kezdődik, majd a zenének, mint művészetnek, a művészetek sorában elfoglalt helyével folytatódik. Zenetörténet: az egyházi és világi, a lejegyzett zene, valamint a zenei korszakokkal való ismerkedés képezi a további tananyagot. A történelem, irodalom és zene kapcsolatával, a XIX. századi magyar zenei fellendüléssel, Erkel és Liszt zenéjével, operával is megismerkednek majd a fiatalok. Közben számos hangversenyen, zenei szellemi vetélkedőn, klubrendezvényen vesznek részt. Egyszólamú népdalokat, munkásmozgalmi dalokat tanulnak.

Dicséretes kezdeményezés. Szakmát és zenét, munkát és dalt egyszerre tanulnak a szolnoki járműjavító fiatal munkásai.

—kj—

Kedves vendégek Pécelen



Minden jót, jó egészséget és mielőbbi gyógyulást kivánunk bácsikám.

Még karácsony előtt történt. A péceli MÁV Továbbkezelő Kórházat — az ismerősökön kívül — „idegenek" is felkeresték. Betegek hozzátartozójuk nem volt és mégis...

A Vasuti Főosztály szakszervezeti bizottságának nobizottsága látogatott el Pécelre. A korház kultúrtermében a járóbetegeket *Hidasi Jenő*, a főosztály szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte, *majd Rödönyi Károly vezérigazgató elvtárs üdvözletét, jókivánságait tolmácsolta.* Őszinte, meleg hangon szólt a kórház orvosainak és ápolóinak fáradságos munkájáról is, amellyel elősegítik a gyógyulást, a nyugodt pihenést. A kedves szavak után a nőbizottság tagjai ajándékot adtak at a betegeknek.

Az üdvözlésből, a megemlékezésből a fekvő betegek sem maradtak ki. *A látogatók sorra járták a kórtermeket és a betegágyaknál kivántak minden jót, eredményes gyógyulást.*

Kis figyelmesség volt az egész és mégis nagyon sok emberséget, önzetlen gondoskodást, jóleső együttérzést fejezett ki ez a látogatás.

Az új épület elkészült — a problémák nem szüntek meg

Amikor Szombathelyen a felvételi épület szomszédságában hozzáfogtak egy öltözőt, mosdót és irodahelyiséget magába foglaló új létesitmény építéséhez, arról is szó volt, hogy abban *majd a vonatkisérők is helyet kapnak.* Ezt az igéretet csak részben váltották be. Az igaz, hogy a vezénylet és a vonatkisérők részére biztositottak várakozóhelyiséget, öltözőt és zuhanyozót, de akik pihenni akarnak, azoknak változatlanul a teherpályaudvari laktanyát kell igénybe venniük.

A régi laktanya nem felel meg a követelményeknek. Rendszerint zsúfolt, s a mellékhelyiségek sem higiénikusak. A termelési tanácskozásokon a vonatkisérők többször felvetették ezt a problémát.

Foki István
Budapest

A TBÉF Esztergom és Dorog állomások között újtípusú kábelfektető berendezéssel végezte el az egyébként nehéz fizikai munkát igénylő kábelfektetést

(Horváth Erika felv.)

Nyugalomba vonuló vasutasokat tüntettek ki

A vasút szolgálatában eltöltött több evtizedes kiváló munkásságuk elismeréséül nyugállományba vonulásuk alkalmával több dolgozót részesitettek kitüntetésben.

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

A MUNKA ÉRDEMREND BRONZ fokozata kitüntetést adományozta *Lazányi Albert* m. főellenőrnek, (Pályafenntartási Technikum), *Illyés Kálmán* főfelügyelőnek (KPM I/6. szakosztály), *Buzás István* felvigyázónak (Érd állomás), *Pásztói János* felvigyázónak (Budapest. Ferencvaros állomás), *Oszkó József* felügyelőnek (Nagyszentjános állomás), *Ivánfi Ferenc* főfelügyelőnek (Székesfehérvár állomás), *Sári Péter* főellenőrnek (Vac állomás), *Reményi Nándor* főellenőrnek (Budapest, Nyugati pályaudvar).

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN részesitette *Pallai Pál* főellenőrt (Debrecen állomás), *Tari János* felvigyázót (Budapest Ferencváros állomás), *Kovács János* m. főellenőrt (Baja fűtőház), *Bot István* felvigyázót (Budapest Ferencváros állomás), *Holló János* felvigyázót (Budapest Nyugati pu.), *Ár István* felvigyázót (Budapest Landler Jenő Osztószertár), *Daczó Ernő* m. főellenőrt (Pécs fűtőház), *Bodoki József* m. főellenőrt (Bátaszék fűtőház), *Bodnár Árpád főellenőrt* (Budapest Nyugati pu.), *Bazsó János* főellenőrt (Budapest Keleti pu.), *Ábrahám István* m. főellenőrt (Celldömölk fűtőház), *Cagányi Pál* m. főellenőrt (Dunakeszi Járműjavító ÜV.), *Bognár Miklós* felügyelőt (KMP I. Gazdasági Hivatal), *Fábián Tibor* főfelügyelőt (BVKH).

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSERETBEN részesitette *Hajnal Pál* m. főtanácsost (KPM I 6. Szakosztály), *Szabó Ferenc* főellenőrt (KPM I. Gazdasági Hivatal), *Gyenei György* felvigyázót (Dombóvár Pályafenntartási Főnökség), *Kövesdi János* m. felvigyázót (Dombóvár fűtőház). *Agoston József* m. felvigyázót (Pécs fűtőház). *Horti Imre* felvigyázót (Jászberény állomás), *Tóth István* felvigyázót (Sátoraljaújhely Pályafenntartási Főnökség). *dr. Kuncz Andor* főorvos-főtanácsost (MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet), *Jászai Nagy József* m. főellenőrt (Kisterenye fűtőház), *Haragos Imre* m. főellenőrt (Szombathely fűtőház), *Boldizs Kálmán* főellenőrt (Budapest Nyugati pu.), *Kispál József* főellenőrt (Szolnoki Járműjavító ÜV.), *Kovácsik István* főellenőrt (MÁV Autófuvarozási Főnökség), *Sziklási Károly* főfelügyelőt (KPM I. Gazdasági Hivatal), *Makó Pál* segédmunkást (Hódmezővásárhely állomás), *Halász Gyula* főellenőrt (Landler Jenő Járműjavító ÜV.).

ÚJRA AZ NB I-BEN

Az NB I-be bejutott ifjúsági labdarúgó csapat. Álló sor: balról-jobbra: Marcel, Ruttkai, Szepesvári, Iglói, Ubrankovics, Gerle, Horváth, Both és Lódi. Guggolnak balról-jobbra: Michnyák, Hostyánszky, Beleznai, Glevanovits

A BVSC ifjúsági labdarúgócsapata 1963 tavaszán esett ki az NB. I-ből. A labdarúgószakosztály vezetői minden erőt arra összpontosítottak, hogy a fiatalokból mielőbb ütőképes együttest kovácsoljanak össze. Törekvésük sikerrel járt. 1963-ban, a félfordulós bajnokságban már kialakult az az együttes, amely 1964-ben kiharcolta a feljutás jogát.

Nem volt könnyű a feladat, hiszen a csapat két erőssége, a jobbhátvéd *Ubrankovics* és a jobbszélső *Both* bekerült a felnőtt csapatba. Erre a két játékosra az őszi idényben már egyáltalán nem számíthatott *Jéger József*, az ifi-csapat edzője. Hiányukat megérezte a csapat. De ennek ellenére a tavaszi idényben az első, az őszi fordulóban a második helyen végeztek az *Egyetértés* mögött. Mivel a Budapest I. osztályból két csapat került az ifjúsági NB. I.-be, így a BVSC-nek is sikerült a feljutás.

A szakosztály és az edző vágya teljesült, de a gondok még fokozottabb mértékben jelentkeznek, mint 1963-ban. A három ifjúsági csapatból 1964 végével ugyanis 26 játékos, — egyszerre két korosztály — öregedett ki. Megint új csapatot kell kialakítani, még hozzá lényegesen rövidebb idő alatt, mint legutóbb.

A szakosztály vezetői elsősorban *Jéger József* és *Nagy Sándor* intéző, bíznak abban, hogy sikerül majd helytállniok az NB. I-ben.

Korszerűsítették a Pécsi VSK tornacsarnokát

Január 9-én délután ünnepélyes keretek között adták át rendeltetésének a Pécsi VSK korszerűsített tornacsarnokát.

A most befejeződött munkálatokat a múlt év júniusában kezdték meg a *Dombóvári Építési Főnökség* és a *Pécsi Pályafenntartási Főnökség* dolgozói. 650 ezer forintos költséggel felújították a 20-as években eredetileg műhely céljára emelt épület tetejét, és teljes födémcserét hajtottak végre.

Pécs és *Baranya* megye első korszerű fedett sportlétesítményének átadásán megjelent *Gulyás János*, a Vasutasszakszervezet titkára. *Magyari István*, a pécsi igazgatóság vezetője, *dr. Csernus Kálmán*, a Baranya megyei TS elnöke. A felújított sportlétesítményt a Baranya megyei Tanács nevében *Bödő László* elnökhelyettes adta át a Pécsi VSK sportolóinak.

A sportolók nevében *Verbóczi József* sportköri elnök vette át a tornacsarnokot, majd Magyari István igazgató megjutalmazta az építésben élenjárt dolgozókat. (lj)

Turóczi Judit

„Az év legjobb ifjúsági sportolója"

Az új év első telesport adásának keretében adták át a televízió vándordíját 1964 legjobb ifjúsági sportolóinak. A sorrendet a szakszövetségek javaslatának figyelembevételével állapították meg.

Az év legjobb ifjúsági női sportolója címet *Turóczi Judit*, a BVSC tehetséges úszónője nyerte el. Judit edzői, *Székely Éva* és *Littomericzky Mária* a helyezettekhez hasonlóan emlékvereteket kaptak.

Sporthírek

Tokiói élményeim címmel 1964. december 21-én *Sárosi Imre*, a magyar úszó válogatott keret edzője diavetítéssel egybekötött élménybeszámolót tartott a *Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökségnél*. Ismertette a japán dolgozók életét, kultúráját, technikai fejlődését. Beszélt a 250 km/óra sebességgel közlekedő gyorsvonatokról, az olimpia megnyitásáról, a versenyekről és a sportlétesítményekről. Az előadás után csaknem 16 érdeklődő kérdéseire válaszolt az előadó.

*

Szimultánt adott a közelmúltban 20 üzemi sakkozó részére *Sillye Jenő*, a Magyar Népköztársaság érdemes sportolója, a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* új kultúrtermében. A szimultánban a keleti műszak és a fűtőház dolgozói vettek részt s öten döntetlen eredményt értek el a mester ellen. A legjobban szereplő sakkozókat a budapesti bizottság sakkszakkönyvekkel jutalmazta.

Dicséretet érdemelnek

Az időjárás viszontagsága ellenére is jó munkát végeznek a tatabányai II. pályamesteri szakasz dolgozói. *Tornyai János*, *Karajos Elek* és *Karajos Lajos* szorgalmas, példamutató munkája külön is dicséretet érdemel. Készenléti szolgálatra önként jelentkeznek, s a napi munkájuk után — ha a szükség úgy kívánja — másokon is segítenek. Legutóbb a *tarjáni* állami gazdaság részére érkezett répaszeletet rakták ki külön munkával.

Horváth Zoltán
Tatabánya

HÍREK

— Új vasúti hidat adtak át a forgalomnak a Somogy megyei Pamuk község határában. A Hídépítési Főnökség dolgozói az új híd átadásával jelentősen elősegítették a Kaposvár—Fonyód közötti vonal átépítésének gyorsítását.

— Több vasútl személy- és étkezőkocsit rendeltek a győri Wilhelm Pick Járműipari Művektől az Indonéz Vasutak. Az üzem az új kocsik szállítását 1965 második felében kezdi meg a távoli országba.

— 82 HALLGATÓJA VAN a Győrben folyó segédtiszti tanfolyamnak. A hallgatók — köztük 16 nő — szorgalmasan jegyzetelik az előadásokon elhangzottakat.

A szerkesztőség üzeni

Orosz István Szentes, Tóth Istvánné Jamniczky Ferenc, Foki István Budapest, Bognár Károly Tapolca, Markos József Zalaegerszeg, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Kiss Lajos Alsóörs, Horváth Zoltán Tatabánya felső, Boldizsár Gyula Békéscsaba. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bódogh Mihály Dombóvár, Pintér Lajos Vácrátót, Markos József Zalaegerszeg, dr. Faragó Ferenc, Foki István Budapest, Nagy József Sturovo, Tóth Tibor Kiskunhalas. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Sziládi Sándor Szeged, dr. Gazdag József Szombathely, Bognár Károly Tapolca, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Szentgáli István Gyöngyös, Bódogh Mihály Dombóvár, Nagy István Balassagyarmat, Kisvárdai János Miskolc, Szűcs Ferenc Hatvan. **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Kristóf József Budapest: „Ej jell volna!" című verse közlésre nem alkalmas.

A Hivatalos Lapból

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

1964. 52. számból: 132 521/1964. I./2.B. A felsőfokú technikumot végzett kezdő szakemberek munkabére.

1965. 1. számból: 131 791/1964. I/2.B. Az élüzem címért folyó verseny és a vasútigazgatóságok munkaversenyének 1965. évi célkitűzései.

131 515/1964. I/1. A. Beruházási felügyelőségek szervezése.

132 01 /1964. I/8.D. Új mintájú utazási igazolvány rendszeresítése.

— „INDÍTÁS" címmel ismét megjelent a szegedi MÁV Nevelőintézet növendékeinek lapja. Hírt adnak benne életük minden említésre méltó mozzanatáról. Felelevenednek a külföldi utak, csónaktúrák, a munkatábor, a vezetőképző tábor élményei.

— Nemrég fejeződött be Alsóörs állomáson a szombathelyi igazgatóság által rendezett forgalmi tanfolyam. Most 30 résztvevővel kereskedelmi és áruforgalmi tanfolyam vette kezdetét az állomáson.

— BAGDAD és Basra városok között már üzemel az a szélesnyomtávú vasútvonal, amelyet a Szovjetunió segítségével 15 millió iraki dinár költséggel építettek meg.

— Magyar biztosítóberendezésekkel szerelik fel a Zágrábot Novskával összekötő 224 kilométer hosszú vonalat és a vonal mentén 29 állomást. A korszerű biztosítóberendezést a Telefongyár készíti.

— HATÁRIDŐ ELŐTT fejezte be 1964. évi tervét Szeged állomás rakodógép-karbantartó műhelyének héttagú mérlegjavító brigádja. A brigád lelkiismeretes munkájával már két évvel ezelőtt kiérdemelte a szocialista brigád címet.

— Komphajó összeköttetés létesült a Fekete-tengeren keresztül Szovjetunió és Bulgária között. A komphajón húsz vasúti kocsit lehet egyszerre elhelyezni. Az áthajózás 15 órát vesz igénybe.

— Morse távíró helyett Tesla rendszerű csehszlovák szeléktoros távbeszélőt szereltek fel és adták át rendeltetésének a Bicske—székesfehérvári vonalon. Az új hírközlő berendezés előnye a Morse távíróval szemben — hogy az országos távíró hálózatba is bekapcsolható.

— A SZEGEDI IGAZGATÓSÁG területén ezer diák segített az elmúlt évben a MÁV-nak és az AKÖV-nek a rakodási munkáknál.

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. Duna part állomáson.

ÉRTESÍTÉS

A Keleti Pályaudvar szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja értesíti tagjait, hogy a pénztári tagdíjbefizetés minden hónapban 4-e és 15-e között hétfő, szerda és pénteki napon történik. A fogadónapokon — minden hónapban a 16-a utáni szerdán 14 órától 15 óráig — tagdíjfizetés nincs. A legközelebbi taggyűlésre február 8-án, hétfőn délelőtt 9 órai kezdettel kerül sor a Keleti Pályaudvar kultúrtermében.

Nagyobb várakozó helyiséget kérnek

Azok a vonatkísérők, akik Kelenföldön rövidebb vagy hosszabb ideig tartózkonak, szolgálati feletteseiknek már *többször szóvá tették, hogy várakozóhelyiségük kicsi*. A zsúfoltság, a helyhiány miatt sokszor több órán át a szabadban kell várakozniuk.

A jelenlegi kis szoba mellett van egy nagyobb helyiség. Ez megfelelne a célnak. Ahhoz azonban, hogy a vonatkísérők problémája megoldódjon, az igazgatóságnak kell intézkednie.

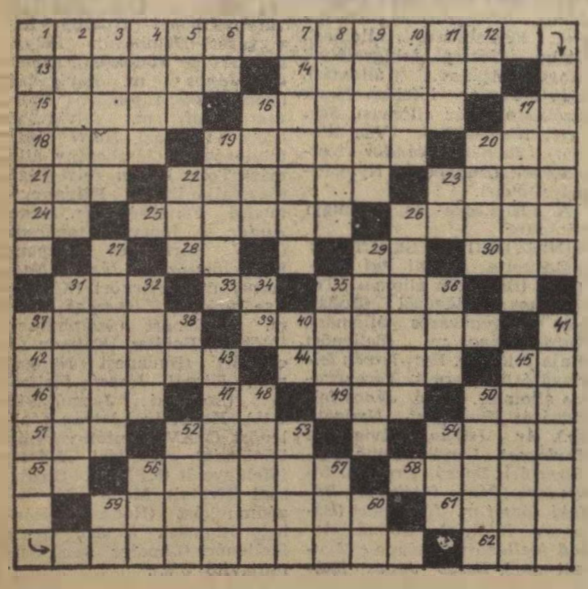
F. I.

Ígéretet már kaptak

Két évvel ezelőtt, amikor befejeződött a Déli-pályaudvar átepítése, a vonatkísérők is új helyiséget kaptak. Az új szociális intézményben öltöző, fürdő és ételmelegítő áll rendelkezésükre. A pályaudvar 160 vonatkísérője örömmel vette birtokába az öltözőket. Az örömbe azonban üröm is vegyült. Az új helyiségben ugyanis mindössze 45 szekrény van. Egy-egy szekrényben 1 plusz 3 tagú csapat tartja felszerelését. Mondani sem kell, hogy ez mennyi bosszúságot okoz. Két éve ígérik a szekrényeket, de a dolgozóknak nem ígéretre, hanem szekrényekre van szükségük.

Foki István

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Felszabadulásunk 20. évfordulója tiszteletére indult. 13. Ógörög ércpénz. 14. Olasz kikötőváros 15. Elaludt a tűz. 16. Nemcsak olvasni. 17. Hangtalan zúr. 18. Ellop, elemel. 19. Szigorúság. 20. Nagy madár. 21. A vonat útja 22. A kijaraton. 23. . . . patrio. hazai szokás szerint. 24. Majdnem fog. 25. Vissza: gyümölcsöt eszegető. 26. Görögország fővárosa. 28. Kettőzve bányaváros. 29. Idősb. 30. Amerikaiak gúnyneve. 31. Mutató névmás, tárgyesetben. 33. Állóvíz. 35. Száma a statisztikából (ék.-fel.). 37. Az Árpád-ház ősanyja. 39. Vízmérték. 42. Zenei műszó: kötötten. 44. Levéllel tesz. 45. Fed. 46. Kevert nyíl. 47. Bánat. 49. Ritka női név. 50. Zenében ária, francia szóval. 51. Derékszíja. 52. Nem félsz (4. kockába kettős betű), 54. Török férfinév. 58. Kicsinyítő képző. 56. Az I. világháború egyik nagy csatájának jelzője. 58 Balatoni község. 59. Zenei műszó, utánozva. 61. Betűpótlással néger törzs 62. Idegen férfinév.

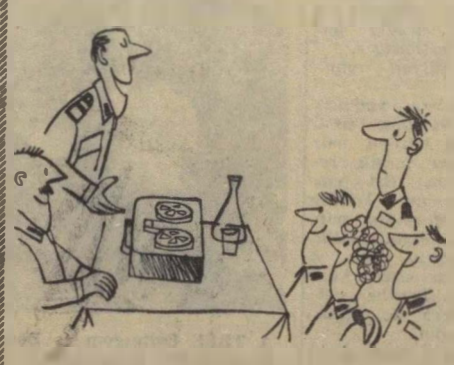
Függőleges: 1. Amalgám. 2. Hajdú megyei község, határraggal. 3 A fényáram mértékegysége. 4 Oslenyben van. 5. Morog. 6. Arzén kémiai jele. 7. Tőle származik a gyomor és a végtagok mesé'e. 8. . . . láz; forróégövi fertőző betegség. 9. Szövetség. 10. Pótlással francia folyó. 11. Kevert sáv. 12. Samarium vegyjele. 16. A Duna mellékfolyója, fonetikusan. 17. A bahcsiszerájl szökőkút női szereplője. 19. Angol nyelvész. 20. Semmikor. 22. A vizsz. 31 párja. 23. Munka Törvénykönyv. 26. Török kerület. 27. A szarvasmarha része. 29. Ismeretlen. 31 Feljebb helyezve. 32. Társai, rövidebben. 34. Állati lakhely. 35. Férfinév. 36 Talár magánhangzói. 37. A vízszintes I-gyel kapcsolatban hangzott el. 38. Latin és. 40 Íme. 41. Kábítószer 43 Erdélyi szász fizikus. 45. Híres velencei híd. 48 Díszes vázái. 50 Lent. 52. Angol lap, újság. 53 Szenvedély. 54. Orosz folyó. 56 Madame. 57 Női név (ék.-fel.). 59 Monte Christo vára. 60. Latin csont.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 37. **Beküldési határidő:** február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Hálózati teljesítmény Ötven százalékot.

Könyvet nyertek: Keszthelyi Béla, Újszász vasútállomás, Oláh Zsolt, Miskolc, Iván u. 18 fszt. 2. Lőrincz Lajos, Szombathely, Tóth Árpád u. 20 Varga László VIII oszt. tan., Komló, Vörösmarty u 5 Papp Béla főtiszt, Pécs, Színház tér 1.

Szakszervezeti választások



— Kovács elvtárs hozzászólása sajnos a folyosón hangzott el, de szerencsére magnóra vettük fel...

— Olyan sok szépet mondtak magáról a jelölésnél, hogy nálam is jelöltnek számít!

(Pusztai Pál rajzai)

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI. Benczúr u 41
Telefon: városi: 229—658.
Üzemi: 39—71
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM Ára 40 fillér 1965. FEBRUÁR 3.

7,9 millióval több utas, 4,8 millió tonnával több áru

A vasút 1965. évi feladatairól, a dolgozók egészségügyi és szociális helyzetéről tárgyalt szakszervezetünk központi vezetősége

Szakszervezetünk központi vezetősége január 29-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Beckl Sándor*, a SZOT titkára, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Végh Lajos* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár, és *Juhász Miklós*, az MSZMP KB ipari és közlekedési osztályának munkatársa.

Az ülést Végh Lajos nyitotta meg. Üdvözölte a részvevőket, ismertette a napirendet, majd átadta a szót Szabó Antal főtitkárnak, az első napirendi pont előadójának, aki Szakszervezetünk feladatai az 1965. évi tervek teljesítésében címmel tartott részletes tájékoztatót.

— 1964 végén a vasút nehéz, de eredményes évet zárt — kezdte a beszámolót Szabó elvtárs. — *Olyan évet, amely hazánk társadalmi és gazdasági fejlődésében jelentős előrehaladást hozott.* A mérleg elkészítése idején azonban már olyan szempontból is elemeznünk kell a helyzetet, hogy az 1965-ben reánk háruló feladatok teljesítését milyen kedvező és kedvezőtlen jelenségek befolyásolják, különös tekintettel az MSZMP Központi Bizottságának december 14-i határozatára, és a SZOT 1964. december 30-án kialakított irányelveire. A vonatkozó párt- és SZOT-határozatok átfogó képet adnak jelenlegi helyzetünkről, rámutatnak arra, hogy kitűzött céljaink eléréséhez milyen intézkedések és módszerek szükségesek.

Kedvező és kedvezőtlen jelenségek

Az előadó ezután ismertette a vasút 1964. évi teljesítményét. A személy- és áruszállítási tervek elemzése után hangsúlyozta, hogy bár éves viszonylatban terven felül teljesítettük szállítási feladatainkat, év közben több esetben is előfordult, hogy a bányák és az építőipar igényeit nem tudtuk kielégíteni.

A sok kedvező jelenség mellett egészségtelen tendenciák is mutatkoztak munkánkban — hangsúlyozta. — Egészségtelenül alakult például a foglalkoztatás. *A múlt év első tizenegy hónapjában 226 576 túlórával használt fel a vasút többet, mint 1963-ban egész évben. A járműjavító ipar ugyanebben az időszakban 459 303 túlórával vett többet igénybe.* A túlórák nagymértékű emelkedését mutatja, hogy az előző évhez képest a túlórafelhasználás a vasúti közlekedésben 152, a vasúti iparban 333 százalék volt.

Kedvezőtlenül alakult a vasút baleseti helyzete is. *1964-ben összesen 6147 baleset fordult elő, 63 vasutas halt meg munka közben, 38 szenvedett csonkulásos balesetet.* A kiesett munkanapok száma 13 837-tel volt nagyobb a bázisidőszaknál.

Tovább növekedtek szállítási feladataink

1965-ben tovább növekedtek a vasút szállítási feladatai. *A személyszállításnál — 415 millió — 7,9 millió utassal, az áruszállításnál pedig — 115,5 millió — 4,8 millió tonnával több árut kell elszállítani a múlt évinél.* A vasúti ipar viszont 2 százalékkal, a vasúti házilagos építőipar pedig 8,2 százalékkal kapott alacsonyabb tervfeladatot. A népgazdaság 1965-ben *3 milliárd forintot biztosít beruházásokra*, 2,5 milliárd forintot pedig felújításokra. Beszerzésre kerül 52 darab korszerű, 2000 lóerős Diesel-elektromos vonali mozdony, 250 személy- és 3500 teherkocsi. Az új beszerzésű mozdonyok segítségével a vasút vontató járműveinek lóerőkapacitása 8,2 százalékkal nő.

A párt 1964 decemberi határozatát, valamint a SZOT ugyancsak decemberben kialakított irányelveit és a vasút 1965. évi tervét figyelembe véve, a szakszervezet legfontosabb feladatait a következőképpen fogalmazta meg az előadó:

— A szakszervezeti tisztségviselőknek minden szinten fel kell készülni a terv és ezzel kapcsolatosan a mozgalomra háruló tennivalók átfogó megismerésére. Ugyanakkor gondoskodni kell arról, hogy az éves terv igazgatósági, majd azt követő munkahelyi bontásban a megyei bizottságok és szakszervezeti bizottságok útján minden dolgozó előtt ismert legyen. *Erre nagyszerűen fel lehet használni a februári termelési tanácskozásokat, ahol a tervfeladatok száraz ismertetésén kívül minden szakszervezeti tisztségviselőnek felelősségteljes kötelessége megmagyarázni, hogy a munkacsoportoknak és az egyes dolgozóknak miért és hogyan kell végezni munkájukat.* Meg kell értetni azt is, hogy a legkisebb egység munkája is szerves része a vasút bonyolult szervezetének.

A dolgozókkal részletesen meg kell ismertetni *a vasút 1965. évi intézkedési és takarékossági tervében foglaltakat is.* Meg kell értetni, hogy az egyes intézkedések, amelyek beillenek a népgazdaság minden vonalán végrehajtandó feladatokba, minden vasutas dolgozót személyesen is érintenek. Annál is inkább, mivel *a takarékosság, a gazdaságosság, a gyorsabb, célszerűbb munka eredményét egész népünk, köztük a vasutasok is élvezik.* Elsősorban a szocialista brigádok tagjainál, de minden dolgozónál el kell érni, hogy a rendelkezésre álló anyagi és technikai eszközök figyelembevétele mellett mielőbb kialakítsuk a leghaladottabb, a legkorszerűbb munka módszereit.

A szocialista brigádok tagjai nemcsak munkájukkal, hanem munkahelyi és magánéletükben, magatartásukkal az új, szocialista embert mint mintaképet vetítik a többi dolgozók elé. *A szakszervezetnek állandó feladata a dolgozók nevelése, és ehhez kiváló segítség a szocialista brigádtagok eddigi fejlődése*, hiszen a pozitív vonások minél szélesebb térhódítása a még erre a fokra el nem jutott emberek között is nagy hatást fejt ki. Tehát, amikor minden erőnkkel felkaroljuk a szocialista brigádmozgalomban részt vevő munkatársaink tevékenységét, akkor a terveink teljesítése mellett a dolgozók nevelésének is jelentős szolgálatot teszünk.

Fegyelmet minden területen

A vasút fegyelméről szólva rámutatott, hogy sokan a fegyelmet csupán a fizikai dolgozókra korlátozzák. Ez a kérdésnek csak egyik oldala. Számos példa bizonyítja, hogy *a fegyelem meglazulásának nem csupán a dolgozók az okai, hanem a vezetésben megmutatkozó tervszerűtlenségek*, nem egy esetben törvénytelenségek és az utasítások egybehangolatlansága.

— Amikor a fegyelem megszilárdításáról beszélünk, akkor úgy tartjuk helyesnek, ha azt szélesebb értelemben fogjuk fel, és fegyelmi helyzetünk javításának minden területére kiterjedő munkát végzünk — mondotta a többi között, majd így folytatta:

— Szakszervezetünk tisztségviselőinek kötelességük, hogy a fegyelem megszilárdítását minden fokon és minden területen segítsék. Hiszen a vasúti munka minden más munkánál fokozottabban feltételezi a fegyelmezettséget. Itt az utasítások be nem tartása, a fegyelmezetlenség minden esetben súlyos következményeket vonhat maga után. Éppen ezért, *szakszervezetünk teljes súlyával támogatja azokat a vezetőket és dolgozókat, akik a fegyelmezett munkára, a fegyelem betartására törekszenek, és nem kelnek védelmére azoknak, akik a fegyelmet megbontják.* Törvényeink megfelelőek, a munkát szabályozó rendeletek tartalmazzák mindazokat a jogokat és kötelezettségeket, amelyek szellemében dolgozunk. Ha betartjuk a törvényeket, fegyelmezett, eredményes munkát végezhetünk.

Ésszerű munkaerő-gazdálkodást

A munkaerőhelyzetről szólva a főtitkár elmondotta, hogy folyamatban van egy olyan intézkedés, mely szerint, ha a vasút a feladatait a tervben jóváhagyott munkaerővel szemben kevesebb dolgozóval oldja meg — természetesen anélkül, hogy ez a munka ro-

(Folytatás a 3. oldalon.)

FELSŐVEZETÉKESEK

A miskolci tiszai pályaudvar és Diósgyőr állomás között 5 kilométer a távolság. A meredek pályán a gőzmozdonyok szinte csak lépésben tudták vontatni a tehervonatokat. A rövid vonalszakasz villamosításával lényegesen meggyorsul a szerelvények mozgása. Mint a képen látható, a felsővezetékesek már a Lenin Kohászati Művek térségében végzik a munkálatokat

(MTI Foto: Birgés Árpád felv.)

Hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére

Újabb szolgálati helyek csatlakoztak a felszabadulási munkaversenyhez

A pécsi igazgatóság területén

elsőnek a pécsi fűtőház dolgozói csatlakoztak

a felszabadulási munkaversenyhez. Vállalták, hogy a fajlagos szénfelhasználást csökkentik és *1965-ben mintegy 1000—1200 tonna szenet takarítanak meg.* A múlt évben csak két esetben volt igazolatlan mulasztás. Az idén szeretnék elérni, hogy egyetlen esetben se forduljon elő. A mozdonyok javítását minőségi munkával végzik, hogy visszatérő javítás ne legyen.

A székesfehérvári járműjavítóban

a gyártási osztály *Valenszky Lászlóról* elnevezett szocialista brigádja csatlakozott elsőnek a SZOT felhívásához. Versenyre hívták az üzem többi brigádját és vállalták, hogy terveiket határidőre, a központi készletezésre kerülő gyártmányokat pedig mindenkor az ütemezett határidő előtt egy nappal minőségi kifogás nélkül átadják. A színesfém forgácsolóműhely kollektívája vállalta, hogy *a drága importanyag forgácsveszteségét 20 százalékkal csökkentik.* Nem maradt le ebből a nemes versengésből a kocsiosztály, a kovácsolóműhely, a tmk-, a kazánműhely kollektívája sem. A szocialista brigád versenykihívását elfogadták.

A szolnoki járműjavító teherkocsiosztályának 9 ifjúsági brigádja

a gazdasági feladat kifogástalan elvégzésével, a tervezett határidők pontos betartásával kíván hozzájárulni a felszabadulási munkaversenyhez. Különös figyelemmel ügyelnek az egy-egy kocsi javítására fordítható idő betartására.

A dombóvári csomópont szolgálati helyei

is csatlakoztak a felszabadulási versenyhez. Az állomásiak vállalása között szerepel, hogy a fogadó vágányokon az átlagos tartózkodást két és fél óra alá szorítják. *A havonta közlekedő rendezői irányvonatok számát a bázisidőszakhoz képest 3 százalékkal növelik.* A fűtőház dolgozói az egy mozdonyra eső 100 etkm tervet a múlt évihez viszonyítva két százalékkal szeretnék túlteljesíteni.

A ferencvárosi fűtőház dolgozói

8 pontban foglalták össze a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére tett vállalásaikat. Április 4-ig *2,5 millió forint megtakarítást tervezik.* Ezenkívül vállalták a mozdonyok fűtőházi tartózkodási idejének csökkentését, a mozdonyfelhasználás 102 százalékos és a kocsijavító részlegvizsga és a középjavítási tervek 108 százalékos tervteljesítését.

A miskolci igazgatóság nyerte a vörös vándorzászlót

Az igazgatóságok december havi teljesítményei a következők szerint alakultak:

Budapest	**94,67%**
Debrecen	**102,23%**
Miskolc	**101,66%**
Pécs	**101,80%**
Szeged	**101,05%**
Szombathely	**101,44%**

A budapesti igazgatóság kedvezőtlen eredménye annak tulajdonítható, hogy *a személyszállító vonatoknak csupán 85,16 százaléka, a tehervonatoknak pedig 53,50 százaléka közlekedett menetrend szerint.* A budapestiek elmaradását az is befolyásolta, hogy a kocsitartózkodási műszaki-gazdasági normánál előírt 83,4 százalékos célkitűzését mindössze 79,69 százalékra teljesítette.

Az igazgatóságok munkaversenyének végrehajtási utasítása szerint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége által alapított vörös vándorzászló 1964 évtől kezdődően félévenként kerül adományozásra.

1964 II. félévének eredményei alapján a miskolci igazgatóság dolgozói nyerték el a kitüntetést

és az ezzel járó 100 000 forint pénzjutalmat.

Külön ki kell emelni, hogy 1964 II. félévében a miskolci igazgatóság volt az egyedüli, ahol — a versenyben értékelt mutatók alapján — a legegyenletesebb munkával *minden hónapban 100 százalékon felüli teljesítményt értek el.* Dicséretre méltó és a fegyelmezetten végzett munkára jellemző, hogy közlekedő vonattal a IV negyedévben baleset nem történt és a III. negyedévben is csak kisebb baleseteik voltak. A bázisidőszakhoz viszonyítva lényegesen csökkent az üzemi balesetek miatt kiesett munkanapok száma is.

Az igazgatóság arra érdemes dolgozóinak végzett jó munkájukért ezúton is elismerésünket fejezzük ki.

Tehervonatok az Amur folyó jegén

A Szovjetunió európai részében az elmúlt hetekben szokatlanul enyhe volt a tél. Ezzel szemben Szibériában helyenként 35—40 fokkal süllyedt a hőmérő higanyszála a fagypont alá. A nagy folyókat, köztük az Amurt is vastag jégpáncél borítja.

A nagy szibériai folyón *Komszomolszknál* a pályaépítők acél hálót fektettek a jégre, majd ezekre talpfákat és síneket helyeztek el. *Az Amur 4 km hosszú „jéghidján" azóta már több tehervonat haladt keresztül, lerövidítve az eredeti útvonalat.* A vonatok 800—900 tonna terhet szállítanak.

Készülünk a szocialista brigádvezetők II. országos tanácskozására

Kik képviselik a vasutas szocialista brigádokat?

A szocialista brigádmozgalom kialakulását az MSZMP Központi Bizottságának 1959. március 6-i határozata óta tartjuk számon. A mozgalom fejlődéséhez nagy lendületet adott pártunk VII. kongresszusa, amely elhatározta, hogy „tanítsuk meg az embereket szocialista módon élni, dolgozni és gondolkodni".

A mozgalom fejlődésének eredményei: *1960-ban 3346 brigád, 26 151 taggal küzdött* a szocialista brigád cím elnyeréséért, illetve megtartásáért.

1964-ben 5961 brigád, 55 604 taggal dolgozott a cím elnyeréséért, illetve megtartásáért. 2085 brigád, 18 672 taggal nyerte el a címet, illetve az oklevelet, és 705 zászlóval is kitüntetett brigádunk van.

A szocialista brigádok az idén a gazdaságosság fokozásával, a termelékenység növelésével segítsék a vasút feladatainak végrehajtását. Törekedjenek a jó tapasztalatok, munkamódszerek átadására és átvételére. *Határozottabban küzdjenek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításáért.* Ezzel is elősegítik a szocialista brigádvezetők március 19—20-án megtartandó második országos tanácskozásának sikerét. Ezen a tanácskozáson a szakszolgálati ágak minden rétegét képviselő vasutas szocialista brigádvezetők is részt vesznek.

A küldöttek között szerepel *Kiss József* előmunkás, a tapolcai pályafenntartási főnökség nyolcszoros, *Korom Pálné* forgalmi szolgálattevő, Szeged állomás hatszoros, *Szántó László* lakatos csoportvezető, a székesfehérvári járműjavító ötszörös szocialista brigádvezetője, *Pataki Elekné* személypénztáros, Debrecen állomás szocialista brigádvezetője, és az első vasutas női *szocialista munka üzemrész* vezetője. *Cseke László* motorvezető, pécsi fűtőház négyszeres, *Dani József* vonatvezető Kaposvár állomás szocialista brigádvezetője, hatszorosan kitüntetett kiváló dolgozó.

„Ott leszünk, de nem szólunk hozzá"

— A bizalmiak újra választását január első felében fejeztük be. A 180 bizalmiból harmincnak nem adott bizalmat, helyettük újat választott a tagság — tájékoztat *Baranyai Zoltán*, az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára. — *Most a műhelybizottságok választása zajlik. Ma a VIII/b osztály 145 fős tagsága választja újjá a műhelybizottságot.*

A VIII/b osztályon a tuzi- és rugólakatosok, meg a vesztingesek tartoznak egy alapszervezetbe. Három önálló műhelycsarnok az ő birodalmuk. Mindhárom helyen két hét óta ott függ a falon a jelöltek listája.

— *Majdnem háromhetes munka van benne* — mondja *Varga* elvtárs, a jelölő bizottság elnöke. — *60—70 taggal a jelölő bizottság, a többiekkel meg a bizalmiak beszéltek: kérték javaslataikat a vezetőség tagjaira.*

A műhelyben minden kéz fürgén dolgozik. Egy-egy szóra megállunk a kalapácsnál, az edzőkádnál, az esztergapadnál, a légszivattyúnál. Itt is, ott is megjegyzik: ott leszünk, de nem szólunk hozzá.

A szakszervezeti munkáról beszéltek

— *Igy előbb hazajutunk* — mondja egy 40 körüli izmos, tagbaszakadt kovács.

— *Ezt tréfának, de komolynak is lehet venni* — szólal meg egy esztergályos a vesztingumühelyben.

Azután arról kezdenek beszélni, hogyan lehetne jobb a szakszervezeti munka, nagyobb a bizalmi jogköre és mi mindent kell tennie, hogy munkája ne csak a tagdíjbeszedésben merüljön ki.

— *Hát ha így van, szólaljanak fel, mondják el ezt a taggyűlésen is* — biztatom őket.

— *Azt már nem!* — vág közbe valaki, a mellette levő fiatalember pedig megértően bólint hozzá.

— *Tudom, megkérdi, hogy miért* — folytatja. — *Hát csak azért, mert ha szól az ember, azt még nálunk van, aki megjegyzi.*

Többet nem mond. Hangjából azonban érezni, hogy a bírálatnak itt sem örül mindenki.

Nagy a zaj mindenütt. A faliújság helyett is e zaj tudósít a kollektíva és az egyes emberek érdemes munkájáról. *A faliújságon ugyanis csak éves por, elszakadt plakát a jelöltek listája*, meg az igazgató tiltó frása arról, hogy szeszes italt senki ne hozzon a munkahelyére!

A műszak után 16.10-kor már több mint 80-an szorongunk a falak és öltözőszekrények által négy részre szakított teremben. Gondosabb szervezéssel, jobb körülményeket is megérdemelt volna ez a taggyűlés!

Két év mérlege

A vezetőség 25 perces beszámolója nyomán két év mérlege tárul a tagság elé. *Jó és rossz, dicséret és bírálat, meg a vezetőség önbírálata együtt kavarog a tagság előtt.* A tagság, a bizalmiak és egyké vezetőségi tag is csak most hallja először a *„kollektív beszámolót"*. Nem a teljes vezetőség beszámolója. Mégis fejlődésről és ellentmondásokról, együttes tennivalókról szűrhet le konzekvenciát minden szakszervezeti tag. Vitára alkalmas beszámoló volt ez, fogyatékosságai ellenére is.

A beszámoló után, akik – után még hallgatást ígértek, most ott szorongtak a padokon. Tekintetük elárulta, nem sietnek haza. Mindenki különkülön is mérlegeli az elvégzett munkát és a jövő feladatait.

A vita hamar kibontakozott. Tíznél is többen kértek és kaptak szót. Röviden, de a lényegről, munkásgondról, a szakszervezet gondjairól szólt mindenki. Nem kerestek szép szavakat, de szenvedéllyel szóltak a hibákról, jogos igényekről, az útról, amelyen haladni akarnak. *Minden hozzászóló érintette, hogy többet vár a bizalmiaktól, a vezetőség tagjaitól, mint eddig.* Legyenek bátrabbak a munkakörülmények javításáért, az önálló véleményalakításban, a jobbért való küzdelemben, mert itt kell a legtöbbet tenni minden tisztségviselőnek.

Igéretek helyett tetteket várnak. *Úgy mondták, ne kelljen többé egy évig várni, míg panaszukra választ kapnak, mert az elmúlt évben így jártak.* Különösen sok panasz hangzott el az egészségvédelmi ellátásra. Máskor is járjanak a vállalati és felsőbb szakszervezeti vezetők és munkatársaik a munkapadoknál annyit, mint ilyenkor, a választásnál.

Kritika és elismerés

A választások után a jelölő bizottság elnöke vette át a szót. A jelöltek listáját szóban is indokolta. A taggyűlés egyenként jóváhagyta az előterjesztett listát, küldötteket javasolt és választott a vállalati szakszervezeti bizottságot választó küldöttértekezletre.

A szavazás is véleménynyilvánítás volt. *Kritika és elismerés egyaránt. Erről tanúskodik az, hogy nem választotta újra az előző vezetőség négy tagját a tagság.* Nem, mert munkájukkal nem voltak megelégedve. Mert az újaktól, épp e fontos tisztségekben vár legtöbbet a tagság. Így adott helyi programot, szavazott a XX. kongresszus határozatai végrehajtása mellett és látta el bizalommal új vezetőségét kovácsok, esztergályosok, lakatosok szakszervezeti kollektívája.

Kovács János

A közös munka Curticiben is megérlelte gyümölcsét

Amikor Curticiben a közös román—magyar határállomáson a vasutasok egy évvel ezelőtt komplexbrigádot alakítottak, a jobb, pontosabb és biztonságosabb vonatközlekedést tűzték célul maguk elé. *Amire vállalkoztak, nem volt könnyű.* Annál is inkább, mivel Curtici egész éven át, de különösen a nyári hónapokban meglehetősen nagy tranzitforgalmat bonyolít le. *A két brigád összefogása, a közös munka azonban hamarosan megérlelte gyümölcsét. A vonat forgalmi tervüket például a vállalt 80 százalékkal szemben 82,9, a tehervonati*

Pacz József

menetrendszerűséget 80-ról 84,2 százalékra, a LIM-vonatok terhelését pedig 1350 tonnáról 1380 tonnára növelték.

Kitüntetett brigádok

A *Kossuth*-brigád eredményes munkáját a brigádtagok szorgalma mellett az is elősegítette, hogy egészséges kapcsolatot építettek ki a magyar és román határőrizeti szervekkel. A brigádnak két határőr és vámhivatalnok is tagja. Így együttes munkával, jó szervezéssel 15—20 perccel megrövidítették egy-egy vonat kezelési idejét.

A magyar Kossuth-brigáddal egy túrban dolgozik a roman vasutasok *Vörös Október*-brigádja. Ez a műszaki kocsiszolgálati dolgozókból álló brigád is elnyerte már a szocialista címet. Amióta a két brigád komplexbrigádként dolgozik, a fékpróbák idejét is sikerült csökkenteni, ugyanakkor javult a tehervonatok menetrendszerűsége.

A Kossuth-brigádot eredményes munkájáért már háromszor tüntették ki, legutóbb jelvényt és zászlót kaptak. A brigád vezetőjét, *Pacz Józsefet* pedig az a megtiszteltetés érte, hogy az állomás dolgozóinak megbízásából részt vehet a márciusban Budapesten sorra kerülő szocialista brigádvezetők II. országos tanácskozásán.

Ünnepi műszak

A komplexbrigádban dolgozó magyar és román vasutasok további célja: javítani az eredményeket és megszerezni a *Szocialista munka szolgálati helye* címet. Már az 1965. évi vállalásaikat is ennek érdekében állították össze. A határállomás tervében meghatározott feladatokon kívül vállalták az újítómozgalom népszerűsítését, a jobb munkamódszerek bevezetését es a tapasztalatcserék megvalósítását. *Hazánk felszabadulásának 20. évfordulóia tiszteletére ünnepi műszakot szerveznek.* Tervükben szerepel az is, hogy kapcsolatot teremtenek más határállomások szocialista brigádjaival.

Cioban Gheorghe
a román brigád vezetője

Az egymás segítése, az összefogás, a közösen végzett munka eddig is eredményesnek bizonyult. Ha a jövőben is ezen az úton haladnak, minden bizonnyal további sikereket érnek majd el Curticiben a magyar és román vasutasok.

Szabó II. József

A vagonlakók öröme

A Balaton északi vonalát korszerűsítik. Sok pályafenntartási dolgozónak családtól távol, a laktanyakocsikban van a szállása. Nyáron még csak tudták a Balaton vizében tisztálkodni, de a tel beállta óta nagy gondot okozott a mosakodás.

A szakszervezet és a gazdasági vezetes segítségével a probléma a napokban megoldódott. *Zánka állomásra megérkezett a három kocsiból álló furdőszerelvény.* A debreceni járműjavítóban készült kocsikban, bármilyen idő lesz, biztositott a tisztálkodási lehetőség.

Bognár Károly, Tapolca

A bizalom nagy dolog

A titkári beszámoló után sokáig szótlanul ültek a Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói a vezetőségválasztó taggyűlésen. Még egymás között sem beszelgettek. Csendben, fegyelmezetten ültek és vártak... Hozzászólni nem akartak. Aztán egy elejtett mondat ütötte meg fülemet: *„Ugysem csinálnak semmit, hiába mondja el az ember."*

Ugy éreztem, bizalmatlanok az emberek. A hang azóta is fülembe cseng. „Ugysem csinálnak semmit..."

Pedig — amint az később mégiscsak elmondták — nem nagy dolgokat kértek. Emberek ügyéről, a közösség ugyéről, a jobb munkafeltételekről esett a legtöbb szó. Ha sorra vesszük a felszólalásokat, az évek ota húzódo gondokat, igazat lehet adni annak a kedves kis asszonykának az oszinte megjegyzéséért.

— *Három év óta húzódik már a Déli pályaudvar sinei közötti munkajárda építésének ügye. A penz, a 92 000 forint is megvolt* — mondta Kocsárdi Tibor. — *S most mégis, se pénz, se jarda. Három éve nem történt semmi.*

Többen szóvá tették, hogy a bakancsjuttatás helyett célszerűbb lenne a csizma. Az elmúlt évben például a forró gőz két embernek égette meg a lábszárát. A csizma megvédte volna őket.

Hajdú Lajos belső szerelvényes a fürdőre panaszkodott. A forda dolgozóinak télnyáron hideg viz jut. *A kocsik víztelenítése is a javítóvagányon történik, nagyon rossz, egészségtelen körülmények között, sárban.* Az ott dolgozók még cipőt sem kapnak, a sajátjukat használják. *Avar Zoltánné* az ebédlő miatt emelt szót, mint már anynyiszor évek óta. Az öltöző és az ebédlő 1 km távolságra van. Naponta sok idő megy kárba az oda-vissza járkálás miatt.

Sorolhatnánk tovább az észrevételeket, panaszokat, amelyek a *Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* szakszervezeti bizottsági választásan elhangzottak. A megoldás, a problémák orvoslása azonban még várat magára.

Mint az a felszólalásokból kicsendült, ezen a taggyűlésen vártak valamit a dolgozók, valamit, ami jogos kérésük, amit a vezetőknek támogatni kell. Ezek az emberek hiszik, hogy valahol, valaki meghallgatja őket.

Mi is hisszük. A bizalom, a dolgozók bizalma nagy dolog, ezzel nem szabad visszaélni.

Sz. J.

A választások félideje Baranyában

Teljes értékelést még nem adhatunk a szakszervezeti választásokról *Baranya* megyéből sem, hiszen azok még javában folynak. A bizalmiak többségét már megválasztották, és január végéig a kisebb szolgálati helyeken megtörtént a vezetőségválasztó taggyűlés.

Érdemes ezekről külön szólni, *mert a tagság aktivitásának növekedése jellemezte ezeket a taggyűléseket.* A vitában kevesebb panasz hangzott el, és annál többet foglalkoztak az alapszervezet munkájának értékelésével, elemzésével. Általánosan mutatkozik annak igénye, hogy *a tagság rendszeresen kapjon politikai tájékoztatást*, és a sajátos szakszervezeti feladatokkal ezentúl mélyrehatóbban foglalkozzék a vezetőség.

Ezeken a kis létszámú, de a munka szempontjából mégis fontos szolgálati helyeken többen és nem ok nélkül hiányolták a jó munka elismerését.

Dicséret és bírálat

Hozzájuk rendszerint csak a jutalmazás hire jut el. Lehetővé kellene tenni, hogy egy-egy munkaverseny-időszak értékelése után az ilyen kisállomásokra vagy pályafenntartási szakaszokra is jusson „kiváló dolgozó" jelvény, oklevél vagy jutalom. Valamennyi eddig lezajlott szakszervezeti vezetőségválasztó taggyűlésen azt is megbeszélte a tagság, hogy szakszervezetünk elnökségének felhívása nyomán hogyan készüljenek felszabadulásunk 20. évfordulójának ünnepére.

A *szocialista szolgálati hely* cimért folyik a verseny *Godisa állomáson.* Erről is beszéltek a taggyűlésen, megállapítva, hogy jobban kell törődni a munka minőségének javításával. Javasolták a munkavédelmi őrség újjászervezését, mert tavaly nem működött megfelelően. *Kárász-Köblény* állomás taggyűlésén, ahol számos kisállomás dolgozói vettek részt, alaposan értékelték az alapszervezet eddigi munkáját. *Mágocs-Alsómocsolád* állomás dolgozói arról számoltak be, hogy múlt évi felajánlásukat túlteljesítették. Kárász-Köblény viszont lemaradt kissé. Az alapszervezethez tartozó pályafenntartási szakasz a szalagszerű javítási munkáját nem tudta teljesíteni munkaerőhiány miatt. A beszámoló elismeréssel szólt a gazdasági felelős munkájáról, de bírálta a bér- és termelési felelős, valamint a kultúr- és sportfelelős munkáját. A munkavédelmi felügyelő munkája jó volt, de több esetben nem élt kellően a törvény adta jogaival.

Mecsekalja-Cserkút állomáson a vezetőség beszámolója a szakszervezeti munka értékelésén túlmenően részletesen foglalkozott a munkafegyelemben mutatkozó problémákkal. A figyelmeztető szavak elsősorban azoknak szóltak, akikkel előfordult a közelmúltban, hogy nem teljesen józan állapotban jelentkeztek szolgálatra, s azokkal, akik a társadalmi tulajdon ellen vétettek. Természetesen fegyelmi felelősségrevonásuk sem marad el.

Jobb munkát várnak

Pécsbányarendezőn a pályafenntartási alapszervezet vezetőségválasztó taggyűlésén több problémát is szóvá tettek a tagok. *Bosnyák Mihály* előmunkás melegedő létesítését kérte. *Csetóth András* pedig a védőszemüveg hiányát panaszolta. Egyébként a vezetőség jó munkáját elismerte a tagság, ami a választásban is megmutatkozott. A *villányiak* taggyűlésén ugyancsak elismeréssel értékelték a vezetőség munkáját, bár több problémát is elmondtak. Kérték, hogy az új vezetőség segítse ezek megoldását. Tovább kell javítani az alapszervezet területén a szervezettséget és segíteni, hogy a szocialista brigád címért versengő brigádok el is nyerhessék azt, eredményeiket idejében értékeljék. Kérték azt is, hogy gondoskodjék az új vezetőség az alapszervezet televíziójának kijavíttatásáról, és segítsen abban is, hogy rendbehozzák az állomás egyetlen kútját.

Hosszan idézhetnénk még a problémákat, véleményeket, az új vezetőségeknek adott jó tanácsokat. A legtöbb alapszervezetnél a korábbi vezetőséget választották meg ismét, kifejezve ezzel az eddig végzett munka elismerését is.

A feladatok ezeken a kis szolgálati helyeken is növekedtek. Az idén jobban kell dolgozni, mint ahogy tavaly dolgoztak.

L. J.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére irodalmi palyázatot hirdet.

A pályázóknak szolgálati, lakó- vagy látogatási helyük huszéves vasutas vonatkozású fejlődéséről, egy vasutascsalád vagy egyén megváltozott életéről, a felszabadulással kapcsolatos élményről, szocializmust épitő országunk, népünk életének egy-egy momentumaról 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 pályamüvet, valamint a nyertesek névsorát lapunk 1965. április 15-i számában közöljük. A díjnyertes irásokat 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.

A MÁV vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének IRÁNYELVEI

a vasúti közlekedés és ipar 1965. évi tervének végrehajtását segítő szocialista munkaversenyre, az éves vállalások megtételére

A vasút 1964-ben az éves tervekben meghatározott legfontosabb célokat elérte, sőt, néhány vonatkozásban azokat túlteljesítette. *A vasutas dolgozók az elmúlt évben 111,7 millió tonna árut* szállítottak el, amely

3,9 százalékkal haladta meg a tervet és 8,6 százalékkal a bázis-teljesítményt.

Ugyanebben az időszakban *406.6 millió utast szállítottak*, s ezzel a személyszállítási tervet 0,8 százalékkal, a bázis-eredményeket pedig 3.9 százalékkal teljesítették túl.

Az eredmények elérését a vasutas dolgozók áldozatos munkáján túl nagymértékben segítette, hogy 1964-ben 5.2 százalékkal nőtt a vasút vontató járműparkjának lóerőkapacitása, és 0.4 százalékkal a vontatott járműpark raksúlykapacitása korszerű, nagyteljesítményű villamos- és Diesel-elektromos mozdonyok, illetve nagy raksúlyú teherkocsik beszerzésével. Bár mindezek ellenére a műszaki fejlesztés még mindig nem tart lépést a szállítási feladatok növekedésével.

Tovább javult a vasutas dolgozók élet- és munkakörülménye. Nagyjelentőségű volt ilyen vonatkozásban az 1964. január 1-i hatállyal életbelépett bérpolitikai intézkedés, amely a vasutasok döntő többségét érintette, és átlagosan 10.6 százalékos béremelést jelentett.

A célkitűzések — amelyek elérésére a szakszervezeti szervek termelést segítő munkája irányult, és amelyre a különböző versenyvállalások mozgósították —, nagy erőfeszítést *és áldozatos, odaadó munkát kívántak valamennyi dolgozótól, vezetőtől.* Az az áldozatos munka, amelyet a dolgozók a szállítási igények kielégítése érdekében kifejtettek, azt bizonyítják, hogy a párt és a kormány irányelvei, határozatai a vasutasok között megértésre találtak. *A mozgalmi szervek a gazdasági vezetőkkel és a dolgozókkal szorosan együttműködve, mindenkor leküzdötték a nehézségeket.* Ezért a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége köszönetét és elismerését fejezi ki a vasút valamennyi dolgozójának, vezetőjének, a pártszervezeteknek és a szakszervezet minden szervének és tisztségviselőjének.

A múlt évi eredmények arra a reményre jogosítanak, hogy az 1965. évi — tovább növekvő — szállítási feladatokat is teljesíteni tudjuk.

A népgazdasági terv — amely körültekintően veszi figyelembe a lehetőségeket —, reális,

a népgazdaság egészének további erősítését szolgálja és az összes dolgozók érdekeit tartja szem előtt. Fő jellemzője a társadalmi fogyasztás és a gazdasági fejlődés mérsékelt ütemű növelése és ezzel összhangban a munka hatékonyságának fokozása az életszínvonal stabilizálása.

A népgazdasági tervnek szerves része a vasúti közlekedés és ipar 1965. évi terve, melv szerint

1965-ben a vasúti közlekedésnek 115,5 millió tonna árut és 414.5 millió utast kell elszállítania.

Az áruszállítási feladatok 4 százalékkal, a személyszállítási tervek pedig 2 százalékkal haladják meg az 1964. évi teljesítményeket.

A tervfeladatok végrehajtásának kulcsa a termelékenység fokozott ütemű emelése a műszaki fejlesztés és a különféle munkaszervezési intézkedések révén. A tervelőirányzat megköveteli, hogy *a feladatokat elsősorban ne többleteszközök felhasználása, hanem döntően a belső tartalékok mozgósítása*, a rendelkezésre álló eszközök jobb felhasználása révén teljesítsük.

Azokra a műszaki fejlesztési és szervezési feladatokra kell több energiát fordítani, amelyek rövid idő alatt realizálhatók és termelékenységemelkedést eredményeznek. Sok lehetőség rejlik még a járművek gazdaságosabb felhasználásában.

Gazdaságosabban lehet és kell üzemeltetni mindenekelőtt a villamos- és Diesel-mozdonyokat, a nagyteljesítményű gőzmozdonyokat.

Okosan, ésszeruen kell gazdálkodni a munkaerővel — különösen az utazó-szolgálatnál. *Reális szállítási tervezésre, a szállíttato felekkel való szorosabb és rendszeres együttműködésre, a közlekedési ágak — különösen az AKÖV és a MÁV — hatékonyabb koordinálására és kooperációjára van szükség.* Helyes szállítástervezéssel jelentős mennyiséget kitevő gazdaságtalan fuvarozást lehet és kell elkerülni.

A kocsiforduló-idő csökkentése érdekében tovább kell fokozni az árukezelési helyek kiszolgálásának gyakoriságát és megalapozottabban — a vonatközlekedéstől függő — kiszolgálási grafikonok alapján, menetrend szerinti beállítást és kihúzást kell biztosítani. *Sok lehetőség rejlik még az irányvonatok szervezésében is, amely az áruszállítási terv teljesítésének ma már döntő tényezőjévé vált.* Ezért arra kell törekedni, hogy 1965-ben a kocsiigényes áruknak legalább 44 százalékát rakodással képzett irányvonatokkal továbbítsuk.

A feladatok teljesítésének elengedhetetlen feltétele a széleskörű közgazdasági szemléleten és magasfokú szakképzettségen alapuló, hatékony és következetes vezetés, az irányító gazdasági és mozgalmi szerveknél egyaránt.

Az 1965. évi feladatok maradéktalan teljesítése érdekében *gazdasági és szakszervezeti szerveink tekintsék fontos feladatuknak a hazánk felszabadulása 20. évfordulójának tiszteletére kezdeményezett munkaverseny felkarolását, kiszélesítését*, a verseny szervezésének, tartalmának és színvonalának további javítását. *Bátrán támaszkodjanak a kiváló dolgozókra, a szocialista brigádokra, a szocialista szolgálati hely cím elnyeréséért küzdő kollektívákra, az eddig is nagy eredményeket elért újítómozgalomra.* A feladatok sikeres megoldása érdekében biztosítani kell az üzemi demokrácia maradéktalan érvényesülésének minden feltételét.

Az 1965-ös esztendő — amely a második ötéves tervünk utolsó éve —, minden eddiginél nagyobb felelősségteljesebb feladatot ró a vasutas dolgozókra, gazdasági vezetőkre és mozgalmi szervekre egyaránt. Ezért e szervek további együttes erőfeszítésére van szükség, mert csak az idei feladatok sikeres végrehajtásával teremthetjük meg harmadik ötéves tervünk alapjait, hozhatjuk közelebb a szocializmus teljes felépítésének időszakát.

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS ÉS IPAR 1965. ÉVI VERSENYCÉLKITŰZÉSEI

Vasúti közlekedés

1. Az éves állami szállítási terv túlteljesítése. Ennek érdekében a vasútigazgatóságok és a szolgálati főnökségek törekedjenek a kiadott tervek túlteljesítésére, illetve a havonta jelentkező szállítási igények kielégítésére.

2. A munka termelékenységének 3,5 százalékos emelése.

A célkitűzések igazgatóságonként a következők:

	személyszállító vonatok	teherszállító vonatok
Budapesti igazgatóság	92,3%	64,0%
Debreceni igazgatóság	96,8%	66,8%
Miskolci igazgatóság	96,8%	67,3%
Pécsi igazgatóság	98,9%	82,0%
Szombathelyi igazgatóság	98,8%	82,0%
Szegedi igazgatóság	97,2%	76,0%

A nemzetközi vonatok menetrend szerinti közlekedtetését feltétlenül biztosítani kell.

A vonatforgalom tervszerűségével törekedni kell a vontató járművek gazdaságosabb felhasználására. El kell érni, hogy az előző évhez viszonyítva *a vontatási 100 etkm. teljesítmény 4 százalékkal emelkedjen.*

A teherkocsipark szállító kapacitásának kihasználása érdekében növelni kell a kocsik statikus és dinamikus terhelését. A kocsikihasználás állami tervszáma 19 tonna, ennek teljesítése érdekében az 1964. évi eredményeket 2 százalékkal kell növelni.

Az egységes vonatterhelési normák szélesebb körű bevezetésével és alkalmazásával el kell érni, hogy a tehervonatok átlagos terhelése meghaladja *— a tervezett 915 tonnát.* Ezért szükséges, hogy a vonatindító állomások az előző évi eredményeket legalább 1,5 százalékkal túlteljesítsék.

A vonatforgalom pontosságának javítása érdekében biztosítani kell, hogy éves szinten a személyszállító vonatoknak legalább 96 százaléka, a tehervonatoknak 70 százaléka a hálózatunkon menetrend szerint közlekedjen.

3. A népgazdaság devizagazdálkodása a legszigorúbban megköveteli, hogy a vasút egész hálózatán az előző évhez viszonyítva, az idegen vasúti teherkocsik tartózkodási ideje jelentősen csökkenjen.

4. Az építési szakszolgálat területén célkitűzés *a tervezett önköltségnek 0,5 százalékos csökkentése*, az építkezések sorolása, a kivitelezési határidők betartása.

Az előzőekben nem érintett szakszolgálatok vállalásainak megtételéhez az alábbiak szolgálnak általános irányelvként:

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

A távközlő — és biztosítóberendezési szolgálatnak az új berendezéseket *határidőre kell elkészíteni*, a fenntartási munkák minőségének javításával és a gazdaságos munkáltatással segíteni a vasút éves vállalásainak teljesítését.

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

Vasúti ipar

A vasúti ipar területén központi célkitűzés *a munkák minőségének emelése, a termelési tervek teljesítése mellett a járműjavítási átfutási idők csökkentése*, a termelékenység 1 százalékos növelése és az önköltségi terv betartása.

Az előzőekben meghatározott célkitűzések azonosak az éves vállalások irányszámaival, amelyek összhangban vannak az élüzem címért folyó versennyel, valamint a vasútigazgatóságok munkaversenyével.

A felszabadulásunk 20. évfordulójának tiszteletére kezdeményezett munkaverseny helyi formáit és célkitűzéseit valamennyi szakszolgálat területén *a helyi sajátosságok alapján és a jelen irányelvek figyelembe vételével* úgy határozzák meg, hogy azok az éves tervfeladatok sikeres teljesítését segítsék elő.

Az 1965. I. negyedévi tervismertető termelési tanácskozásokon valamennyi szolgálati helyen a felszabadulási verseny keretében tegyenek vállalásokat az éves tervek, illetve célkitűzések túlteljesítésére.

A MÁV vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége — az irányelvekben meghatározott feladatok megvalósításán kívül — kér minden vasutas dolgozót, gazdasági és szakszervezeti vezetőt, *hogy lépjenek fel a gazdálkodás lazasága, a szervezetlenség, a hanyagság, a nemtörődömség és a munkafegyelmet lazító* mindenfajta káros szemlélet és tevékenység ellen.

A társadalmi szervek segítsék és támogassák a szolgálati főnököket, igazgatókat, valamint az igazgatóságok a szállítási tervek teljesítésében, az állami és munkafegyelem megszilárdításában

A megnövekedett követelmények végrehajtása során

biztosítsák a dolgozók — különösen az élenjárók — erkölcsi és anyagi megbecsülését.

Együttesen gondoskodjanak *a törvényesség, az üzemi demokrácia érvényesítése útján a közmegelégedés légköréről, az emberséges élet- és munkakörülmények biztosításáról, a dolgozók életének és testi épségének védelméről.*

A társadalmi szervek, gazdasági vezetők és a dolgozók összeforrott kollektíváitól kérjük, hogy a felszabadulásunk évfordulójára kibontakozott lelkesedéssel vigyük sikerre idei, és ezzel második ötéves tervünket a vasút egész területén.

Budapest, 1965. január 29.

Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége
Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága

Az évi jutalomkeret 7 millió 200 ezer forint

Az igazgatóságok 1965. évi munkaversenyének célkitűzései

Az igazgatóságok egyedileg és havonta küzdenek saját célkitűzéseik és a hálózati feladatok teljesítéséért. A verseny anyagi ösztönzése érdekében az évi jutalomkeretet 7 *millió 200 ezer forintban állapították meg.*

Ha az igazgatóságok célkitűzéseiket teljesítették, illetve túlteljesítették progresszíven részesültek teljes összegű jutalomban, amennyiben a hálózati célkitűzések is elérték a kívánt szintet. *Ha a hálózati célkitűzéseket nem sikerül teljesíteni, az igazgatóságok csak az egyébként kiérdemelt jutalomösszeg 50 százalékát kapják.* Ez is arra ösztönzi az igazgatóságokat, a külszolgálati főnökségeket és a szakszervezeti szerveket, hogy nagyobb gondot fordítsanak az anyagi ösztönzés hatékonyságának növelésére.

Az igazgatósági verseny új vonásai:

1. A teljesítmények után járó céljutalom szeptemberben, októberben és novemberben 50 százalékkal magasabb összegben kerül kifizetésre.

2. A vonatközlekedési terv, a tehervonatok átlagos terhelése, a raksúlynorma és a kocsitartózkodási műszaki-gazdasági norma szamszerű célkitűzései negyedévenként (havi bontásban) kerülnek kiadásra.

3. Új tényező az eleven munka termelékenységének vizsgálata.

a) A forgalmi nemutazó és munkáslétszámra vonatkoztatott, egy főre eső 1000 etkm.

b) A forgalmi utazószemélyzet egy szolgálati órájára eső vonatkilométer teljesítmény.

c) A vontatási utazószemélyzet egy szolgálati órájára eső vontató járműkilométer teljesítmény növelése.

A munka termelékenységének vizsgálatánál a három célkitűzés teljesítésének tárgyhavi eredményeit összevontan egy értékben kell kifejezni. E tényező értékelésére nagy gondot kell fordítani mind az igazgatóságoknak, mind a területi bizottságoknak.

Nagy jelentőségű változás a teljesítmények értékelésénél, hogy

a vonatközlekedési tervnél a tehervonatok indítására helyeztük a fő súlyt,

ezzel a minőségi munkáltatást és a menetrend szerinti indítást kívánjuk elősegíteni — nemcsak igazgatósági, hanem állomási viszonylatban is.

Az 1965. évi versenycélkitűzések megállapításánál igyekeztünk figyelembe venni az igazgatóságok sajátos helyzetét, terveit és az 1964. évi teljesítményeit is.

Megjutalmazták a vasúti forgalom helyreállítását segítő határőröket

A január 5-i hóvihar következtében a Győr—Sopron vasútvonalon *Kapuvár, Csorna és Enese* térségében a vasúti távbeszélő forgalom megbénult. Mint ismeretes, a határőrség katonái segítségével létesítettek kapcsolatot az egyes állomások között, s tették lehetővé a vasúti forgalom megindítását.

Január 26-án a GYSEV soproni igazgatóságán megjutalmazták a határőröket, valamint azokat a GYSEV-alkalmazottakat, akik példamutatóan dolgoztak a vasúti forgalom helyreállításán.

Nagytétény állomáson a közelmúltban helyezték üzembe az új vágányfoglaltságos biztosítóberendezést. A képen Szabó Pál művezető és Juhász Lajos műszerész a Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség dolgozói átadják a berendezést Erdősi József forgalmi szolgálattevőnek.

(Horváth Erika felv.)

7,9 millióval több utas, 4,8 millió tonnával több áru

(Folytatas az 1. oldalról.)

vására menne —, akkor *a megtakarított bérnek egy bizonyos részét bérfejlesztésre lehet fordítani.* Ez azonban senkit se csábítson a munkaerő egészségtelen csökkentésére, mert ez esetleg rövid időre látszateredményeket hozhat, hosszú távon azonban óhatatlanul visszaüt.

A munkaerőhelyzet felmérése és az ezzel kapcsolatos intézkedés együttesen a legnagyobb felelősséget rója szakszervezetünk valamennyi tisztségviselőjére. A vasút vezetőivel együtt a szakszervezet elnöksége, a megyei bizottságok és a szakszervezeti bizottságok egyetemlegesen felelnek, hogy ezek az intézkedések a népgazdaság, a vasúti munka javára, és a vasutas dolgozók megelégedésére legyenek végrehajtva.

A tájékoztató további részében a bizalmimunka fontosságáról, az utazószemélyzet indokolatlanul megnövekedett szolgálati idejéről, a vasút bonyolult ellenőrzési rendszeréről, elmaradott szociális helyzetéről, a vasúti főosztállyal közösen elkészített intézkedési tervről szólt az előadó, majd így fejezte be tájékoztatóját:

Érjünk el újabb munkasikereket

— Arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy nekünk, vasutasoknak, népünkkel szemben kötelességünk, hogy hazánk felszabadulásának 20. évfordulóját a bányák, az üzemek és a mezőgazdaság dolgozóihoz hasonlóan, újabb munkasikerekkel ünnepeljük. A munkaverseny-mozgalmat is ennek, valamint az 1965. évi feladatok teljesítésének kell szentelni. A párt- és szakszervezeti szervek, valamint a gazdasági vezetők minden szinten történő kibontakozó együttműködése és a feladatok teljesítésének közös akarata kell hogy áthasson valamennyiünket.

A beszámoló feletti vitában elhangzottak alátámasztották a beszámolót. Valamennyi hozzászóló — köztük Beckl Sándor, a SZOT titkára és Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója — hangsúlyozta, hogy a vasút 1965. évi tervének maradéktalan teljesítése akkor következhet be, ha a szakvonali és mozgalmi szervek minden törekvése arra irányul, hogy a legjobb munkamódszerekkel, a leggazdaságosabb munkával ki-ki a saját munkaterületén a lehető legjobb munkateljesítményt nyújtsa.

Szabó Antal elvtárs válasza után a központi vezetőség elfogadta a MÁV vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének irányelveit, majd áttért a második napirendi pont, a *Szakszervezetünk feladatai a dolgozók egészségének és testi épségének fokozottabb védelmében* című írásos anyag tárgyalására.

Végezetül a központi vezetőség elfogadta a szakszervezet 1965. évi költségvetését. Az ülés Végh Lajos elnök zárszavával ért véget.

Helytállnak az önkéntes rendőrök

Száz vasutas önkéntes rendőr gyűlt össze január 15-én a pécsi igazgatóság tanácstermében, ahol *Fodor Károly* rendőrszázados értékelte a múlt évben végzett munkájukat.

— *A párt- és szakszervezeti bizottságok által javasolt új, önkéntes rendőrök beváltották a hozzájuk fűzött reményeket* — hangsúlyozta. — *Különösen a mohácsi, a szigetvári és a szentlőrinci vasutas önkéntes rendőrök végeztek jó munkát. Összesen 339 rendőri intézkedést foganatosítottak.* A legtöbb eljárás szabálysértési ügyekben történt, de segítették több bűncselekmény elkövetőjének kézrekerítését is. Segítették többek között 15 olyan személy letartóztatását is, akik tiltott határátlépést szándékoztak megkísérelni.

A társadalmi tulajdon fokozott védelmére és a balesetek megelőzésével kapcsolatos tennivalókra hívta fel a vasutas önkéntes rendőrök figyelmét *Magyari István* elvtárs, a pécsi igazgatóság vezetője.

— *Ma még nagyon sok bajt okoznak a fegyelmezetlen utasok* — mondotta. — *Nem szabad megtűrni, hogy az arra kijelölt helyeken kívül a vasút területén idegenek tartózkodjanak. Fegyelmezettségükkel a vasúti munkában is mutassanak példát.*

A tanácskozás végén *dr. Parragh Károly* rendőralezredes átadta a közbiztonsági érdemérem bronzfokozatát *Gémesi Mihály* és *Dani Gyula* vasutasoknak. Húsz vasutas önkéntes rendőr jutalmat kapott.

A tanácskozás után beszélgettünk néhány önkéntes rendőrrel. Először a két kitüntetettet kérdeztük.

— *A mohácsi vasutas önkéntes rendőrök csoportvezetője vagyok* — mutatkozott be Dani Gyula forgalmi szolgálattevő. — *Öt éve végzem ezt az érdekes társadalmi munkát.* Egyik legérdekesebb „rendőri" élményem az volt, amikor Boly állomáson egy olyan személyt lepleztem le, aki tiltott határátlépésre készült.

— Tavaly egy alkalommal kocsirongálókat fogtam el — mesélte *Szabó Károly* raktári munkás. — Néhány suhanc azzal szórakozott, hogy kiszedte a villanyégőket és kidobálta az ablakon. Tanulhattak is az esetből, mert *egy évre elvesztették az utazási kedvezményt és szüleik büntetést is fizettek.*

Mohácson három önkéntes rendőrnő is van már. Egyikük, *Szeifert Mária*, az ottani pályamesteri szakasz dolgozója.

Rendkívül hasznos, közérdekű munkát végeznek az önkéntes rendőrök a vasúton. Elismerésre méltó segítséget adnak a biztonságos közlekedéshez.

L. J.

AKI NEM FÉL AZ ÚJTÓL

Tekintete a szemüveg ellenére is derűs, arcvonásai kemények, férfiasak. *Varga Péternek* hívják és 59 éves, lakatos csoportvezető a Pécsi Pályafenntartási Főnökség I. pályamesteri szakaszán. A vasútnál 37 éve dolgozik. Volt mozdony- és motorszerelő, 18 évig vezetett vágánygépkocsit. Tapasztalt szakember, túlzás nélkül nevezhetjük ezermesternek is. Varga Péter ugyanis a főnökség legjobb újítója.

— Hány újítást készített már? — kérdeztük.

— *Pontosan nem is tudom* — válaszolta —, *de 60-nál már biztosan többet elfogadtak* — majd így folytatta: *Hasznosak ezek az újítások, mert könnyebbé, gyorsabbá teszik a munkát és mindig egy lépéssel előbbre visznek bennünket. Arra törekszem, hogy csoportom tagjai is így gondolkodjanak.*

Szolgálati főnökségénél Péter bácsi tagja a szakszervezet újítási és ésszerűsítési bizottságának. Sokan felkeresik újítási ügyekkel, tanácsot kérnek tőle, panaszokkal traktálják. S ő igyekszik segíteni, bátran küzd az újítók igazáért, persze, csak akkor, ha valóban igazuk van. Amikor az egyik újítónak 100 forint eszmei díjat akartak fizetni, az újítási bizottság nevében Varga Péter is eljárt az ügyben. Az újító — igaz, sok vita után — 7000 forintot kapott a pécsi igazgatóságtól. Szombathelyről, ahol ugyancsak átvették javaslatát, még többet.

A szerénysége tiltja, hogy a saját újításaiért is ilyen szívósan küzdjön. Néha pedig erre is szükség lenne.

— *Az újítóknál rengeteg az akadály* — mondotta ezzel kapcsolatban Varga Péter. — *Egyik újításomat például két éve a gyakorlatban is használják már, a szerződést mégsem tudtam még megkötni az I/6. A. osztállyal. Feladatterv alapján készítettem ezt az újítást. Mozdonyszínek és műhelycsarnokok ablakaihoz olyan szerkezetet készítettem, mellyel azok alulról nyithatók és a széliránynak megfelelően beállíthatók. Ez a helyiség légcseréjének gyorsítását teszi lehetővé. A pécsi fűtőháznál kitűnően bevált a szerkezet, ezt szakértői bizottság is megállapította. Nem értem, miért csak 500 forint eszmei díjat ajánlottak fel érte . . .*

Az újító szakmai munkájának lebecsülését látja ebben az alacsony összegben. Igaza van, hiszen újítása nemcsak formai változtatás, de alkalmazása költséges szellőzőberendezésektől tesz feleslegessé, és más gazdasági előnyei vannak. A vita még tart, az újító várja a döntést.

Újításai napról napra segítik a termelékenyebb, jobb munkát. Ötletes szabóasztalt és függőlétrát szerkesztett például a bádogosoknak. Bevezette a műhelyben a csavarok gépi menetvágását, újítással segítette a csőhajlítást. Háromaknás, saját szerkesztésű kálvhája csak harmadát fogyasztja az ágyúkályhákban korábban elfüzelt szénmennyiségnek. Érdemes volna sorozatban gyártani ezt a kályhát.

Erős akaratú ember Varga Péter, ez a sokoldalú vasutas újító. Ötvenkét éves volt, amikor elhatározta, hogy házat épít a Mecsek tetején, az üdülőszálló fölött. Évekig dolgozott rajta, s egy hónapja beköltözött a villának beillő családi házba. Az OTP-kölcsön kevés lett volna ehhez a házhoz, ha nem fejti és faragja hozzá a követ a maga erejével.

„Mit keres a hegyen ez a bakter?!" — kérdezték szomszédai, amikor meglátták, hogy a vasutas egyenruhát viselő ember ásni kezdte a helyet háza alapjának. S ahogy nőtt a háza, úgy gyarapodott Varga Péter tekintélye is a szomszédai előtt. Ma már nem „bakter" nekik, hanem Péter bácsi, akitől lehet tanácsot kérni a házépítés dolgaiban. Mindenre tud megoldást, igazi ezermester.

Dolgos élete tapasztalatait e szavakkal foglalta össze:

— *Aki szereti a szakmáját, az szereti az újat is. Aki meg fél az újtól, abból soha nem lesz igazi iparos . .*

L. J.

40 éve a vasút szolgálatában

Szekeres Zoltán a gichathalmi állomás szakszervezeti bizalmija 40 éve dolgozik a vasútnál. Sok fiatal váltóőrt nevelt már. Munkáját mindig példamutatóan, becsületesen látta el. Munkatársai szeretik, megbecsülik őt. Több éve már szakszervezeti bizalmi. A most lezajlott választáson a dolgozók ismét őrá szavaztak.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

— *ÚJ KÖNTÖSBE ÖLTÖZÖTT a szegedi igazgatóság székháza. Az épület külső és belső tatarozását a múlt év végére fejezte be a Csongrád megyei Építőipari Vállalat.*

VIDÁMABB A FARSANG

SZERENCSE-SORSJEGGYEL!

Főbb nyeremények:
2 szobás családi ház garázzsal, gépkocsival,
hétvégi ház telekkel,
személygépkocsik,
párizsi és fekete-tengeri utazás,
számos egyéb értékes nyeremény
Ára: 4 forint.

Húzás: 1965. február 28.

Munkásvédelmi őrjárat

Tetemes kárt okozott a szabálytalan tolatás

Január 18-ára virradó éjjel könnyen végzetessé válható vasúti szerencsétlenség történt Marko állomás és Veszprém-külső pályaudvar között a nyílt vonalon. Éjfél után Szentgal állomás IV. vágánvára járt be az 1899. számú tehervonat. A feladat szerint egy kocsit kellett felvenni az első vágányról.

Tolatás közben három rakott kocsit biztosítás nélkül a határon hagytak. Ezek a kocsik a lejtős pályán megfutamodtak.

A váltókezelő későn vette ezt észre, páros feksaruval már nem sikerült megállítani a kocsikat. A fékezetlen vagonok hamarosan mintegy 100 kilométeres sebességgel rohantak a nyílt pályan Herend fele.

Közben Veszprém-külsőről már kijárt az 1864/a számú tehervonat. Herenden é Márkón is megkísérelték a megfutamodott kocsi megfogását. De a vasutasok erőfeszítése sikertelen maradt.

A szerencsétlenség szinte elkerülhetetlennek látszott, hiszen az 1864-es már mintegy 2 kilométerrel maga mögött hagyta Veszprem-külsőt.

A 1. számú térközőrnek azonban sikerült figyelmeztetnie a mozdonyszemélyzetet a közeledő veszélyre.

A mozdonyvezető nyomban megállította a szerelvényt és azonnal hátrafelé tolt, miközben fokozatosan növelte a sebességet. 50 kilométert mutatott már a mozdony sebességmérője, amikor a három száguldó vagon utolérte a szerelvényt.

A mozdonyszemélyzet szerencsére csak kisebb sérüléseket szenvedett az összeütközés következtében. Az anyagi kár viszont tetemes. Az elszabadult teherkocsik első kocsija valóságal belefúródott a földbe, de a másik kettő is alaposan megrongálódott. A mozdony szerkocsijával együtt kisiklott és szolgálatképtelenné vált. A pálya is megrongálódott.

A szerencsétlenség következtében Veszprém-külső pályaudvar és Szombathely között megszakadt a közlekedés.

A vonatokat Pápán át irányították Budapestre. A helyi vonatok utasait pedig autóbuszokkal szállították munkahelyükre. A megrongálódott pályaszakaszt aznap délre állították helyre.

Január 18-án Mándok állomáson is kart okozott a gondatlanság. Az állomás Záhony felőli végében 16,22 órakor a II. és a III. vágányok biztonsági határjelzőjén kívül a 6278. számú vonat menetében közlekedő gépmenettel és az 1+2 fős vonatkísérő csapattal történő

tolatás közben három fedett és két nyitott üres kocsi mindkét tengelyével kisiklott, hat üres kocsi pedig horzsolódott.

Ok elmulasztották a kocsik megfutamodás elleni biztosítását.

Mindkét eset arra figyelmeztet, hogy a tolatásoknál is szigorúan be kell tartani az utasításokat. Ahol ezt figyelmen kívül hagyják, ahol megtűrik a fegyelmezetlenséget, ott nem tudják elejét venni a baleseteknek, amelyek rendszerint nagy anyagi károkat, néha emberéletet követelnek.

(vf)

Abony állomáson épül az új felvételi épület. Ebben az épületben nyernek majd elhelyezést az új biztosító-berendezést kiszolgáló különböző szerelvények
(Horvath Erika felvétele.)

„Megmagyarázom a bizonyítványom"

Lapunk január 4-i számában *Selejt a Csorba telepi tó partján* címmel cikket írtunk a Miskolci VSC új csónakházáról, amelynek kivitelezése sok kívánni valót hagyott maga mögött. Miután az új létesítmény néhány kirívó hibáját felsoroltuk, feltettük a kérdést: a Miskolci Építési Főnökség mikor köszörüli ki a csorbát a Csorba telepi tó partján?

A cikkre hamar megjött a válasz. *Baksa István* műszaki tanácsos, a főnökség vezető mérnöke terjedelmes levélben próbálta megmagyarázni, hogy őket, már mint a kivitelező szervet a létesítmény elkészítéséért nem érheti vád. Örüljön az MVSC, hogy a főnökség a nagy jelentőségű beruházások kivitelezése mellett, a létszámhiány ellenére terven felül vállalta a csónakház felépítését. Olvastuk a levél első részében, majd következett a magyarázkodás, a hibák elkendőzése. A cikkben felsorolt hibákra ugyanis a következő választ kaptuk:

„A tetőszigetelés második rétegét anyaghiány miatt csak januárban tudtuk elvégezni. A nyílászárókkal minden építkezésnél előfordul, hogy az ajtó- és ablakszárnyak bedagadnak, eldeformálódnak. Beszabályozásukat újra elvégeztük. A falak és a mennyezet vakolása valóban nem a legszebb. De egy ilyen épületnél nem feltétlenül szükséges, hogy reprezentatív legyen. (Erre valóban nincs szükség. A szerk.) *Ami pedig a válaszfalak és főfalak csatlakozásánál keletkezett repedéseket illeti, remélük, senki sem csodálkozik, hiszen az épület laza, 8—10 méter vastag földdepóniára épült."*

A vezető mérnök ezután „megszívlelendő" tanácsokat ad az MVSC vezetőinek és lapunknak, illetve a cikk szerzőjének. Érdemes idézni a befejező sorokat:

„Reméljük, hogy az MVSC a cikk tartalmán okulva egy megfelelő kivitelezőre bízza a munkák folytatását . . . A Magyar Vasutas szerkesztősége, illetve a cikk szerzője felé további sajnálkozásunkat tudjuk kifejezni amiatt, hogy ez ügyben a cikk megjelenése előtt nem tárgyalhattunk.

Kérjük a szerkesztőséget, fenti levelünkben foglaltakról mélyebb vizsgálódás alapján meggyőződni szíveskedjék. S amennyiben megjegyzéseink helytállóak, reméljük, hogy a cikk szerzője is egy következő számban megjelenő helyesbítéssel kiköszörüli a csorbát."

Amikor végigolvastuk a levelet, önkénytelenül is Karinthy Frigyes: *Megmagyarázom a bizonyítványom* című írása jutott eszünkbe.

Kedves Baksa Elvtárs! A selejt a Csorba telepi tó partján cikkből elismerést érdemlő segítő szándékuk ellenére sem az MVSC-nek kell okulnia, a csorbát sem a szerkesztőségnek kell kikúszölni, hanem Önöknek, az építési főnökségnek. Afelől pedig ne legyenek kétségeik, hogy nem mélyültünk el az ügy vizsgálatában. Még mielőtt helyszíni szemlét tartottunk a tó partján, módunkban volt átnézni azt a szerződést, amelyben a főnökség vállalta a csónakház kivitelezését. Egyébként az Ön válasza is arról győzött meg bennünket, hogy amit mi írtunk az megfelel a valóságnak.

Baleseti krónika

Sok bajt okozott már a vasúton, hogy egyesek mások hatáskörébe avatkoztak a szükséges szakismeret nélkül. *Több halálos és csonkulásos baleset történt már azért, mert tolatást végeztek, amikor a tolatásvezető a forgalmi irodában melegedett, vagy míg a mozdonyvezető az Utasellátóban sörözött.* Hogy az ilyen esetek csaknem mindig balesettel járnak, azt az alábbi példák is bizonyítják.

Január 9-én Kiskőrösön a 324 554. sz. tartalék mozdonyvezetője, megunva a váltóállításra várást, *Fazekas Sándor* vonatfékezőt elküldte az őrhelyre. A váltókezelő nem tartózkodott ott. Fazekas nem várt, hanem öntevékenyen éppen akkor állította át a 10. sz. váltót, amikor a gép már rajta mozgott. Tettének a gép kisiklása és a váltó összetörése lett a vége.

★

Hasonló következményhez vezetett *Csapó Ferenc* vonatfékező „öntevékenysége" is. Január 13-án Ercsi állomáson Csapó kézilámpáját tisztogatta a 2. sz. őrhelyen, és illetéktelenül akkor nyúlt a 2. sz. váltó emeltyűjéhez, amikor azon tolt kocsik haladtak. Az aláváltás kocsik kisiklását, vonóhorog-szakadást, iparvágánykiszolgálási forgalmi akadályt okozott.

★

A váltókezelőt arra is kötelezi az utasítás, hogy a mozgás engedélyezése előtt győződjön meg a váltók helyes állásáról is. Január 8-án ezt mulasztotta el *Tóth István* váltókezelő Kunszentmiklós-Tass állomáson, amikor két ízben is más-más váltót állított, mint ami a végzendő mozgáshoz kellett volna. Tévedéseinek az lett a következménye, hogy a 4862. sz. vonat gépére akasztott kalauzkocsit, mely az 5. vágány csonkájában, de határon kívül állt, a 960. sz. vonat egy kocsival az első vágányra betoló mozdonya kiborította, a betolt kocsi is mindkét tengellyel kisiklott.

★

Váltóellenőrzési mulasztás miatt következett be január 12-én Budafok-Háros állomáson, hogy az állomás 6. vágányára fogadott és bejáró 1099. sz. vonat a határon kívül álló 41 008. számú tartalékkal összeütközött. A baleset következtében mindkét gép és az 1099. sz. vonat három kocsija kisiklott.

★

Január 12-én a miskolc-gömöri pályaudvaron a távbeszélőn a szabad III. vágányra bekörözött 9861. sz. vonatnak a forgalmi szolgálattevő elektromos biztosító berendezésen a foglalt V. vágányra adta ki a vágányutat. A 3. sz. váltóállító központban szolgálatot teljesítő térfelvigyázó a villamos úton történt kijelölést nem ellenőrizte, és a váltókezelő is gépiesen az V. vágányra zárta le a vágányutat. A vágányút ellenőrzéséből vizsgázó forgalmi szolgálattevő a lezárás helyességéről nem győződött meg. Hogy e mulasztásból nem származott baleset, azt az V. vágányon álló mozdony gépkísérőjének ebersége előzte meg, akinek sikerült a bejáró vonatot időben leinteni.

★

Január 12-én Tuzsér állomáson a 9694/2. sz. gépvonat *halálra gázolta Simon Mihály 59 éves pályamunkást.* A baleset két párhuzamosan egy irányba haladó menetnél úgy következett be, hogy a helyszínen dolgozó munkáscsapat 3 dolgozója a két vágány közötti átszelésben maradt, elmulasztva azt az alapvető előírást, hogy mindkét vágányból akkor is félre kell állni, ha a vonat csak az egyik vágányon közlekedik. A néhány másodperccel később helyszínhez érkező második menetről a figyelés elmulasztása miatt már későn szereztek tudomást. Bár az oktatások és figyelmeztetések legsarkallatosabb témája, hogy a közeledő vonatok elől kellő időben és megfelelő helyre félre kell állni, mégis ez a legkönnyebben elhárítható veszély okozza a legtöbb súlyos pályafenntartási balesetet.

★

Január 4-én Székesfehérvár állomáson a 2. sz. tartalék elütötte Lipp György 59 éves szertári munkást, aki a fűtőházi lefúvató vágányon álló gépből áramló gőzben nem tudott tájékozódni, s a hátramenetben közlekedő tartalék ürszelvényébe került. Nevezett csonkulásos balesetet szenvedett.

★

Január 25-én Kaba állomáson *halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett Takács Sándor 35 éves pályamunkás.* A héttagú munkáscsapat vágányszabályozást végzett az állomás Püspökladány felőli végében, a bejárati jelzőnél, a bal vágányon. *Az előmunkák indokolatlan távollétében* — hasonlóan a tuzséri halálos balesethez — *elmulasztották a vágányból való kiállást, miután a vonat a jobb vágányon közlekedett.* A robogó vonat zajától nem hallották a bal vágányon közlekedő 342 161 gépvonat sípjelzését. Kabán, ezen a pályamesteri szakaszon, ugyanennél a csapatnál, a múlt év elején is történt egy halálos baleset. Ez bizony elgondolkoztató!

Húsz éve történt

Pest felszabadulása után a Nyugatiból indult az első vonat

Húsz évvel ezelőtt Budán és Budáért még állt a harc. A felszabadult Pesten azonban már éledt a város, megkezdődött a romok eltakarítása. A pályaudvarokon is volt tennivaló bőven. A Nyugati pályaudvar 132 vágányából 15. Józsefvárosban 36-ból 3, Rákosrendezőn 48-ból csupán 5 maradt épségben.

Az első vonatot a Nyugati pályaudvarról indították. A 25 kocsiból álló szerelvényben 1123 ülőhely volt, de 1825 utas szorongott a vonaton, amely 658 perc késéssel érkezett meg Szolnokra.

A SZEMTANÚK EMLÉKEZNEK

Így szól a krónika a 20 évvel ezelőtti eseményekről. Hogyan emlékeznek vissza a szemtanúk, azok a vasutasok, akik az első vonat indulásánál ott voltak.

Zsigri Lajos főellenőr, a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője — akkor tolatásvezető volt — így emlékezni az eseményekre:

— *Nehéz lenne mindazt elmondani, ami azokban a napokban történt. A pályaudvaron romok, bomba- és gránáttölcsérek között roncskocsik hevertek.* Mi, akik Pesten laktunk, naponta megjelentünk, s január végén, amikor távolodott az ágyúszó, csökkent a veszély, néhányan munkához kezdtünk. Igyekeztünk a romoktól, a roncsoktól megtisztítani a pályaudvar területét. Legelőször a csarnok VI. vágányát hoztuk rendbe, majd összekötöttük a kőbányai kurrens-vágánnyal.

AZ ELSŐ VONAT

Január 31-én reggel — határozottan emlékszem erre a napra — jelentkezett az első vonat. Engedtük volna, de nem mert jönni, megállt az Állatkert sarkánál. A mozdonyvezető megbízhatatlannak találta a vágányt.

Mit tehetünk? *Pintér Lajos* váltóőrrel elindultunk a vonat elé. Alig jutottunk ki a térre, aknák csapódtak be az aluljáró környékére. Lehasaltunk, majd amikor elcsendesedett a zaj, tovább mentünk a szerelvény felé. A mozdony személyzetét a gép alól csalogattuk ki. Ők talán jobban megijedtek, mint mi. A szerelvény óvatosan, szinte lépésben járt be a VI. vágányra. *Jól emlékszem a vonat elegyére is. A 16 kocsiban élelmiszer volt Békés megyéből.* A kocsikat a III-as raktárhoz állítottuk, ahol rövid idő alatt megtörtént a kirakás.

Ettől kezdve mindennap érkezett egy-két élelmet szállító vonat, amelyeket a *Fővárosi Villamosvasút* vágányaiba bekötött kapcsolaton át egyetlen mozdonyunkkal továbbítottunk — természetesen a sötétség beállta után — a Gizella Malomba.

SZERELVÉNY ABLAK NÉLKÜLI KOCSIKBÓL

Az utazni szándékozók is egyre gyültek a pályaudvaron. *A szovjet parancsnokság egyetértésével hozzáfogtunk egy szerelvény összeállításához.* A pályaudvar területén többségében ablak nélküli, sérült G-kocsikat találtunk. Ezekből állítottuk össze az első szerelvényt. Hamarosan mozdony és személyzet is került az *Északi* — ma *Hámán Kató* — fűtőházból.

Az első vonat február 12-én indult Szolnokra a Nyugatiból. Ez a szerelvény naponta egyszer fordult Szolnok és Budapest között. *Február végén Szob felé is megindult a közlekedés.* S ahogy teltek a napok, úgy szaporodtak a megjavított kocsik, mozdonyok, s március közepe táján már naponta több vonatot is közlekedtethettünk.

Farkas Imre mozdonyfelvigyázó is azok közé tartozik, akik elsők között kezdték meg az újjáépítést. Ő a felszabadulás napjaiban mozdonyvezető volt. Tőle a következőket tudjuk meg.

— *Az Északi Fűtőháznál csak sérült és hideg gépeket találtunk. Az első üzemképes mozdonyokat az Istvántelki Főműhelyből* — ma Landler Jenő Járműjavító ÜV. — *kaptuk a forgalom számára.*

— Ki vitte az első vonatot Szolnokra?

— Ha jól emlékszem, *Szász József* mozdonyvezető. Már nyugdíjban van, de bizonyára az ő emlékezetében is élénken élnek még a húsz év előtti események. S ha egyre ritkábban is, de most az évforduló közeledtével gyakran gondolok vissza azokra a napokra, amikor újra indult itt az élet. Sokszor elgondolom, hogy a ma tízezrével megforduló utasok közül vajon akad-e egy is, aki zsörtölődés helyett egyszer is elgondolkodna azon, honnan is indultunk húsz évvel ezelőtt.

Gergely József

Itt nőttem fel...

HUSZONNÉGY ÉVE A FŐZŐKANÁL MELLETT

Nem! Nem háziasszonyról, édesanyáról szólunk — bár az ő munkájuk is külön-külön megérdemelne egy kis megemlékezést. A főzőkanál is kontyot, törékeny női alakot rejtett. Írásunk főszereplőjéné azonban mindez hiányzik. Hiszen *Gyura Istvánnál*, a Nyugati pályaudvar éttermének főszakácsánál a kontyot tükörsima fej, a törékeny alakot pedig zömök, izmos test „helyettesíti."

Készül a hidegtál. Középen Gyura István, az ínyenc falatok készítésének mestere.

(Horváth Erika felv.)

„Mindig visszajöttem"

Csaknem negyedszázada dolgozik itt. A főzőkanál, a konyhai levegő, az ételek íze hozzátartozik életéhez. Hivatásnak érzi mesterségét. Ő és a konyha egyet jelent.

— *Többször elvittek már innen. „Feljebb" helyeztek, de mindig visszatértem magam* — mondja mosolyogva —, *mert sehol sem tudnék meglenni. Itt nőttem fel, s szívemhez közel áll minden kis sarok. Olyan nagy család ez, ahol az ember jól érzi magát. Szeretek itt lenni. Különösen most, amikor annyi, de annyi „gyermekem" van.*

A „gyerekekből", fiatalokból valóban sokat látunk a konyhán. A jövő Gyura Istvánjai, a szakma szerelmesei és kiváló művelői nőnek itt fel, a „mester" keze alatt. De Pista bácsi nemcsak főnök, egy kicsit apa is. A brigád vezetője. S arra legbüszkébb, hogy a fiatal generáció is barátjának tekinti.

Csak így és ilyen közvetlen, baráti légkörben dolgozhatnak eredményesen. Mert a *Petőfi brigád* miniszteri dicséretet is kapott. Egyszóval a jó munka jutalma nem maradt el.

S a brigád? A fiatalok? Róluk is csak jót mondhatunk. A nyári nagy munkában derekasan helytálltak. Pedig nem könnyű feladat, amit el kell látniuk. S a körülmények? Mostohák! A konyha berendezése, felszerelése elavult! Régi, széntüzelésű kályhák. Meleg víz csak akkor van, ha fazékban melegítenek (!) A takarító személyzet kevés. Társadalmi munkában súrolnak, mosnak. A szennyvizet lapáttal merik fel, mert a konyha mélyebben fekszik, mint a főváros szennyvízhálózata. No, de ne szaporítsuk a szót. A Nyugati pályaudvar éttermének konyhája nem felel meg a már megnövekedett forgalomnak, a kulturált, egészséges munkakörülményeknek.

41 lépcső

— *Talán majd az átépítés során „mi is megszépülünk"* — mondja Gyura István —, *hiszen hosszú vita után az illetékeseknek sikerült megállapodniuk. A Csemege elköltözik. Az étterem bővül, és a konyha is modernebb lesz. Persze addig még sokszor kell megjárni az éttrem és a konyha közti 100—150 méter távolságot. Sokszor kell leszaladni a konyhába vezető 41 lépcsőn és vissza.*

Gyura István és brigádja mégsem zúgolódik. Lábukban több millió lépcső, szívükben pedig a szakma iránti szeretet. S ami még hiányzik az alapos tudás, arra biztosítéka mester, a negyedszázada itt dolgozó Gyura István.

Bereznai Márta

Zászlót kapott a Dózsa brigád

Két évvel ezelőtt egy brigádösszejövetelen határozták el, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. Az elhatározást tett követte. A *Dózsa* brigád valamennyi tagja azon fáradozott, hogy a termelési feladatok maradéktalan elvégzése mellett a szocialista embertípus kialakításában is előbbre lépjenek.

Fáradozásuk, erőfeszítéseik nem voltak hiábavalók. A 12 tagú brigád — *Szentes állomás egyik legjobb brigádja* — az óév végén közel 100 dolgozó előtt ünnepélyesen vette át a *szocialista brigád zászlót és jelvényt.* A Dózsa brigádnak három fűtőházi dolgozó, két kocsivizsgáló és az állomási tartalék mozdonyvezetője is tagja.

Orosz István

SZÉPÜL SZERENCS ÁLLOMÁS

A helyi tanács és a miskolci igazgatóság anyagi segítségével Szerencs állomás épületeit tatarozták, átfestették. Az állomáshoz vezető elavult, macskaköves utat felújították és kiépült a MÁV-telepen átvezető járda is.

Szerencs-hegyalja nyugati kapuja fejlődik, s ez örömmel tölt el mindannyiunkat.

Németh Pál

KOSSA ISTVÁN:

KALANDOS UTAZÁS

I.

A vonat már bent állt. Innen indult. Nem sok utas volt. Mi egy vagonban, de a két ellentétes végén foglaltunk helyet. Azért félszemmel mindig figyeltük egymást. Lassan elindultunk.

A nagyállomáson megtelt a vonat zsibongó néppel. Mindenki helyet keresett, barátkozott. Ijedt hireket újságoltak egymásnak. Jo frissen. Igy érdekes. Izgatták is egymast.

— Lehet, hogy még Gyarmatig sem jutunk el — mondta az egyik menyecske a szomszédjának. — A németek már robbantják a vasutat errefelé is. Meg a vasutasokat is elterelik.

— Na, gondoltam, csak ez hiányzik.

Már Fülek felé jártunk, a kalauz még mindig nem jött.

— Talán nincs, talán nem is lesz. Anélkül is elmegyünk — mondta az előbbi fiatalasszony.

A vonat közepén egy asszony hangosan sirt. Többen próbálták vigasztalni. Erősen foglalatoskodtak körülötte.

— Ne sírjon ángyom, — vigasztalta egy fiatal lány. — Nem is biztos, hogy a Misi halott. Hátha összetévesztik valakivel. Ezek a fiatal gyerekek mind egyformák.

— Aztán meg ezek halotti cédulát sem kaptak. Bizony lehet, hogy valakivel összetévesztik. — Ezt, az asszony másik szomszédja mondta vigaszul.

— Verné meg az Isten, aki már a gyerekek kezébe is puskát ad' — visított fel a síró asszony.

Ettől aztán az egész vagon áttért a leventékre, akiket úgy vittek be, hogy a puskával még bánni se tudtak. Egyik-másik még el sem bírta a fegyvert.

— Ágyútöltelékek csak, meg golyófogók a tisztek védelmére — átkozódott egy öreg mama hangosan.

Hanem erre nagy csönd lett a kocsiban. Senki se mert rá válaszolni. Igent se, meg nemet se.

A vonat nagyokat zihálva, pöfögve kaptatott, húzott hegynek fel. Némelykor majd megállt, mire egy-egy kapaszkodóra felért. Aztán nagy füttyentések közepette nekivadulva megindult lefelé. Senki még egy gyufát se mert gyújtani. Szigorú volt a sötétítési tilalom. Különösen errefelé a front felé. Az asszonyok történeteket meséltek, hogy a cigarettára gyújtókra minden további nélkül ratüzeltek. Volt, aki életével fizetett egy szál gyufáért.

A vonat néha-néha megállt néhány percre. Ilyenkor nagy kiabálás, zsivaj verte fel a szundikálókat. A felszállók közül mindenki helyet keresett a tömött vonaton. Pedig jo hosszú vonat volt, mégis teli. Aki nem jutott ülőhelyhez, az már csak inkább fél lábon állt.

Tegnap reggel óta nem volt vonat. Pedig sokan iparkodnak most innen el, leginkább Pest felé. A legtöbben nagy csomagokkal furakodtak a kocsikba. A sok batyú, koffer, katonaláda tömte el a helyeket. Akit az álmosság elnyomott, nyugodtan dőlt szomszédjára. Most nem olyan finnyásak az emberek, mint régebben voltak. A sok közös baj és jaj közelebb hozta őket egymáshoz.

Egyszercsak hirtelen nagy zökkenővel álltunk meg.

Éktelen káromkodás, veszekedés zaja csapott be hozzánk. Mindenki zsivajgott.

— Mi lehet ez? Mi van kint?

— Mindenki szálljon ki! — ordította egy kemény, parancsolgatáshoz szokott hang. — Kiszállni! Kiszállni! Nem megy a vonat tovább!

— Hová az istennyilába menjünk ilyen vak sötétben? — sipítozott az egyik asszony.

A másik meg hangosan felzokogott.

— Már ötödször történt meg velem ez. Egy hete nem tudok Pestre eljutni. Verné meg az Isten őket!

— Mi lesz?! Gyerünk már lefelé! — ordítozott az előbbi hang, mert senki sem mozgolódott. Mindenki várt valami csodát, hogy mégis csak meggondolja magát a vonat és tovább megy.

— Gyerünk már a kutya úristenit! Hányzor mondjam, hogy szálljanak le? Gyerünk! Gyerünk! — parancsolgatott az előbbi hang, de most már bentről, a kocsiból.

— Maga meg ne káráljon már annyit! — szólt rá erélyesen egy idős nénire, akinek a batyú a hátára volt kötve, és aki már talán a tizedik kérdést tette fel a rendcsináló atyaúristennek.

Sárközi felé húzódtam. A sötétben tapogattam ki, de a helyén egy öreg mama ült.

— Sandor? — suttogtam, ahol állni sejtettem. Valaki belémkarolt a sötétben. Sárközi volt.

— Ne szálljunk le, amíg nem muszáj — adta halkan a tanácsot.

— Egyetértek, de ne is nagyon erőltessük a maradást. Mi legalábbis ne. Legyünk csak a tömeg között.

A vagon másik oldaláról káromkodás, átkozódás közben ciheltek az emberek. Mi nem mozdultunk. Most nálunk is kicsapódott az ajtó.

— Hát itt még fenn vannak? Hű a Krisztus Máriáját! Azonnal, coki! Kifelé!... Coki! Coki!... — kiabálta egy hang a sötétből.

— Ne még! Várjon már, mert kikaparom a szemét — visított egy fiatal asszony.

— Engem meg ne lökdössön, mert kitekerem a kezét! — mordult vissza valaki a férfiak közül.

— Kimegyünk mi innen szép szóval is. Nem kell űzni bennüket — sipítozott egy anyóka.

— Hogy dögöljenek meg ahányan vannak — mondta jó hangosan valaki a sötétben a parancsolgató, hangoskodó katonának.

Lassan mi is kifelé húzódtunk. Önkéntesen, nehogy összeütközésbe kerüljünk az előttünk ismeretlen hatósággal, mely lefelé parancsolt mindenkit.

A peronon nagy tömeg. A halvány holdfényben nagy nyüzsgés. Jó hűvös volt, inkább már hideg. A vagonok teteje dértől fehérlett, csillogott. Az állomást szép sorjában magas ezüstfenyő-szegély keretezte. A sárga holdfény ezernyi szikrával villódzott a fák tulevelén. Mintha milliónyi apró, parányi csillaggal díszítették volna fel, pedig csak még a dér lepte be őket.

— Ki a peronról! — parancsolgatott 4—5 feltűzött szuronyú katona. — Ki az állomásból is! Mindenki keressen magának szállást. Ma már nem lesz vonat tovább.

Szuronyszegezve jöttek a tömeg felé. Igy szorították ki lépésről lépésre az embereket az állomásról. Még az épületből is kikergettek mindenkit. Csak nehezen boldogultak, mert az elől lévők nem mozdultak. Nyomták visszafelé a hátsó sorokat. Azok meg nyomakodtak előre a szuronyok elől, de az előttük lévő tömeg nehezen engedett.

Mi is ott voltunk a tömegben, de csak lassan engedtünk az erőszaknak. Közben hangos szóval elégedetlenkedtünk. Szitottuk a tüzet, hátha labrakap. Volt is nagy hangoskodás. Azért mindenki csak hátrált, ha káromkodva, átkozódva is.

A katonák szuronyt szegezve tisztították meg az állomást, de az épület előtti téren mindenki együtt maradt. Pedig ezt senki se szervezte meg. A tömeg sokszor magától is tudja, hogyan kell felelni az ellene alkalmazott erőszakra. Aztán meg tanácstalanok is voltak az emberek. Itt most idegenben, igy együtt maradni volt a legjobb, a legtermészetesebb. Az emberek szeme is kinyílt. Már nem voltak egészen kezesbárányok. Azért, amikor valaki egy ugrással fölkapaszkodott az állomás alacsony kerítésére, egy pillanat alatt megszállta azt a tömeg. Ugy ültek a kerítés tetején, mint faluhelyen esténként az alvó tyúkok, ha fára szállnak fel éjszakára. A kerítésről feleselgettek a katonákkal, akikről lászott, hogy nem szívesen teljesítik a parancsot. Inkább csak úgy tessék-lássék. Aztán mikor megunták a feleselgetést, egyszerűen hátatfordítottak. Lehetett már ezeknek akármi mondani. Egyik fülükön be, a másikon kieresztették a legsértőbb szavakat is. Mi is mondtunk néhányat. A tömeg ránk kontrázott még csúnyábbakkal. Aztán, mivel a katonák már semmiképp se feleseltek vissza, a tömeg végleg elcsitult. Kiadták mérgüket.

Egyszercsak hosszú, elnyújtott füttyjelzéssel befuttot egy személyvonat. Sebesültszállító vonat volt. Minden vagon oldalán nagy vöröskeresztet. Csak egy félig pap, félig katona szállt le. Felül tiszti zubbonya volt, hadnagyi rangjelzéssel, alul reverenda. Parolinján a fehér kereszt jelezte, hogy a Krisztus katonája, aki zsoldját azért kapja, hogy a haldokló utolsó sóhajtását szemlesütve, áhítattal segítette fel a magasba szállni. A vonat peronjai üresek voltak.

— Miért nem engednek fel legalább a peronra bennünket? — zúgott a katonák felé a tömeg. A katonák meg újra vitatkoztak, magyarázkodtak. Én meg, mikor a tisztelendő úr egészen a közelembe került — akkor láttam, hogy hadnagy —, a kerítésről hirtelen eléje huppantam:

— Főtisztelendő hadnagy úr! — adtam meg a tiszteletet — vigyázzban állva —, engedjen fel a peronra, az isten áldja meg. Be kell vonulnom és lekések. Még azt hiszik, hogy nem akarok eleget tenni kötelességemnek. Én nem akarok katonaszökevény lenni. Én közalkalmazott vagyok és tudom, mi a kötelességem.

Az egyik totyakos népfelkelő baka megmarkolta a karomat és igy akart eltávolítani.

— Engedje! — szólt rá a paptiszt. — Felszállhat. Én megengedem.

— Akkor még tessék szíves megengedni főtisztelendő úr, a barátomat is! Ketten vagyunk.

— Jöhet! — szólt katonásan a pap.

(Folytatjuk.)

Részlet a szerző Vissza a Dunához című regényéből.

A budapesti szolgálati helyeken fejlődött a tömegsportmozgalom

A testnevelési és sportmozgalom átszervezése után a sportkörök eleinte nem mindenhol szervezték és irányították megfelelően a tömegsport mozgalmat. Beérték a minőségi szakosztályokkal való foglalkozással. Ennek is része volt abban, hogy *szakszervezeti bizottságaink vonakodtak a sportkörök anyagi támogatásától.* A helyi mozgalmi szervek és a szakvonali vezetők kezdeményezésére, a budapesti bizottság a sportkörök vezetőivel közösen megvitatta a tennivalókat. Nem sokkal ezután egészséges sportmunka kezdődött az üzemekben, szolgálati helyeken. Az eltelt két évben a sportkörök labdarúgásban, asztaliteniszben és sakkban, rendszeresen szerveztek üzemi bajnokságokat.

Üzemek közötti versenyek

A kezdeti lépések után arra törekedtünk, hogy az üzemi bajnokságok eredményekent *minél több csapat kapcsolódjon be a kerületi TS-ek által szervezett különböző bajnokságokba.* Ma már elmondhatjuk, hogy azok a csapatok, amelyek korábban részt vettek a vasutas üzemi bajnokságokban, a kerületi TS-eknél is jelentős sportsikereket érnek el.

A sportszerető vasutasok kérésére tovább kellett szélesíteni a tömegsport-mozgalmat. *Újra életre hívtuk a vasutas-üzemek egymás közötti sportvetélkedőit.* Különösen jó eredmények születtek a budapesti bizottság által szervezett kis- és nagypályás labdarúgásban. Jelenleg folyik az asztalitenisz- és a sakk üzemi bajnokságok szervezése.

Az utóbbi időben létesítményproblémánk alig volt. Ebben a sportkörök is segítségünkre vannak. Fokozza a tömegsportban való részvételt az is, hogy a szakszervezeti központ kezdeményezésére az elmúlt években pályaépítési akció indult. Régi igazság, hogy megsokszorozódik a tömegsportban való résztvevők száma, ha a sportpálya az üzem, a szolgálati hely közelében fekszik. *A sportlétesítmények száma ugyanis évről évre szaporodik.* Főleg röplabda- és kézilabda-pályákat építenek szívesen a dolgozók társadalmi munkában.

12 új sportcsoport

Azokon a szolgálati helyeken, ahol sportkör nem működik, a szakszervezeti bizottságok a KISZ-szel karöltve végzik sportmunkájukat. Az elmúlt két évben *tizenkettővel emelkedett a budapesti bizottsághoz tartozó szakszervezeti bizottságoknál a sportcsoportok száma,* ami a vasutas dolgozók nehéz szolgálatát, a sok vidéki lakost figyelembe véve, fejlődést jelent.

A Magyar Testnevelési és Sportszövetség Országos Tanácsának 1964. május 22-i és a kiadott SZOT-határozatok szem előtt tartásával tovább kívánjuk növelni a sportban részt vevők számát. *A „fehér foltot" nálunk a pályamesteri szakaszok és az építésvezetőségeken dolgozók sportolási lehetőségének biztosítása jelenti.* Összességében nagy ez a létszám, de egy-egy szolgálati helyen aránylag kevesen dolgoznak. A munkásszállások dolgozóinak teremsportját tudjuk biztosítani, a szabadtéri sportágak szervezésével azonban még van tennivaló.

Sz. Tóth András

SPORTHÍREK

A Hídépítési Főnökség sportköre január 25-én tartotta az elmúlt évi sporteredmények értékelését. Az összejövetel színfoltja volt *Novák Dezsőnek*, az olimpiai bajnok labdarúgócsapat tagjának élménybeszámolója. A válogatott hátvéd, aki nemrég még vasutas színekben rúgta a labdát, örömmel tett eleget a meghívásnak.

Az élménybeszámoló után *Mészáros József*, az FTC labdarúgócsapatának mesteredzője ismertette az együttes 1965. évi felkészülését és feladatait, majd készséggel adott választ a feltett kérdésekre.

Ezután levetítették a *Hat hét Tokióban* és a *Labdarúgóesemények* című sportfilmet. Az ünnepség befejező számaként pedig kiosztották a XIV. kerületi II. osztályú bajnokságot nyert asztaliteniszcsapat tagjainak járó bajnoki érmeket, megjutalmazták a jól dolgozó sportaktívákat és sor került 6 vas, 6 bronz, 3 ezüst és 10 arany Kilián-jelvény átadására.

★

A Váci Vasutas SE vízisportszakosztályának tagjai az elmúlt évben mintegy 35 000 forint értékű társadalmi munkával járultak hozzá vízitelepük szépítéséhez. A tagság szorgalmát, lelkesedését látva, a szakszervezet külön anyagi támogatásban részesítette a szakosztályt.

★

A Székesfehérvári MÁV Előre, a járműjavító ipari tanuló KISZ-alapszervezete és a TIT megyei elnöksége rendezésében január 19-én a székesfehérvári járműjavító kultúrtermében olimpiai élménybeszámolót tartott *dr. Kárpáti György*, az olimpiai bajnok vízilabdacsapat tagja és *Porubszky László*, a férfi röplabda-válogatott edzője.

Sakkszimultán a ferencvárosi vasutasklubban

Dely Péter nemzetközi mester és *Sillye Jenő* magyar sakkmester 36 üzemi sakkozó ellen játszott január 18-án a ferencvárosi vasutasok Péceli úti klubjában.

A szimultánban részt vevő fűtőházi, állomási, pályafenntartási és központi szertári dolgozók örömmel vették az élsportolókkal való találkozást. Dely és Sillye mesterek pedig készséggel adtak ismertetőt a sakkozásról.

A szimultánon megjelentek nagy száma mutatja, hogy az üzemi versenyzők és az élsportolók kapcsolata elmélyíti a vasutas dolgozók közötti sportbarátságot. A közvetlen hang, a kisebb tudású versenyzők segítése nagyobb kedvet, önbizalmat ad dolgozóinknak a további sportoláshoz.

Dely mester 22 mérkőzést játszott, és mindet megnyerte. Sillye mester ellen néhányan sikerrel vették fel a küzdelmet. Különösen *Vancsik Mátyás, B. Nagy Vince és Filótás László* fűtőházi dolgozók játékáról nyilatkozott kedvezően Sillye mester.

A szimultán után a két élsportoló a budapesti bizottság által felajánlott jutalomkönyveket dedikálva adta át a nyolc legjobban szereplő üzemi sakkozónak.

T. A.

Rablóulti az utasok zsebére

Télen korlátozott a vasúti kocsik és a szerelvények száma. A szokásos reggeli győri gyors helyett én is személyvonattal indultam a Keleti pályaudvarról. A hosszú, fárasztó útra gondolva „párnás" jegyet váltottam. Többen is ezt tették.

Amikor betolták a 12-es számú vonat szerelvényét, útitársaimmal megrohamoztuk az egyetlen parnás kocsit. A nemdohanyzók részére fenntartott szakasz lezárva: „foglalt". A helybiztosítási cedulán ez állt: Honvédség részére! Meglepetésre azonban egyenruhás vasutasok foglalták el a kupé öt ülőhelyét.

Megkopogtattuk a fülke ajtaját. Bentről nem éppen udvarias választ kaptunk.

— Nem tudnak olvasni! — mutogattak a cédulára.

A peronon vita támadt. Akinek a párnáson nem jutott hely, szidták a vasutat. Többen első osztályú jeggyel a kezükben elindultak helyet keresni.

A vonat elindult. A bezárt fülkében öt ülőhely még üresen állt. Újból kopogtattunk. A bentlevők nem tehették mást, beengedtek bennünket. Ekkor derült ki, hogy miért is volt olyan fontos a helybiztosítás. Pillanatok alatt előkerült a kártya, és kezdetét vette az ultiparti. Hogy ki mennyit nyert, nem figyeltem meg, de az biztos, hogy a játszámában azok vesztettek legtöbbet, akik elsőosztályú jegyükkel másodosztályon utaztak Győrig vagy Hegyeshalomig.

Az eset nem kíván különösebb kommentárt. Egyet azonban nem hallgathatok el. A vasutasoktól —különösen a téli korlátozott közlekedési viszonyok között — nagyobb udvariasságot vár el az utazóközönség. Annál is inkább, mivel az udvariasság a vasutas szakma velejárója. **Forrai János**

Nyugdíjasokat búcsúztattak Szolnokon

Szolnok állomáson tizennégy vonatkísérő búcsúzott társaitól, hogy élvezhesse több évtizedes munkájának gyümölcsét, a jól kiérdemelt nyugdíjat. A megyei bizottság és az állomás nyugdíjügyi albizottsága bensőséges ünnepség keretében búcsúztatta a nyugdíjba vonulókat. Az ünnepségen mintegy 250 dolgozó vett részt.

Az új nyugdíjasok között volt *Nyolcas András, Váradi Béla* és *Bede János*, akik 30 évig szolgálták a vasutat. Szolgálati idejük legnagyobb részét utazó szolgálatban töltötték. A búcsúztatott többi dolgozó is több mint 25 évet szolgált és utazott.

A nyugdíjba vonulók érdemeit a szolgálati főnök és a szakszervezet méltatta. Nyolcas András, *Kiss Mihály II.*, Váradi Béla és *Vásár Sándor* mint szakszervezeti aktívák, a társadalmi munkából is kivették a részüket.

P. A.

Kitett magáért a Petőfi-brigád

A szentesi fűtőházban 1964-ben eredményesen dolgozott a *Petőfi* brigád. Vállalását maradéktalanul teljesítette. A brigád teljesítményét bizonyítja a balesetmentes munka, a menetrendszerűség, a beadott újítások, a kollektív társadalmi munka, továbbá a politikai-műszaki továbbképzésben elért jó eredmény.

A jól dolgozó szocialista brigádnak *Finta József* műszaki főintéző ünnepélyes hangulatú termelési tanácskozáson nyújtotta át a legnagyobb jutalmat, a brigádzászlót és az oklevelet. A nyolctagú szocialista brigád minden tagja motorkocsi vezető.

A fűtőház dolgozói *Szabó Györgyöt* a brigád vezetőjét küldöttnek választotta a II. országos szocialista brigádvezetők tanácskozására.

Búzi László
Szentes

Nedves, egészségtelen a pénztárfülke

Szeged állomás felvételi épületének felújítása 1964-ben befejeződött. A pénztárhelyiségek szaporítására, változtatására azonban nem volt mód, mert a műemlékké minősített épület formája, struktúrája ezt nem engedte meg. Ez még nem is volna baj ha . . .

Ha a régi pénztárfülkék egészségesek, szárazak lennének. *Sajnos, egy régebbi átázás miatt a falak teljesen átnedvesedtek*, kellemetlen levegőt árasztanak, és a vakolat is állandóan hull.

Szigeteléssel, belső vakolással bizonyára segíteni lehetne. Ez a műemlékjellegen nem változtatna, a munkakörülményen azonban igen.

Dr. Bánkfalvy Gyula.
Szeged

Aktívaértekezlet a szegedi igazgatóságon

A szegedi igazgatóság gazdasági és mozgalmi vezetői az elmúlt napokban aktívaértekezleten vitatták meg az igazgatóság — három megyére kiterjedő — 1965. évi feladatait. A vitaindító előadást *Borsodi János*, az igazgatóság vezetője tartotta.

Bevezetőjében elmondotta, hogy *az igazgatóságnak 1965-ben 2,1 százalékkal több utast kell elszállítania, mint 1964-ben.* Mivel a szegediek a múlt évi személyszállítási tervet nem tudták teljesíteni, legfontosabb feladat tovább folytatni az utasáramlatok adatainak felmérését. Ezenkívül nagy gondot kell fordítani a szerelvényfordulók helyes kialakítására, illetve kihasználására.

Megnövekedtek az igazgatóság áruszállítási feladatai is. Ezzel kapcsolatban az igazgatóság vezetője hangsúlyozta, hogy *tovább kell javítani az együttműködést a szállítható felekkel.* A múlt esztendőben ugyanis gyakran zavarta a vasút tervszerű munkáját, hogy a szállító felek sokszor több kocsit igényeltek, mint amire szükségük lett volna. Ugyanakkor szorgalmazni kell a ki- és berakásokat is. Az igazgatóság területén ugyanis a múlt esztendőben 16 millió 520 000 forint kocsiálláspénz merült fel, 4,5 millió forinttal több, mint 1963-ban.

Az aktívaértekezleten sok szó esett arról, hogy az 1965. évi szállítási feladatokat csakis fegyelmezett munkával, a szolgálati ágak és a szállítható felek közötti jó együttműködéssel, a vezetés színvonalának tovább javításával lehet megoldani.

Sziládi Sándor
Szeged

HÍREK

— **Szocialista brigádvezetők tanácskoztak** az elmúlt napokban Kiskunfélegyháza állomáson. A munka jobb és pontosabb elvégzése érdekében javaslatot fogadtak el arról, hogy a forgalmi brigádok a Kiskunhalas állomás forgalmi brigádjaival komplex brigádot alakítsanak.

— **A kedvezőbb pályaszakaszokon** a 160 km/óra sebességet is meghaladja a Párizs—Nizza között közlekedő Mistral expressz. A nagy sebesség elérése a korszerű, nagy teljesítményű villamosmozdonyoknak és a jó pályának tulajdonítható.

— *A RIGAI VAGONGYÁRBAN elkészült a négy kocsiból álló DR 2 típusú Dieselmotorvonat. A kocsik építésénél a gyár alumínium és műanyag elemeket is felhasznált. A szerelvény sebessége 120 km/óra, befogadóképessége 416 személy.*

— **Gépesítették a ki- és berakodást Mátranovák állomáson. Gumiszalagokat, kaparóberendezéseket és egy Hidasi-féle rakodógépet is üzembe helyeztek.**

— *80 DIESEL-MOZDONYT vásárol 1965-ben a Jugoszláv Vasutak. 52 mozdonyt külföldön szereznek be, a többit pedig a hazai ipar, a nisi és a szlavonbródi mozdonygyárban állítják elő.*

— **Önműködő félsorompó.** Az angol vasutak 11 vasúti kereszteződésnél szereltek fel önműködő félsorompót. A sorompóval egyidejűleg négy jelzőlámpa villogó vörös fénynyel jelez tilosat és köd esetén négy jelzőkürt is megszólal. A kereszteződéshez érkező vonat minden emberi beavatkozás nélkül váltja ki az út lezárást és felszabadítását.

— **Erőteljesen folyik a jugoszláviai Rijekából** az ország belseje felé húzódó fővonal villamosítása. A felsővezeték-építők eddig 185 kilométer hosszban végezték el a munkát. A villamosított szakaszon a szállítmányok lényegesen rövidebb idő alatt érnek el rendeltetési helyükre, mint a korábbi időben.

— **75 tagú társadalmi ellenőri hálózatot hoztak létre a** pécsi igazgatóság területén a személyszállítás ellenőrzésére. A mozgalmi szervek javaslatára olyan dolgozókból kerültek ki a társadalmi ellenőrök, akik munkájukkal, szakképzettségükkel, példás magatartásukkal vívták ki dolgozótársaik megbecsülését.

— **A számítógépeket nemcsak az úrkutatásban és a** nagyvállalatok ügyviteli gépesítésénél használják, hanem a vasutak is. A nagy amerikai rendezőpályaudvarokon például elektronikus számológépek segítségével állítják összse a szerelvényeket. A tehervagonok alján levő jelzéseket is elektronikus szemek olvassák le és ezek alapján sorolják be a kocsikat az egy irányban közlekedő szerelvényekbe.

— **Irodalmi vetélkedőt és szavalóversenyt rendeztek január 22-én a békéscsabai vasutas kultúrotthonban. A vetélkedőn 150 vasutas és konzervgyári fiatal vett részt. A legjobbak értékes jutalomban részesültek.**

— **Január 8-án tartotta vezetőségválasztó taggyűlését** Szeged állomás MHS-alapszervezete. A régi vezetőség a sorköteles fiatalok kiképzését 4,3-es átlaggal zárta. Az új vezetőség pedig célul tűzte ki, hogy szorosabb kapcsolatot épít ki a városi MHS-szervezettel.

— **Nyugdíjasokat búcsúztattak** a debreceni fűtőháznál. Reisz Mátyás mozdonyvezető 31 társa nevében mondott köszönetet a fűtőház dolgozóinak, hogy munkájukkal hozzásegítették őket ahhoz, hogy egészségben elérhették a nyugdíjkorhatárt.

LAKÁSCSERE

— Nagykanizsai vasutas házban levő kétszobás, modern, komfortos cserepkályhás, gázfűtéses lakásomat elcserélném Budapesten kisebbre (Amennyiben nagyobb lenne, úgy még egy lakást adok Pesten.) Érdeklődni lehet 212—517 telefonon.

— Körönden levő 3 szobás összkomfortos, utcai lakásomat elcserélném belterületi 1 szoba, nagyméretű, hallos, összkomfortos, napfényes lakásra. Tanácsi előrében, 1. emeletig. Érdeklődni munkaidőben: 222—988 telefonon.

A szerkesztőség üzeni

Várnai László Pécs. Kiss Lajos Alsóörs. Boldizsár Gyula Békéscsaba, dr. Bánkfalvy Gyula. Cserháti József Szeged. Sziládi Sándor, Tóth Károly Szeged. Marosán Pál Debrecen Bognár Károly, Dancs József Tapolca. Búzi László Szentes. Fehérvári József Szolnok. Bódoch Mihály Dombóvár. Németh Pál Szerencs. Kisvárdai János Miskolc. Hoffmann József Veszprémvarsány Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szász József Veresegyház. Perlaki Gyula Sopron. Cseh Zoltán Szolnok. Bakó János. Antal József. Kisvárdai János Miskolc. Markos József Zalaegerszeg. Bognár Károly Tapolca. Földi István Budapest. Behán Rózsa Kazincbarcika. Boldizsár Gyula Békéscsaba. Kiss Lajos Alsóörs. Pintér Lajos Vácrátót. Szentgáli István Győngyös. dr. Bánkfalvy Gyula Szeged Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Urbán József Hegyeshalom: A nyugat-dunántúli hóviharról, illetve a vasutasok helytállásáról lapunk előző számában fényképes tudósítást közöltünk. Levele egyébként is lapzárta után érkezett. Kérjük a jövőben — hasonló esetekről — gyorsabban tájékoztassa szerkesztőségünket.

Tóth Tibor Kiskunhalas: Az emberséges bánásmód c. cikk a kiskunhalasi csomópont vizsgálata alapján íródott.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

2. számból: 133260/1964. I. C A MÁV háztartási tűzelőanyagellátás szabályozása az 1965/66 tüzelési évben

131817/1964 I/2. C. A MÁV szaktanfolyamok szervezésének újabb szabályozása.

132497/1964 I/4. C Bevonulást segélyhez kapcsolatos általános jövedelemadó.

190165/1964 I/6. D Szabad szombatok kijelölése 1965. évre.

3. számból: 101773/1965. I/2. B A nem géptárművezetői munkakörben foglalkoztatott dolgozók géptárművezetési pótléka

101055/1965. I/2. B A géptárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének megállapítása.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI. Benczúr u. 41
Telefon: városi: 229—638,
üzemi: 89—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A HELYSZÍNEN

— Az irodában nem tetszik ellenőrizni?
— Idekint is látni, hogy odabent hogyan dolgoznak.

SZÓRAKOZÁS

A térközőr televíziója

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. FEBRUÁR 13.

„Csatlakozunk testvérvállalatunk felhívásához...“

Lapunkban már beszámoltunk arról, hogy hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny kezdeményezői között szerepel az *Északi Járműjavító* kollektívája. Arról is hírt adtunk, hogy a versenyhez csatlakozva, a *Landler Járműjavító* dolgozói terven felüli javításokat is vállaltak. Ugyanilyen vállalás megtételére hívták fel az Északi Járműjavítót is.

Az Északi Járműjavító kollektívája gyorsan reagált a felhívásra. A szerkesztőségünkhöz küldött levelükben a következőket írják: *„Csatlakozunk testvérvállalatunk felhívásához és vállaljuk, hogy az AGROTRÖSZT megrendelésére 1965. december 31-ig 71 rezgőelektródás ívhegesztő gépet készítünk. Az említett berendezések a mezőgazdasági gépek alkatrészellátását javítják majd.*

A debreceni fűtőház teljesítette tervét

A szállítási feladatok teljesítéséért a debreceni fűtőház dolgozói már évek óta megfeszített erővel dolgoztak. Különösen az utazószemélyzet végzett jó munkát. Nemegyszer *rövid pihenővel újabb és újabb szolgálatot vállaltak.* Magas volt a havi szolgálati órájuk is, sokat voltak úton, és csak nagyon keveset családjuknál. Eredményeik bizonyítják, hogy ennek ellenére becsülettel helytálltak.

Az elmúlt esztendő második felében a Kisújszállás—Debrecen és Debrecen—Apafa között üzembe helyezett második vágánnyal a vonatok továbbítása folyamatosabb lett, csökkent az ácsorgás, csökkent az átlagos szolgálati idő is.

A fűtőház dolgozói az elmúlt évben a szállítási *100 etkm tervet a tervezetthez viszonyítva 113,6, a haszonkilométer tervet 106, a vontató járműkilométer tervet 105,5 százalékra teljesítették.* Jól alakult az üzemeltetési önköltség is, amely a tervezett 4,59 forint helyett 4,07 forint volt. A takarékosságból az utazószemélyzet sem maradt ki. *A múlt évben 10 510 tonna szenet, 578 857 kg gázolajat takarítottak meg 8 millió forint értékben.*

1965. évben a feladatok még nagyobbak. Az igazgatóságunk tervei szerint az első negyedévben több mint 10 millió utast kell elszállítani, ami a bázis időszakhoz képest 9,7 százalékos emelkedést jelent. Az áruszállításban pedig ugyancsak az első negyedévben a bázishoz viszonyítva 10,2 százalékkal nagyobb a terv.

Tovább kell javítani a vonatok menetrendszerűségét is. A tavalyi 95 százalékos eredmény mellett az idén 97,5 százalékot ír elő az intézkedési terv.

A fűtőház üzemeiben most történik a múlt évi eredmény értékelése, és az új feladatok megvitatása. Ezeket a szűkebb megbeszéléseket majd az első negyedévi termelési tanácskozások fogják követni.

Készülnek dolgozóink hazánk felszabadulása 20. évfordulója méltó megünneplésére is, és a most kibontakozó széles körű szocialista munkaverseny reméljük újabb sikereket, újabb eredményeket hoz.

Marosán Pál

Szakszervezetünk feladatai a dolgozók egészségének és testi épségének védelmében

A SZOT X. teljes ülésének határozata alapján központi vezetőségünk 1961. január 23-án tárgyalta a vasutas dolgozók munkavédelmi helyzetét, s ezen belül a balesetek alakulását. Nyomatékkal mutatott rá, hogy *a munkakörülmények javításában történt változások ellenére az ellenőrző és nevelő munkában fellelhető fogyatékosságok, a munkavédelemre vonatkozó határozatok végrehajtásában tapasztalható következetlenségek miatt nem következett be a várt változás a balesetek csökkenésében, a dolgozók munkafeltételeiben.* Ezért mind a központi vezetőség említett ülése, mind a VI. kongresszus határozatokat hozott a helyzet javítására. A határozatok döntő feladatként jelölték meg a balesetek és a foglalkozási megbetegedések megelőzését szolgáló ellenőrző, nevelő és felvilágosító munka színvonalának emelését, ezzel együtt a munkakörülmények javítását célzó anyagi és technikai színvonal emelését.

Ezt a témát tárgyalta szakszervezetünk központi vezetősége második napirendi pontként január 29-i ülésén. Ebben a cikkben a beszámoló legfontosabb megállapításait közöljük.

Javult a vezetőszervek tevékenysége

A határozatoknak megfelelően szakszervezetünk vezető szervei *rendszeresen foglalkoztak a baleseti és üzemegészségügyi helyzettel,* bírálták a fogyatékosságokat, segítséget nyújtottak a gazdasági vezetésnek a körülmények javításához. Elnökségünk valamennyi üzemi szakosztály vezetőségét beszámoltatta a balesetek, a munkakörülmények alakulásáról és meghatározta a tennivalókat. A megyei és a szakszervezeti bizottságok nagy része is élt a beszámoltatási jogával, sőt, a legtöbbször visszatértek a határozatok végrehajtásának miként jére.

A beszámoltatások után jelentős fellendülés volt tapasztalható az adott területen az irányító szervek munkavédelmi tevékenységében. A Vasúti Főosztály kollégiuma is több esetben tárgyalta a baleseti helyzet alakulását, *intézkedést hozott a munka megjavítására.* A vasút szakmai vezetőinek rendeletileg előírták, hogy az irányításuk alá tartozó szolgálati ágak baleseti helyzetével rendszeresen foglalkozzanak, *esetenként számoltassák be az igazgatósági osztályvezetőket,* valamint a nagyobb szolgálati helyek vezetőit a terület munkavédelmi és baleseti helyzetéről. A szakmai kollégium határozata alapján elkészített rendeletet eljuttattuk a megyei bizottságnak is.

Hiba, hogy e határozatok végrehajtását nem követelik meg kellő eréllyel. Ennek is része van abban, hogy a *forgalmi szakszolgálat területén növekszik a halálos és az egyéb balesetek, ezzel együtt a munkából kiesett napok száma.* A 8. szakosztály mégsem számoltatott be egyetlen igazgatósági III. osztályvezetőt sem a munkavédelmi és balesetmegelőzési tevékenységről. Ez a szemlélet érvényesül *lefelé is.* Az igazgatósági osztályvezetők is csak igen kis mértékben kérték számon az állomásfőnököktől ez irányú tevékenységüket.

Helytelen szemlélet

A számonkérés elmulasztásának példájául álljon itt egy eset: *1964-ben Kőbánya-felső állomáson 3 halálos baleset történt.* Amikor erre a munkavédelmi felügyelőségünk felhívta az igazgatóság III. osztály vezetőjének figyelmét, és kérte hasonló esetek megelőzésére az intézkedés megtételét, a konkrét tevékenység helyett csupán magyarázkodó levelet küldtek arról, hogyan is történtek a balesetek.

A dolgozók munkakörülményeit némileg javították a műszakfejlesztésre tett — bár még kezdeti — intézkedések. Jelentős összegeket fordítottak *a nehéz fizikai munkák gépesítésére* az építési és pályafenntartási szakosztály. A pályafenntartási munka 1960. évi 8 százalékos gépesítésével szemben 1964-ben a gépesítés aránya 35 százalékos. A fenntartási munka átszervezése most is folyik. *A szakaszokat összevonják, gépesítik és modern szállítóeszközökkel látják el.* Az átszervezés azonban még gyakran a munkakörülmények javítása helyett azok rosszabbodásával jár, sőt, a balesetek emelkedését is maga után vonja.

A korszerű vontató járművek beszerzésével javultak a vontatási dolgozók munkakörülményei és *csökkent a nehéz fizikai munkát igénylő fűtői munka.* A dieselesítéssel kapcsolatban azonban felmerül néhány hiányosság. A jelenleg üzemben levő Diesel-mozdonyok személyzete — a magas zajszint miatt — idővel halláscsökkenést szenved. Ezt a problémát a zajszint méréseket követően tett intézkedésekkel sem sikerült még megoldani.

Megoldásra váró problémák

A balesetek jelentős része a rakodásoknál következik be. Ennek legfőbb oka, hogy még mindig *kismérvű a rakodógépkapacitás.* Az állomási rakodóhelyeken mindössze 13,8 százalékos a gépesítés foka. *Ez a legminimálisabb igényeket sem elégíti ki.* Sok esetben 6—10 mázsa súlyú ládákat mozgatnak a dolgozók kézi erővel.

A nehéz testi munkát igénylő munkafolyamatok gépesítése azonban még korántsem kielégítő. Ugyanezt lehet elmondani a vasutasok szociális helyzetéről. *Még mindig sok a korszerűtlen, túlzsúfolt, egészségtelen, szociális létesítmény,* elavult technológia, amely nemcsak a dolgozók egészségére káros, hanem a munkaerőhelyzetre is kihatással van. *A mozdonyszínek tekintélyes része elhanyagolt állapotban van. Nem megoldott a fűtőházak szellőzése sem.* Emiatt a dolgozók sokat szenvednek a gázos légszennyeződéstől. Szakszervezeti szerveinknek még jelentős erőfeszítéseket kell tenniük, hogy a felújítási és rekonstrukciós munkálatoknál a szociális normatívák előírásai megvalósuljanak.

Több vonatkozásban is ja-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Kimagasló eredmények januárban

Elkészült az év első hónapjának áruszállítási mérlege. A vasút januárban *minden szállításra felkínált árut idejében elszállított rendeltetési helyére.* A jó időt kihasználva, a vasút vezetői nagyon helyesen arra törekedtek, hogy némi előnyre tegyenek szert. Ezért előszállításként nagy mennyiségű követ, kavicsot, cementet és épületelemet vittek az építkezésekhez. Az építőipar annyi anyagot kapott, hogy a tavaszi hónapokban nem lesz fennakadás.

Egyszóval a vasút januárban **1,5 millió tonna áruval szállított többet, mint a bázisidőszakban.**

E nagyszerű eredmény eléréséhez a kedvező időjárás mellett nagy része van a vasutasok erőfeszítésének, a vasút és a szállítható felek közötti jó együttműködésnek.

Megkezdődtek a szállítások a mezőgazdaság részére is. Ezekben a napokban mintegy 250 vagon műtrágyát, hamarosan nagy mennyiségű olajat, benzint juttatnak a tsz-eknek, gépállomásoknak.

Most az a törekvés, hogy az első negyedévben *3 millió tonnával többet szállítsunk,* mint 1964 hasonló időszakában. Ha ez sikerül, könnyebben meg lehet oldani a tavaszi hónapokban és a nyár elején jelentkező szállítási feladatokat.

A két szomszédvár

Lökösháza és Curtici miatyánknyira fekszik egymástól, s a tiszta, csendes időben még látni is lehet a szomszéd ország piciny, piros fedelű házait. Tiszta időben igen.

De most, amikor a sűrű téli köd fehér fátyolba öltöztette Lökösháza állomást, bizonytalanná válik az ember, és ez a széles alföldi táj. Csak az orromig látok és a fülemmel érzem, hogy az élet azért megy tovább. Mert a köd az mindent eltakar.

Reggel fél nyolc. Az állomásra most érkezik a váltó motor. *Az éjszakai műszak vasutasait hozza már három év óta mindennap Curticiból.*

A főnöki iroda jégvirágos ablaka alatt álmosan, fáradtan, bundába burkoltan lépkednek el az imént érkezettek. Mi pedig *Hadobás János* állomásfőnökkel már a második cigarettát szívjuk. Hat éve dolgozik itt. A két állomás, a két szomszédvár munkáját jól ismeri. Curticiről több szó esik. Érthető. Hiszen a közös határállomás nagyobb munkát végez, mint Lökös. Persze azért sokat segítenek egymáson.

— *Ha egy nyitott kocsi rakománya megcsúszik* — mondja —, azt mi hozzuk rendbe. *Odaát nincs öttonnás daru. Ilyenkor csak telefonon szólnak és mi soron kívül segítünk. Sokszor kocsit is keresünk nekik. A lehető legtökéletesebben kiszolgáljuk őket. Hiszen az ő forgalmuk a miénk is.*

— Gondjaink? — Néz a szemembe, majd elmosolyodik. — Azok mindig akadnak. *Ahol ennyi ember dolgozik és ennyi vonatot fogadunk, ott az lenne a csoda, ha minden simán menne.* Igyekszünk mindent rendbe tenni. Közösek a munkaértekezleteink, termelési tanácskozásaink, párt- és szakszervezeti bizottságaink is. Ha bármi vita van, mert akad, szép szóval igyekszünk pontot tenni az ügyre.

Az állomásfőnök íróasztalának fiókjából egy tervrajz kerül elő. A nyolcadik vágányon egy kocsimosót építenek.

— *A Curticiben át nem vett tisztításra szoruló kocsikat eddig mindig Szeged-Rókus állomásra továbbítottuk. Sok felesleges idő és energia veszett kárba. A márciusra felépülő kocsimosó már nagy segítséget jelent. Hiszen itt helyben Lökösön most már mindent elvégezhetünk. A megtakarítást pedig forintban kifejezni szinte lehetetlen.*

Amikor kiléptem a főnöki iroda ajtaján, távolról vonatfüttyöt hozott a szél és talán üzenetet is, a jó szomszéd üzenetét.

Sz. J.

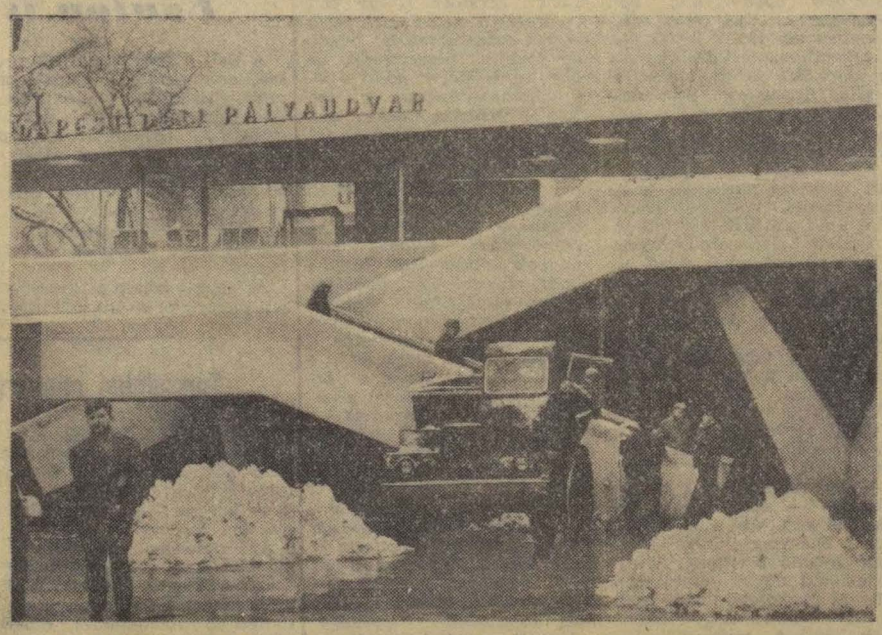
A szocialista brigádok helytálltak

Naponta átlag 118 vonat. Egy év alatt 1 millió utas. Röviden ez Zalaegerszeg állomás múlt évi mérlege.

A forgalomhoz képest szűk állomáson szinte zökkenő nélkül folyt a munka. Ez minden zalaegerszegi vasutas igyekezetét dicséri. Mégis külön kell szólni a szocialista brigádokról, akik *Szabó László* állomásfőnök és *Virág István* főintéző irányításával a legnehezebb feladatokat is megoldották.

Markos József

BEKÖSZÖNTÖTT A TÉL



A Déli pályaudvar előteréből a pályamunkások dömperek segítségével szállítják el a havat (Horváth Erika felv.)

Szovjet–magyar vasúti megállapodás

Január 25-e és február 1 között szovjet—magyar vasúti tárgyalásokra került sor Moszkvában. Az egyhetes tárgyalások eredményeit összegező jegyzőkönyvet magyar részről *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, szovjet részről *Alekszej Gladkin,* a közlekedésügyi minisztérium forgalmi főigazgatóságának helyettes vezetője írta alá.

A mindvégig szívélyes légkörben lefolyt tanácskozásokon a két országot kölcsönösen érintő 1965. évi szállítási tervfeladatokat vitatták meg. Az együttműködés további javítása érdekében elhatározták, hogy a mennyiségi mutatók mellett a minőségi tényezőket is hatékonyabban teljesítik. A szovjet vasutasok helyeselték azt a magyar kezdeményezést, mely szerint *felszabadulásunk 20. évfordulója tiszteletére Záhony csomópont és a hozzá tartozó vonalak dolgozóit a felszabadulási verseny keretében a minőségi munka megjavítására ösztönzik.*

A felszabadulási munkaverseny nemcsak Záhony csomópontra és térségére, hanem Bátyu körzetére és a lvovi igazgatóság munkájára is kedvezően hat majd.

A magyar—szovjet vasúti tárgyalások a közeljövőben folytatódnak a debreceni és a lvovi vasúti igazgatóság között a határforgalom kérdéseiről.

Bővítik a szegedi rendelőintézetet

A szegedi rendelőintézet öreg falai sok embert, nagyon sok beteget fogadtak már. Felújítása, rekonstrukciója időszerűvé vált. Erről tájékoztatott bennünket *dr. Romhányi István* főorvos.

— *Korszerű reumatológiát, fizikoterápiát és laboratóriumot kapunk. Bővül a belgyógyászati vizsgálóhelyiség is.* A fogászaton az utóbbi években csúcsforgalom van. Ez is korszerű rendelőt kap. *Naponta 600—650 beteget látunk el és ehhez nem elég csak orvosaink lelkiismeretes munkája.* A többi feltételeket is biztosítani kell. Az átépítés befejezése után a megnövekedett feladatokat, úgy érezzük, maradéktalanul elvégezzük majd.

Cserháti József

Bán István
1919—1965

Február 5-én, 46 éves korában tragikus hirtelenséggel elhúnyt Bán István elvtárs, szakszervezetünk szervezési és nevelési osztályának vezetője. Mint fiatal vonatkísérő, közvetlenül a felszabadulás után került kapcsolatba a munkásmozgalommal. 1945-ben belépett a Kommunista Pártba és a szervezett vasutasok sorába. 1949-től haláláig mint függetlenített szakszervezeti funkcionárius tevékenykedett. Székesfehérvár állomáson szakszervezeti bizottsági titkárként kezdte, majd a budapesti területi bizottság titkára lett. 1957 elején került a központba, ahol haláláig mint osztályvezető dolgozott.

Családját szerető édesapa, szigorú, de igazságos vezető volt Bán István. Olyan ember, aki élete végéig hűséggel szolgálta a pártot, és a szakszervezetet. Tagja volt az Építők Bokányi Dezső munkásőr zászlóaljának is. Halálával nagy veszteség érte szakszervezetünket.

Bán István elvtárstól február 11-én 14.30 órakor vettünk örök búcsút a rákoskeresztúri Új köztemetőben.

A választások félideje

A szakszervezeti központ szervezési és nevelési osztálya írásos jelentésben tájékoztatta az elnökséget a szakszervezeti választások január havi tapasztalatairól.

Általános megállapítás, hogy *a választások nagyobb zökkenők nélkül, eredményesen folynak.* A szakszervezeti bizottságok már a jelölő bizottságok tevékenységéhez is nagy segítséget nyújtottak. Számos helyen összehívták a jelölő bizottsági tagokat, és a határozat szerint tájékoztatták őket a feladatokról, elsősorban a közvélemény-kutatás fontosságáról. Előfordult azonban *olyan helytelen gyakorlat is, hogy a jelölő bizottságnak kész névsort nyújtottak át* azzal, hogy azt hozzák javaslatba. Ha ilyen eset a felsőbb szervek tudomására jutott, azonnal intézkedtek, hogy a szakszervezeti demokrácia már a jelölésnél sem szenvedjen csorbát.

A bizalmiválasztások mérlege

A választások, mint az ismeretes, január első napjaiban a bizalmiválasztásokkal kezdődtek. Ezek február 1-re befejeződtek. Szakszervezeti, műhely- és osztálybizottságaink a bizalmicsoportok helyesebb kiépítésével az eddiginél több szakszervezeti csoportot hoztak létre. A helyes időpontok kiválasztásával sikerült elérni, hogy a csoport tagjainak többsége — mintegy 80—90 százaléka — vett részt a bizalmiválasztáson.

Az előző választásokhoz viszonyítva fejlődés tapasztalható abban is, *hogy a bizalmiak nagy része 5—10 perces beszámolót tartott a végzett munkáról.* Ugyanakkor — főként a fizikai dolgozók körében — még most is előfordult, hogy a bizalmi a beszámoló helyett mindössze néhány szót mondott csoportjának. Általánosnak tapasztalat, hogy a bizalmiak beszámolói és az elmúlt választás óta végzett munkájuk úgyszólván mindenütt alapot adtak a csoport tagjainak a vitára.

A választások első félidejében az osztálybizottságok 80 százalékát, a szakszervezeti bizottságok 60—70 százalékát választották újra. A lezajlott választások azt bizonyítják, hogy szakszervezeti bizottságaink *nagy gondot fordítottak a szervezésre és a dolgozók mozgósítására.* A szakszervezeti alapszervezetek a határozatnak megfelelően időben tájékoztatták a tagságot a taggyűlés időpontjáról, helyéről és napirendjéről. Néhány kivételtől eltekintve, a jelölő bizottságok tíz nappal előbb kifüggesztették a jelölő listákat.

A határozatképességhez szükséges létszám általában megvolt. Ennek hiánya miatt *csak egy-két helyen kellett elhalasztani* a vezetőségválasztó taggyűlést.

Tartalmas beszámolók

A beszámolók is tartalmasabbak, színvonalasabbak, mint a korábbi választásokon voltak. A beszámolók színvonala nagymértékben függ a szakszervezeti bizottság kollektív munkájától, továbbá a megyei bizottság által kijelölt patronálók segítségétől. Az a tapasztalat, hogy a szakszervezeti bizottságok *a beszámoló elkészítéséhez igényelnek legtöbb segítséget.* Ha kisebb mértékben is, mint a korábbi választásokon, de még előfordul, hogy a titkár egyedül és az utolsó napokban készíti el beszámolóját.

A tagság meglepően aktívan reagált a beszámolókra. Nem ritka az olyan taggyűlés, ahol 10—15 dolgozó is szót kér a vitában. A felszólalók értékelik, ha kell dicsérik vagy bírálják a szakszervezeti bizottság tevékenységét. A legtöbben a termeléssel kapcsolatos kérdésekkel, a szociális ellátottsággal, valamint az élet- és munkakörülmények kérdéseivel foglalkoznak. Mindez azt bizonyítja, hogy a választások egyre inkább munkaértekezletté válnak.

Érdekes jelenség

A tagság a jelölő bizottságok által javasolt személyeknek nyílt szavazással, a szavazólapra való felvételét az esetek többségében elfogadja. Gyakori az olyan eset is, amikor pótlólag javasolnak és el is fogadnak újabb személyeket. A titkos szavazásnál a jelöltek többsége megkapja a kéthármad vagy annál több szavazatot. Érdekes jelenség, hogy a régi szakszervezeti bizottsági tagok közül *sok esetben a titkár kiesik a titkos szavazatnál.* Ennek legfőbb okát abban kell látni, hogy a szakszervezeti bizottság nem megfelelő munkáját a dolgozók egyedül a titkárnak tulajdonítják.

A választások eddig ütemterv szerint bonyolódtak le. A hátralevő időben a jó előkészítés ellenére is figyelembe kell venni, hogy a nagyobb szolgálati helyek, a nagy üzemek szakszervezeti bizottságainak újraválasztásaira kerül sor. Ezért a megyei bizottságoknak *még nagyobb gondot kell fordítaniuk* a szakszervezeti bizottságok segítésére, az előkészületek ellenőrzésére.

(vf)

A tagdíjfizetés a szakszervezeti munka fontos mérlege

Szakszervezetünk Heves megyei bizottsága a múlt év decemberi ülésén — kis késedelemmel — megtárgyalta a szakszervezeti bizottságok 1964 első félévi költségvetési és gazdálkodási munkáját.

A HATEZRES taglétszámú megyében *fél év alatt közel 50 ezer forint tagdíjelmaradás mutatkozott.* A tagdíjhátralékos alapszervek tagsága természetesen a tervezettnél kevesebb szociális, kulturális és egyéb juttatásban részesült. De az egész tagság rovására is mulasztottak az említett szolgálati helyek szakszervezeti vezetői és tagsága is.

A jelentés készítői a nagymérvű elmaradás okát így sommázták jelentésükben: *„... a szolgálati vezetők hozzáállása nem kielégítő, egyesek semmibe veszik a szakszervezeti bizottságok jogait, nem támogatják a funkcionáriusok tevékenységét."* Ezzel, meg a hátralékos alapszervek képviselőinek azzal az indokával, hogy sok a vezényelt, meg ahogy nevezték, az „országjáró" szolgálatot teljesítők száma, és a tartalékosok is rendszertelenül fizetik a tagdíjat — lezárult a tanulságok és következtetések sora.

SZERENCSÉRE a megyei bizottságok kollektív testülete ezzel nem elégedett meg. De elgondolkoztató, hogy például a megyei bizottság székhelyén az egyik függetlenített szakszervezeti titkár a megyei bizottsági ülésen a saját gazdasági felelősséhez ilyen kérdést intézt: *mi az oka ennek a nagy tagdíjhátraléknak?*

A többi okról is érdemes nyilvánosan szólni. Kétségtelen, hogy van néhány olyan szolgálati vezető, aki elhanyagolta a tagdíjfizetést. *Az is tény, hogy sok a vezényelt, és vannak tartalékosok is.* Ők azonban a honos szolgálati helyen — ahol az alapszervezet működött — veszik fel fizetésüket, és havonta többször is visszatérnek. Emiatt nemcsak a tagság és a szolgálati vezetők a hibásak.

Mérlegre kívánkozik ilyenkor a szakszervezeti szervek egész tevékenysége. A tagság és a törvényesség érdekében végzett munka. A kollektív vezetés, a munkás és szakszervezeti demokrácia érvényesítésének módszere és hatékonysága. Röviden arról van szó: *elégedett-e a szakszervezeti tag saját szervezetével?* Megbízottai: a bizalmi, a műhely-, szakszervezeti bizottság tagjai hogyan képviselték a tagság érdekeit. Ellátja-e a bizalmi mindazt, ami joga és kötelessége, vagy azok közül csupán egyet lát el, a tagdíjak beszedését. A tagdíjbeszedés csak egy a szakszervezeti bizalmi szerteágazó sok munkája közül.

AZ SEM MINDEGY, hogy *a tagság hogyan el jogaival.* Az elmúlt években sokat fejlődött, szélesedett az üzemi és szakszervezeti demokrácia. Ma a tagság nagyobb aktivitását is igényli. Ahol élnek a lehetőségekkel, ott nem érvényesül a mondás: *aki közel van a tűzhöz, az könnyen melegszik.*

Ahol a kollektív vezetés nemcsak elvileg, hanem gyakorlatilag is érvényesül, ott a tagság elégedett vezetőivel. *Jobban kell kérni és érvényesíteni a kollektív testületek véleményét, állásfoglalását,* mert nem mindegy, hogy a szakszervezeti bizottság titkára, vagy a bizalmi csak a személyes és a szakszervezeti bizottság, a szakszervezeti csoport kollektív álláspontja alapján kialakult véleményt érvényesíti panasz vagy javaslat ügyében. Az igazság és jog védelmét harcosabban kell eliátni a tisztségviselőknek.

A most folyó választások is bizonyítják: *a tagság igényli mindazt, amit az alapszabály, az üzemi és szakszervezeti demokrácia biztosít a szervezett dolgozóknak.* A tagdíjfizetés hátralékaiért nem a szolgálati vezetőket kell elmarasztalni. Szakszervezeti szerveink és a tisztségviselők a szolgálati vezetőtől a dolgozók törvényes jogainak betartását, az emberséges vezetés módszereit követeljék meg.

A jelentés készítőinek és az érintett szolgálati helyek szakszervezeti bizottsági függetlenített vezetőinek ezt kellett volna jobban hangsúlyozni. De nem ártott volna az utóbbiak saját felelősségét is felvetni az ülésen.

K. J.

Fellendült a szakszervezeti munka

Hajdú-Bihar megyei tapasztalatok

Szakszervezetünk Hajdú-Bihar megyei bizottsága a választások előkészítésének tapasztalatait értékelve megállapította, hogy a körültekintő, szervező munka megérlelte gyümölcsét a választásokon. *Helyes módszerként érvényesült például a szakszervezeti bizottságoknál, hogy a bizalmi választásokra a szakszervezeti bizottság tagjai és póttagjai közül felelősöket jelöltek ki.* Azoknál a szakszervezeti bizottságoknál, ahol a megyei bizottság hozzájárul, hogy a vezetőségeket küldött értekezleteken válasszák meg, ott a bizalmiak választásával egyidőben a küldötteket is megválasztották.

Segítség a bizalmiaknak

A bizalmi választásokon a bizalmiak többsége rövid beszámolóban tájékoztatta a csoport tagjait az előző választás óta végzett munkáról. *A beszámolók elkészítéséhez a szakszervezeti bizottságok vezetőségi tagjai úgyszólván valamennyi szolgálati helyen segítséget nyújtottak.* Ennek ellenére az építési szolgálat egyes területein nem tudtak beszámolót tartani a bizalmiak. Ennek az a magyarázata, hogy a gyakori átszervezések következtében a csoportok szétszéledtek s ilyen esetben mindig új bizalmit kellett megbízni.

A Hajdú-Bihar megyei bizottsághoz tartozó szolgálati helyeken a választások első félidejében 18 szakszervezeti bizottságnál *104 bizalmit választottak meg.* A megválasztott bizalmiak közül 44 olyan, aki korábban is bizalmi volt. Kimutatja a statisztika azt is, hogy a megválasztott bizalmiak 24 százaléka 30 éven aluli dolgozó.

Az előkészítő munka megfelelő színvonala éreztette hatását a január végéig megtartott 21 vezetőségválasztó taggyűlésen is. Szinte valamennyi szakszervezeti bizottságnál tapasztalható, hogy a beszámoló és a határozati javaslat a *szakszervezeti bizottság kollektív munkájának eredményeként került a tagság elé.* A beszámolók többsége közérthetően részleteiben is számot adott az előzo választás óta végzett munkáról, kritikusan, önkritikusan vetette fel a végzett munka eredményeit és fogyatékosságait. *Ezek a beszámolók jó alapot adtak a tagságnak az aktivitás kibontakozásához, a vélemény nyilvánításhoz.*

Kedvező tapasztalatok

Különösen örvendetes az a körülmény, hogy a vita során elhangzott hozzászólásoknak csak *kis részét képezték az egyéni panaszok.* Legtöbben élesen bírálták a munka fogyatékosságait, szóvá tették a nem megfelelő szociális körülményeket, a baleseteimunkát gátló tényezőket.

A megyei bizottság ülésén úgy összegezték a választások első félidejének tapasztalatait, hogy azok *megfeleltek a határozatban, valamint az intézkedési tervekben rögzített követelményeknek.* Az előkészítő munka során megtartott taggyűlések, valamint a vezetőségválasztó taggyűlések azt bizonyították, hogy a most folyó választás jelentős fellendülést eredményezett a szakszervezeti bizottságok munkájában. Bizonyítja ezt az a körülmény is, hogy több szakszervezeti bizottságnál a tagok 80—90 százaléka részt vett a taggyűléseken.

Eredményesek a választások Borsod megyében

A Borsod megyei bizottság területén január első felében *48 alapszervezetnél csaknem 1500 bizalmit választottak.* A bizalmiak beszámolója után a legtöbb helyen élénk vita alakult ki. A bizalmiak többségükben jól dolgoztak. Bizonyítja ezt az is, hogy a tagság több mint 80 százalékuknak bizalmat szavazott.

A bizalmi választások legpozitívabb tapasztalata, hogy a csoport tagjainak *észrevételeire, javaslataira a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati vezetők gyorsan reagálnak.* Máris számos problémát oldottak meg, vagy ha meghaladta erejüket, továbbították a felsőbb szervekhez.

A választások sikerét nagyban segítette a szakszervezeti bizottságok helyes szervező és irányító munkája, de sok segítséget kaptak a pártszervezetektől és a szakmai vezetőktől is.

Kisvárdai János
Miskolc

Igényesebb beszámolót

A délután 16 órára meghirdetett vezetőségválasztó taggyűlésre a helybeliek pontosan érkeztek, az ivancsalakra azonban az 1023-as késése miatt várni kellett néhány percet. Amikor végre ők is megérkeztek, hatvanan szorongtak a pályamesteri szakasz új laktanyájának egyik helyiségében.

Ercsiben három szolgálati hely, az állomás, a Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség XI. gépesített pályamesteri szakasza és a szomszédos Iváncsa állomás alkot egy szakszervezeti bizottságot. A három szolgálati helyen 80 szervezett dolgozót tartanak nyilván.

A zsúfolt helyiségben zömében pályamunkások, váltókezelők, kocsirendezők, malházók ültek. A részvevők száma arról tanúskodott, hogy a taggyűlést gondosan előkészítették. *Vajon, milyen lesz a folytatás?* — vetődött fel bennem a gondolat.

Hamarosan erre is választ kaptam. A szakszervezeti bizottság beszámolójának első része részletesen foglalkozott az szb. gazdasági helyzetével. Gondosan elemezte, hogy az előző választás óta milyen utat tettek meg. Meg kell hagyni, jól gazdálkodtak: *1962-ben ugyanis alig volt néhányszáz forintjuk, ezzel szemben ma 11 627 forint van a takarékban. Pedig három év alatt 5800 forint rendkívüli segélyt fizettek ki.* Ezenkívül mosógépet, centrifugát, padlókefélőt és különféle sportfelszerelést vásároltak.

A beszámoló a szakszervezeti bizottság gazdasági tevékenységének részletes elemzése után, röviden érintette a szolgálati helyek eredményeit, a baleseti helyzetet, majd bírálta a szakszervezeti bizottság sikertelen kísérletét az analfabétizmus felszámolására.

Ezután a taggyűlés elnöke megnyitotta a vitát a beszámoló felett. Ekkor valaki közbeszólt:

— *Előbb hallgassuk meg a számvizsgáló bizottság beszámolóját.*

— Ez benne volt a beszámolóban — adta meg a választ a kérdésre a szakszervezeti bizottság titkára. Így a számvizsgáló bizottság elnökének, aki ugyan felkészült a jelentés megtételére, már csak az maradt hátra, hogy felmentését kérje a tagságtól.

Általános tapasztalat, hogy a vezetőségválasztó taggyűléseken a vita lassan bontakozik ki. Ercsiben is így volt. Ez azonban nem lepett meg, mert a szakszervezeti bizottság foghíjas beszámolója bizony kevés alapot adott a vita kibontakozására. A felszólalók jobbára néhány szociális problémát vetettek fel. Egyedül *Molnár István* állomásfőnök szavaiból tűnt ki, hogy bizony *akad még tennivalója a szakszervezeti bizottságnak. A szocialista brigádmozgalom például már hónapok óta Csipkerózsika álmát alussza.* A kollektív szellem elmélyítése érdekében is lehetne egyet s mást tenni. De sokat segíthetne a szakszervezeti bizottság a szolgálati vezetőknek a fegyelem megszilárdításában is.

Ezek bizony kimaradtak a beszámolóból. Éppen ezért az állomásfőnök helyesen hívta fel a leendő vezetőség figyelmét.

Összegezve a tapasztalatokat: *a szakszervezeti bizottság beszámolója nem elégítette ki a tagságot.* Az is használ lett volna a taggyűlésnek, ha az elnök egy gondosan elkészített forgatókönyv segítségével oldja meg feladatát.

Visi Ferenc

Ezúton is köszönjük

A Déli pályaudvaron sikeresek, eredményesek voltak a műhelybizottsági választások. A beszámolókat élénk vita követte. A műhelybizottságok élére olyan embereket választottak, *akik a szakszervezeti munkát lelkiismeretesen, közmegelégedésre végzik.* A választások előkészítésében sokat segített a budapesti bizottság.

Az elmúlt hónap szakszervezeti eseményei között kell megemlíteni, hogy *Foki István,* volt szb-titkár több évtizedes munka után nyugalomba vonult. A szakszervezeti bizottság munkáját tapasztalataival azonban továbbra is segíti, támogatja.

Ez úton is megköszönjük Foki István munkáját, önzetlen segítségét, és kívánunk neki nyugodt, békés életet, kellemes pihenést.

Szabó Sándor
szb-titkár

Társadalmi ellenőrök aktíváértekezlete

A vasutasszakszervezet Borsod megyei bizottsága február 4-én aktíváértekezletre hívta össze a megye területén dolgozó kereskedelmi társadalmi ellenőröket.

Az értekezlet célja egyrészt az volt, hogy a kereskedelmi szakmai vezetői tájékoztassák a társadalmi ellenőröket a legfontosabb feladatokról, másrészt, hogy a társadalmi ellenőrök elmondják: *mit tapasztaltak ellenőrzéseik alkalmával?* Mi a vásárlóközönség véleménye a kereskedelemről, a kereskedelmi dolgozókról.

Az Állami Kereskedelmi Felügyelőség véleménye alapján a 48 tagú ellenőri csoport dicséretes munkát végez. A vásárlóközönség és a kereskedelmi alkalmazottak is szeretik őket.

Antal József
Miskolc

MINDENKI SEGÍTETT

A GYSEV SOPRONI IGAZGATÓJÁNAK BARÁTI BESZÉLGETÉSE VASUTASOKKAL ÉS HATÁRŐRÖKKEL

Megemlékeztünk arról a pusztító erejű szélviharról, amely január 4-én söpört végig a Dunántúl északnyugati részén. A jeges eső ujjnyi vastagságban vonta be a GYSEV vonalán, Sopron és Győr között a távíróvonalvezetéket. Reggel 5 órakor a feltámadt nagy erejű szél sorra döntötte a távíróoszlopokat a pályatestre az összegabalyodott vezetékekkel együtt.

Segítenek a határőrök

Az elemi csapás súlyos anyagi veszteségeket okozott és *megbénította a forgalmat Sopron és Győr között*. Elsősorban azzal, hogy a távíróösszeköttetés megszűnt. A GYSEV soproni igazgatósága felkérésére a határőrség soproni és csornai híradós egysége azonnal segítséget adott. *A rádióberendezések segítségével, megteremtették az összeköttetést Sopron és Győr között, valamint az állomások között.* Ezzel lehetőség nyílt, hogy a távíróvonal kijavítása előtt a kapcsolat létrejöjjön a 85 km hosszú vasút vonalon.

Ezzel egyidejűleg megkezdődött a pályatest megtisztítása a rázuhant távíróoszlopoktól és vezetékektől. A GYSEV-nek és a MÁV-nak gyorsan kellett intézkedni, hogy a pályát megtisztítsák.

A vasutas dolgozók ezúttal is *derekasan helyt álltak, öntevékenyen rendkívüli intézkedéseket tettek a vonal több szakaszán.* A példás munkának, vasutas helytállásnak tudható be, hogy ezen a rendkívüli napon baleset nem történt, az állomások egymás közti forgalmát nagyobb nehézségek nélkül, ha kellett átszállással bonyolították le.

A helyreállítási munkában, a forgalom zavar- és baleset nélküli lebonyolításában példás munkát végző vasutasokat és a soproni, valamint csornai határőrség híradós egysége két parancsnokát és katonáit baráti beszélgetésre hívta meg Sopronba *Lisiczky Lajos*, a GYSEV igazgatója.

Köszönet a jó munkáért

Megköszönte a határőrségtől kapott gyors műszaki segítséget, a vasutasok jó munkáját. Ott volt a találkozón *Kovacsics Vilmos*, kapuvári állomásfőnök és helyettese, *Márk Mihály*, *Kozák Sándor* csornai állomásfőnök és helyettese, *Kocsis Imre*, *Bakos János*, Enese és *Németh István* Kóny állomásfőnöke. A Celldömölki Építési Főnökség 12. számú építésvezetőségét *Szabó József* művezető képviselte.

A pályát kemény munkával tudták megszabadítani „alkalmi terhétől”. Szabó József művezető és 34 embere Kapuváron leszállt munkába menet a vonatról. *A művezető hangosbemondón adta ki utasításait.* Két kilométeren, félméter magas hófúvásban törtek előre. Hideg északi szél fújt, de ők a 34 távíróoszlopot húzták, cipelték a pályatestről. Visszatérőben is bőven akadt dolguk, mert újabb oszlopok dőltek ki.

Németh István állomásfőnök *szabadságon volt, vizsgára készült január 4-én. A rendkívüli feladat őt is terve megváltoztatására kényszerítette.* Felszállt a vonatra és a következő állomásig maga irányította, csakúgy, mint Bakos János, enesei főnök a győri munkásvonatot, amellyel Eneséről 2000 munkás utazott Győrbe.

Enesén a tűzoltóság is segített a vasútnak. Az egyik 324-es mozdony vize elfogyott. Az enesi tűzoltók a községi kutak vizét lajtokba szivattyúzták és ebből töltötték fel a 60 tengelyes szerelvény mozdonyát. Közben a pálya is felszabadult és indulhatott a forgalom.

Megszívlelendő tanulság

Ezt hangsúlyozta ki többek között a baráti találkozón a GYSEV igazgatója, majd jutalmakat, ajándékokat osztott ki.

Tanúlságként annyit: *meg kellene előzni a hasonló elemi pusztításokat, amelyek elég gyakoriak ezen a széljárta országrészen.* A légvezetékek — a drága fa tartóoszlop, a hasonlóan drága bronz és alumíniumhuzalok — nagy igénybevételnek vannak kitéve. Korszerűbb és olcsóbb megoldás a földbe süllyesztett kábelhálózat. Erre is gondolni kell, ha az anyagi helyzet megengedi, megvalósítását nem szabad halogatni.

Vig István

Új ponttal bővült a brigádszerződés

A szentesi fűtőház „Petőfi” szocialista brigádja a napokban tartotta meg idei első brigádértekezletét. Az évek óta tíz pontból álló szerződésüket egy új vállalással egészítették ki. Eszerint ha a brigádtagok közül valaki betegállományba kerül, meglátogatják és megajándékozzák a beteg dolgozókat. *Felszabadulásunk 20. évfordulója tiszteletére pedig vállalták*, hogy egy A. B. b. motorkocsi részlegvizsga elkészítésének időtartamát felére csökkentik.

Búzi László
Szentes

Csendben, eredményesen

A tapolcai osztálymérnökséget 1950-ben feloszlatták, de 1957-ben mint pályafenntartási főnökséget ismét visszaállították.

Hét éves múltra tekintenek tehát vissza a tapolcaiak és nem is akármilyen 7 évre. Hiszen 1959-től 64-ig *háromszor kaptak vezérigazgatói elismerést, kétszer pedig elnyerték az élüzem címet.* Az 1964 évi eredményeik ismételten dicséretre méltóak.

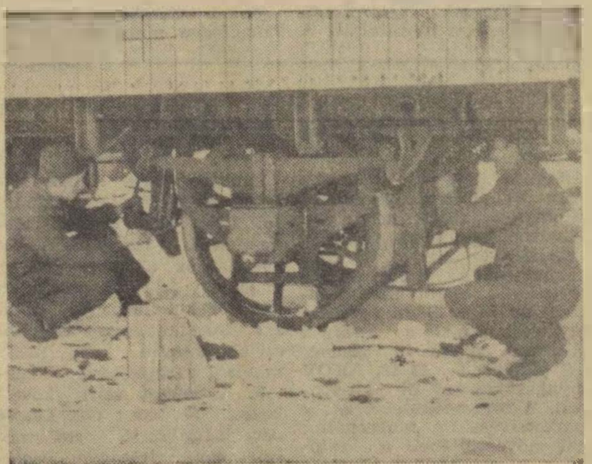
A főnökség élen jár a szocialista munkaversenyben. Területén 21 *szocialista brigád dolgozik.* Az uzsai és a keszthelyi pályamesteri szakaszok *a szocialista pályamesteri szakasz* címet is megszerezték. A főnökség központja országos viszonylatban elsőnek nyerte el a szocialista pályafenntartási főnökség címet.

A szocialista brigádmozgalom újabb eredményeinek értékelésére a közeli napokban kerül sor. A munkában kitűnt dolgozóknak 239 oklevelet, 97 brigádjelvényt és 15 brigádzászlót adnak át.

Szerényen, csendben dolgoznak. Jó munkájukat, eredményeik és ez a rövid kis írás dicséri.

Bognár Károly

Jubilál a kisműhely



Halász Árpád és Sós János, féktuskólakatosok féktuskócserét végeznek

(Horváth Erika felvétele.)

Angyalföld szívében, Rákosrendező állomás területén, a Hámán Kató fűtőház és a Vasanyagjavító között szerényen húzódik meg a kocsijavító műhely, amelyet kisműhelynek neveznek a benfentesek.

Éppen a kicsinyítő jelző keletkezéséről beszélgetünk *Buzás Mihály* művezetővel és munkatársaival a jubiláló műhelyről.

— *1904 év őszén kezdődött itt a kocsijavítás* — kezdte *Máté Péter* nyugdíjas lakatos. — *Bár én jóval később, 1922-ben kerültem a műhelyhez, de az akkori öregek sokat meséltek arról az egyszem javítóvágányról, ahol a munka valaha elkezdődött. A másik jubileum is közeleg. A tavasszal lesz 20 esztendeje, hogy a teljesen lebombázott kisműhely kezdett ébredezni.*

Emlékeznek a veteránok

Közben odalépett *Varga Antal* lakatos, és *Pál Sándor* munkaátvevő. Ők sem mai gyerekek.

— *Emlékszel, Péter?* — vette át a szót Varga — *Két kocsiból csináltunk egyet. Annyi volt a romos kocsi, hogy nem fért az AB-csoporton.*

Szerszámunk sem volt. Az akkori Északi, ma Hámán Kató fűtőháztól kértünk kölcsön szerszámokat. Az első jelentősebb kincsünk egy emelő volt. 25—30 ember verődött össze. Anyag, semmi. Az egyik kocsi hiányzó, vagy hibás alkatrészét, a másikból szereltük ki.

— *Arra emlékszel-e Tóni, amikor társadalmi munkában Drégelypalánkra jártunk, a háború alatt tönkrement iskolát újjáépíteni* — szólalt meg ismét Máté Péter. — *És a mosdóra ...?*

Egy rossz, huzatos, roncskocsi volt a fürdő. A szék, amin ebédeltünk, egy fatuskó. De azért ment a munka. Az AB-csoporton változtattuk át a marhavagonokat, néhány pad és kályha beszerelésével „kényelmes” személyszállító kocsikká.

A két veterán nem fogy ki a szóból. Mesél, mesél, arról a küzdelmes múltról, ami a mai felszerelt kocsijavító műhelyig vezetett.

60—70 kocsi naponta

— És ma ...? — vágom el a mese végét.

Buzás Mihály művezető egyetlen mondattal válaszol: — *1964-ben 19 300 kocsit javítottunk*. Éppen itt a jelentés másolata — mutatja.

— 60—70 kocsi naponta. Akkor sok mindennek kellett történni a rákosrendezői kisműhelyben 1945-től, az eltelt 20 év alatt — jegyeztem meg.

— *Történt is!* — hangzik a válasz. — *Elkészült a műhely csatornázása. Ma már nem vízben, sárban dolgoznak az emberek.*

— Nagyrészt társadalmi munkában — mondja Makkai László, Buzás jobbkeze.

— *Ez a röptető friss keletű* — mutatnak ki az illetékesek az ablakon. — *Persze, bajok is vannak! Ígérték az illetékesek, hogy a vízlefolyó csatornákat megcsinálják. De ez még ma is csak ígéret. Csakúgy, mint a modern famegmunkáló gépeink mellé a porelszívó berendezés.*

Körbe sétálunk a területen. Csinos, tiszta, tágas öltöző és mellette hasonló fürdő, mosdóhelyiség. Az ebédlő stílusos — kocsijavítóműhelyhez illő — egy jól berendezett régi személykocsi székekkel, asztalokkal.

A tisztaság gondos asszonykézről tanúskodik. Virágoskerteket takar a hó. Itt egy röplabda- amott egy kuglipálya.

Látják, hogy nézem.

— *Ez mind társadalmi munka* — mondják. — *Nagy érdeme van ezekben Tóth Béla műhelybizottsági titkárnak. De Rózsa Gyula, Dalos János és Varga Antal is kivették a részüket ebből a munkából* — teszi hozzá Makkai.

— És a szellem? — teszem fel a kérdést Buzásnak.

Április 4-re készülnek

— Jó. Ha akad néha hiba, kemény kézzel odanyúlunk. Itt vagy megszokik valaki, vagy megszökik. Dolgozóink többsége már régének számít. Mintegy a fele — 40—50 — közülük kiváló dolgozó. Négy szocialista brigádunk van, közülük is kiválik a Halász-brigád. Itt a dokument — és mutat elém egy, a hazánk felszabadulásának 20. évfordulójára tett munkafelajánlást.

Nagy Lajos április 4-ig, 10 darab részlegvizsga javítását vállalta. A Táncsics-brigád, *Dalosi János* brigádvezetővel az élen terven felül két középgépjavításos kocsi helyreállítására tett ígéretet. A Petőfi-, a November 7. és a József Attila-brigádok terven felül, főleg társadalmi munkát jelentő kötelezettségeket vállaltak.

A kisműhelyben szorgalmas munka folyik. Itt egy hordrugót, amott ütközőt cserélnek. Forrasztópisztoly villog a kocsik alatt. Nehéz kalapácsok zaja tölt be mindent.

Gergely József

DUNAI-FINOMÍTÓ

Új felvételi épületet kapott a Dunai-Finomító állomás. Az új létesítményben január 13-án helyezték üzembe a dominórendszerű biztosítóberendezést

(Horváth Erika felvétele)

Sok a mozdonyállás és a panasz, kevés az alkatrész

EGY DÉLELŐTT A KELETI VILLAMOSMOZDONY-SZÍNBEN

— *Beáznak-e a villamosmozdony motorok? Történik-e emiatt rövidzárlat?* — Ez az első kérdésünk *Dadai János* reszortoshoz.

Rövid ideig csodálkozva néz, majd hirtelen eszébe jut minden.

— *Igen! Tudom miről van szó. A WL 42-esekről.* A múlt évben valóban sok baj volt velük. A motorház rácsozatán keresztül a hó, az eső, a fődinamóhoz és a szinkronmotorhoz került. Rövidzárlat, égés. Egy-két nap, esetleg egy hét kiesés. És ez gyakran előfordult. Ebben az évben már úgy segítettünk a bajon, hogy *a motorház vízszintes rácsozatát ezeknél a típusoknál függőleges rácsozatra alakítottuk át, s a szellőző részt még külön üvegrosttal béleltük ki.* Így már nehezebben jut a nedvesség, az egyébként nagyon kényes motorokhoz. Beázás miatt eddig még nem történt leállás.

Időveszteség alkatrészhiány miatt

— *Annál több viszont az időveszteség az alkatrészhiány miatt* — veszi át a szót *Polgár István* villamosmérnök, a Boco-k és Kandó-k gazdája.

— *Két Kandó már másfél hónapja áll a főmotorhiány miatt. A Bocok-nál sincs minden rendben. 16 hajtómotor és két fázisváltó szellőztető motor és ugyanennyi fázisváltó sürgősen kellene.*

És sorakoznak a panaszok, alig győzöm jegyezni. Közben megérkezik az „erősítés” is. *Jakabházi Zoltán* és *Ocsovai István* villamosmérnökök személyében. Most már négyen társalgunk. Mindegyiküknek van mondanivalója. Panaszkodnak az Északi Járműjavítóra is.

— *A Boco hajtómotor bandázshuzal nem felel meg az előírásnak* — mondják. — *Szétszakad. A forgó rész széthull, a tekercselés vasteste teljesen kiég. Tönkremegy a motor.* A V 55010-es mozdonynál — amelyet ők javítottak — háromszor egymásután fordult elő az említett hiba. A tekercselő műhely kapacitása is kicsi. Nem győzik. *Aztán a végén rajtunk csattan az ostor.* Nem akarjuk az északit bántani, de ezek sajnos, tények. És különösen az a bandázshuzal, az nagyon kellemetlenül érintett bennünket.

Egyelőre csak hallgatok és jegyzek. Ilyen mondatok kerülnek papírra. *A szénkefe minősége rossz, a terhelés szabályzók nem megfelelőek, 5 mázsa szénkefe tönkrement*, a Ganz Villamossági nagyon rossz konstrukciójú kefetartót gyártanak. A szertárral is baj van, műszakilag tájékozatlanok, nehézkes a kiszolgálás.

Mérnökök vagy adminisztrátorok?

Úgy érzem, sok kisebb-nagyobb keserűség szorul ebbe a három fiatal mérnökbe. Pedig szeretik a munkájukat. Valami azonban még sincs rendben. Később ezt is kibökik.

— *Túlterhelnek bennünket az adminisztrációval. Munkaidőnk* — pedig 10—12 órát is bent vagyunk — *60—80 százalékát az írásos jelentések, kimutatások készítése és egyéb más adminisztráció tölti ki.* Olyan munka, amit 8 általánossal és egy kis gyakorlattal mindenki elvégezhet. Műszaki kérdések megoldására sajnos kevés időnk marad. Egy újítás megtervezese, egy uj munkamódszer bevezetése szinte fizikailag lehetetlen. *Mi alkotni is szeretnénk.* Mindannyian úgy érezzük, nem vagyunk ötletben szegények. Ha több időnk lenne a felsorolt hibák egy részét mi házon belül is orvosolni tudnánk. De mikor?

Fejlett munkamódszereket

Azóta is azon gondolkodom, hogy a budapesti igazgatóság IV. osztálya és a 7. szakosztály miért nem végez a Keleti Villamosmozdonyszínben *munkanap fényképezést.* Az ipar más területén ez a tudományosan is megalapozott módszer nagyon jól bevált. Fejlődő gazdasági életünk, mindennapi munkánk fejlett munkamódszereket követel.

Egy ilyen felméréssel a műszakiak esetleg felesleges adminisztrációjának a csökkentésével bizonyára sok olyan munkaóra szabadulna fel, amelyeket már *a technológiai folyamatok egyszerűsítésére, tervezésre, új munkamódszerek megismerésére és bevezetésére fordíthatnának a fiatal mérnökök.*

Nemcsak úgy lehet takarékoskodni, hogy esetleg egy adminisztratív létszámot takarítunk meg, hanem úgy is — és ez a helyesebb —, ha azt a szellemi kapacitást és energiát arra használjuk fel, amire az a legalkalmasabb.

Szerényi József

700 000 károsult, 970 millió forint kár

Az elmúlt évben összesen 700 ezer, munkanaponként tehát több mint 2000 ügyfelet kártalanított az Állami Biztosító. A lakosság vagyoni kárának megtérítésére *160 millió forintot, az élet- és balesetbiztosításra pedig 235 millió forintot fizettek ki.*

Ma már mintegy 2 millió dolgozónak van élet- és balesetbiztosítása. A biztosítási összeg jelenleg 11 milliárd forint.

Növekedett az utas-balesetbiztosítás, de sajnos, az utasbaleset is. *Az elmúlt évben 2000 esetben érte baleset a közlekedési eszközöket igénybe vevőket.* A kifizetett kártérítés 8 millió forint volt. Sokan kaptak rokkantsági, s még többen a múlékony munkaképtelenségre megállapított kártérítést.

Mit mond a Munka Törvénykönyve a munkaviszony folyamatosságáról

A Munka Törvénykönyve módosításánál egyik lényeges szempont az a törekvés volt, hogy jogszabály által biztosított különbséget lehessen tenni a munkahelyükhöz hű, fegyelmezett dolgozók és a fegyelmezetlen, a munkahelyüket önös érdekből, vagy gyakran változtatók között. Ez a törekvés abban jutott kifejezésre, hogy a Munka Törvénykönyvének számos rendelkezése kedvezményeket biztosít a folyamatos munkaviszonnyal rendelkezők részére és a kedvezményektől elzárja, tehát hátránnyal sújtja azt, akinek nem folyamatos a munkaviszonya.

Kétféle változat

A munkaviszony folyamatosságának kétféle változatát ismeri a Munka Törvénykönyve:

1. Amikor a dolgozó ugyanazon vállalatnál huzamosabb ideig — például 10, 15, 25 stb. évig — megszakítás nélkül dolgozik.

2. Amikor a különböző vállalatoknál munkaviszonyban eltöltött időket összeszámítják.

A munkaviszony mindaddig folyamatos, amíg a dolgozó ugyanazon vállalatnál dolgozik. Folyamatos marad akkor is, ha nem a dolgozó hibájából kerül más vállalathoz, tehát ha áthelyezik, vagy ha a vállalat mondta fel munkaviszonyát, illetve ha a dolgozó mondott ugyan fel, de felmondását az Mt. V. 30. § (2) bekezdések a)—f) pontjainak valamelyikére alapozza, és ha — ez utóbbi két esetben — a munkaviszony megszűnésétől számított 30 napon belül újabb munkaviszonyba lép. *(Ezeket az okokat lapunk január 15-i számában 3. pont alatt soroltuk fel.)* A folyamatos munkaviszonyhoz fűződő előnyök mindkét esetben — kevés eltéréssel — azonosak.

Elsőként emeljük ki az előnyök közül azt — az eddig is ismert szabályt —, hogy a folyamatos munkaviszony *minden 3, illetve 2 éve után a dolgozó 1—1 nap fizetett pótszabadságot kap az évenként járó 12 nap alapszabadságon felül.* (Az 1945. előtti munkaviszonyban töltött 3 év után, 1945 utáni időkre pedig 2 évenként 1—1 nap pótszabadság jár.) Tehát akinek 1965-ben 12 év folyamatos munkaviszonya van, az 12+6=18 nap fizetett szabadságra jogosult.

Lényeges megkülönböztetés

Nagyon lényeges megkülönböztetés az, hogy az egy évnél hosszabb folyamatos munkaviszonnyal rendelkező dolgozóknak a vállalat csak a Munka Törvénykönyve 29. § (1) bekezdésben felsorolt indokok valamelyikére hivatkozva mondhat fel. E dolgozók tekintetében tehát a vállalatot indoklási kötelezettség terheli, amely tehát bizonyos védettséget jelent a vállalat felmondása ellen.

Még nagyobb védelmet biztosít a Munka Törvénykönyve azoknak, akik a vállalatnál 15 évet, vagy ennél több időt megszakítás nélkül dolgoztak, vagy ha ezalatt a munkahely változtatások áthelyezéssel történtek — feltéve, hogy a dolgozó nem áll fegyelmi büntetés hatálya alatt. *Az ilyen hosszú időn át ugyanazon vállalatnál dolgozónak átszervezés, vagy létszámfelesleg esetén is csak különösen indokolt esetben lehet felmondani.* Mindaddig, amíg a vállalatnál van olyan munkakör, amelyet az ilyen dolgozó elláthat és ezt a beosztást elvállalja, nem lehet felmondani, hanem az ilyen munkakörbe kell őt áthelyezni.

Ki kaphat többletnyereséget

Közismert az a szabály is, hogy a több évi folyamatos munkaviszonnyal rendelkező dolgozók a munkában töltött évek figyelembe vételével többlet nyereségrészesedést kapnak, így anyagilag is jobban járnak mint a munkahelyet változtatók.

A legnagyobb kedvezmény a fentiek mellett, hogy — az eddigiektől eltéroen — *a jubileumi jutalomhoz szükséges 25. 40. vagy 50 éves munkaviszony alapjául az új szabályozás szerinti folyamatos munkaviszonyban töltött időket kell figyelembe venni.* Akinek tehát a különböző vállalatoknál eltöltött ideje összeszámításával megvan a 25 éves munkaviszonya, az jogosult a jubileumi jutalomra (azzal a megszorítással, hogy az ilyen jubileumi jutalmat legkorábban 1967-ben lehet kifizetni.) Tehát ugyanazokat az időket veszik figyelembe a jubileumi jutalomnál, mint a pótszabadság számításánál.

A felsorolt előnyök jelentősége akkor érthető meg teljes egészében, ha figyelembe vesszük azokat a több irányú hátrányokat, melyek a fenti kedvezmények elmaradásán felül jelentkeznek abban az esetben, ha a munkaviszony folyamatossága megszakad. E hátrányok között legelsősorban jelentkezik és legalább egy évig érezteti hatását, hogy az egy évnél rövidebb újabb munkaviszonnyal rendelkező dolgozónak a vállalat minden indoklás nélkül felmondhat. Az indoklási kötelezettségen keresztül érvényesülő védelem tehát az ilyen dolgozókra nem terjed ki. (Mt. 29. § (2) bekezdés.)

További hátrány, hogy újabb munkahelyén 6 hónapig nem kaphat magasabb személyi alapbért, mint amennyit előbbi munkahelyén kapott. Ha pedig *egy éven belül kétszer, vagy többször szakad meg a dolgozó munkaviszonyának folyamatossága, akkor személyi alapbére egy évig nem emelkedhet.* Alapszabadságra 6 hónap elteltével, folyamatos munkaviszony alapján járó pótszabadságra pedig csak két év elteltével, tehát csak a harmadik évben nyílik meg az igénye. Az említett hátrányokon kívül munkaviszonya első évében a nyereségrészesedésből, üzemi jutalékból csak alapösszegű juttatást kaphat, nem illeti meg a folyamatos munkaviszony alapján járó többlet juttatás.

A felsorolt hátrányok együttesen jelentkeznek minden olyan dolgozó esetében, *aki meggondolatlanul, vagy önös érdeke szemelőtt tartásával mondja fel munkaviszonyát,* vagy ha az újbóli munka vállalással neki felróható okból késlekedik.

A munkaviszony folyamatosságával kapcsolatos kérdéseket korántsem meritettük ki. Itt csupán az egyes dolgozót közvetlenül, személyében érintő előnyöket és a — munkaviszony folyamatosságának megszakadásával járó — hátrányokat ismertettük.

B. J.

Szakszervezetünk feladatai a dolgozók egészségének és testi épségének védelmében

(Folytatás az 1. oldalon.)

vulás érezhető a törvényesség megszilárdításában. A fiatalkorúak és a nők foglalkoztatási feltételeiben a korábban tapasztalt törvénysértések *(túlóráztatás, tiltott munkakörökben való foglalkoztatás stb.)* szinte teljesen megszűntek. A törvényesség megszilárdulásához, a betartás következetes ellenőrzéséhez hozzájárul szakszervezeti szerveink *ellenőrző, segítő, nevelő munkája,* a munkavédelmi felügyelők politikai ismeretének bővülése.

A munkavédelmi felügyelők gyakran fordultak munkavédelmi felhívással a szolgálati vezetőkhöz a hiányosságok felszámolását illetően. Ezen felül *számos esetben szólították fel írásban a szakosztályvezetőket, igazgatóságok vezetőit a hibák megszüntetésére.* Általános tapasztalat, hogy a munkavédelmi felhívásokat (munkavédelmi intézkedés), a szolgálati helyek vezetői az adott határidőre megszüntetik, ritkán kerül sor adminisztratív felelősségre vonásra. A felhívások alapos indok nélküli végre nem hajtása miatt több esetben kerül sor bírságolásra. Súlyosabb esetekben üzemleállítások történtek.

Magas szolgálati órák

A törvényesség betartása terén elért eredményeink ellenére *sem sikerült megnyugtató helyzetet teremteni.* Kétségtelen, ebben jelentős szerepe van *az egyes szolgálati ágaknál jelentkező létszámhiánynak és fluktuációnak.* A létszámhiány és a helytelen vezénylés következtében nem sikerült még elérni a forgalmi utazószemélyzetnél a szolgálati óráknak a tervezett 230 órára való csökkentését. *Jelenleg a szolgálati órák száma átlagosan 245, a távolléti 282 óra. A vontatási utazószemélyzetnél a szolgálati óra 259, a távolléti 276.* Ennek következtében a pihenőnapok kiadása rendszertelenül, vagy egyáltalán nem történik meg.

A tartalékolások száma a jelenlegi körülmények között kevés ahhoz, hogy a fennáló problémákat meg lehessen oldani. *A tolató csapatok például az utasításban előírtnál kevesebb létszámmal dolgoznak,* ami nemcsak a dolgozók, hanem a forgalom biztonságát is veszélyezteti.

A túlzott leterheléshez az is hozzájárul, hogy *a szakszervezeti szervek, de a szolgálati vezetők sem élnek következetesen a törvény biztosította jogokkal.* Felelősségre vonás hiányában egyes vezetők és dolgozók figyelmen kívül hagyják a törvényes előírások betartását.

Következetes felelősségrevonást

A törvényesség megszilárdítása érdekében, a MÁV felső vezetésének és szakszervezetünknek *következetesen kell felelősségre vonást eszközölni,* mert jelenleg a végrehajtó szolgálat vezetői, a magasabb termelési eredmények és ezzel járó prémium érdekében nem egyszer törvénytelenségre késztetik a dolgozókat, de egyes szakszervezeti bizottságokat is.

Vezetőink jelentős részénél még mindig a tervek minden áron való teljesítése dominál. Emiatt többször elnézőek a munkavédelmi törvények megszegőivel szemben. Kétségtelen, ebben jelentős szerepe van a jelenlegi premizálási rendszernek is, mert nem eléggé mozgósít a balesetek csökkentésére.

A balesetek okainak értékelését így sommázza az írásos jelentés: *azok többsége az ellenőrzések lazaságai, fegyelmezetlenségek, az óvórendszabályok és utasítások túlzott lebecsülése, a munkaerő-vándorlás, munkaerőhiány, a nagyfokú leterhelés, az időjárási viszonyok és a műszaki előfeltételek hiánya miatt következett be.*

(A központi vezetőség elé terjesztett elnökségi jelentés második részét — a 34/1963. sz. törvényerejű rendelet végrehajtásáról szóló ismertetést — következő számunkban közöljük.)

Munkásvédelmi újdonságok

Nagyobb felelősséggel

Szakszervezetünk elnöksége 1965. február 5-én tárgyalta a járműjavító osztály irányítása alá tartozó üzemi vállalatok baleseti helyzetét. A téma napirendre tűzését az tette szükségessé, hogy 1964. évben — a szombathelyi vállalatot kivéve —, valamennyi vállalatnál 1963. évhez viszonyítva *növekedett a balesetek száma.* Még szembetűnőbb és súlyosabb a helyzet, ha a balesetek számszerűségét a vasút többi szolgálati ága összbaleseteinek alakulásához viszonyítjuk.

A járműjavítóiparban emelkedett a balesetek száma

A járműjavító ipar az összvasuti dolgozóknak mintegy 10 százalékát foglalkoztatja. Ezzel szemben 1964-ben a járműjavító vállalatoknál bekövetkezett balesetek száma a *vasút összbaleseteinek 25 százalékát teszi ki.* Hasonlóan rossz a helyzet az 1000 főre eső balesetek számszerű alakulásában is, mert az 2,5-szerese a vasútének.

A balesetek ilyen magas számát semmivel sem lehet indokolni. Például a vontatási szakszolgálatnál, ahol lényegesen több dolgozót foglalkoztatnak és a munkakörülmények is sokkal mostohábbak, mind a balesetek, mind az 1000 főre eső balesetek száma lényegesen kevesebb, mint a járműjavító üzemi vállalatoknál. *A balesetek magas arányát tehát nem kizárólag a munkakörülmények alakulásában kell keresni,* mint ahogy azt a vállalatoknál egyes műszaki vezetők gyakran igyekeznek bizonyítani.

Tartsák be a törvényes előírásokat

A közelmúltban a munkavédelmi felügyelőség négy vállalatnál (Landler, Északi, Szolnok, Debrecen) azt vizsgálta, hogyan szereztek érvényt a 34/1963. sz. törvényerejű rendeletnek, milyen következetességgel törekedtek a biztonságos és egészséges munkafeltételeket megteremteni.

A vizsgálat tapasztalatai, de a járműjavító osztály vezetőjének az elnökség elé terjesztett jelentése is azt igazolja, hogy *a törvényerejű rendelet betartása tekintetében bajok vannak a vállalatoknál. Kevés gondot fordítanak a törvényes előírások betartására.* Ezt kifejezésre is juttatják. A vizsgálat során több vezető beosztású dolgozó hangsúlyozta, hogy a jelenlegi termelés üteme mellett kevés gondot tudnak fordítani a munkavédelmi szabályok betartására. Emiatt *hiányzik a következetes munka,* amely a dolgozók testi épségének és egészséges munkafeltételeinek megteremtése érdekében szükséges lenne.

A következetesség hiánya abban is kifejezésre jut, hogy a vizsgálat időpontjában a vállalatok még nem készítették el az 1965. évre szóló munkavédelmi intézkedési tervüket. Ennélfogva nincs meg az a tervszerűség, amely egyes baleseti veszélyforrások felszámolása vagy az egészséges munkakörülmények javítása érdekében elengedhetetlen.

A baleseti veszélyek megszüntetése érdekében a törvény előírásai szerint valamennyi helyen felül kellett vizsgálni az alkalmazott technológiát — ezt folyamatosan figyelemmel kell kísérni —, és ahol szükséges, védő intézkedést kell alkalmazni. Ez éppúgy nem történt meg, mint ahogy a vizsgált helyeken figyelmen kívül hagyták *az ólomártalommal foglalkoztatott dolgozók háromhavonként kötelezően előírt időszakos orvosi vizsgálatának megtartását.* Ennek következtében számos dolgozónál találtunk kisebb-nagyobb ólomfelszívódást.

Elgondolkoztató az is, hogy a vezető beosztású dolgozók, akik a kötelezően előírt biztonságtechnikai vizsgát nem szerezték meg, mennyire tudják megkövetelni a balesetmentes munkát, hogyan tudnak őrködni a dolgozók testi épségének védelme és egészsége felett.

Nagyobb gondot a balesetek kivizsgálására

Több gondot kell fordítani a vállalatoknak *a balesetek helyes kivizsgálására, ennek során a balesetet előidéző veszélyforrások feltárására és az ezzel kapcsolatos műszaki intézkedések megtételére.* Adott esetben a ténylegesen mulasztást elkövető személyeket felelősségre kell vonni. Arra kell törekedni, hogy a balesetekből a dolgozók le tudják vonni a tapasztalatokat, felismerjek a baleseti veszélyeket, ártalmakat. Ma még a vállalatok többségénél *a balesetek vizsgálata formális.* Ritkán tapasztalni, hogy a vállalatok főmérnökei egy-egy balesetvizsgálat során műszaki-szervezési intézkedést írnak elő a baleseti jegyzőkönyvben. Túlnyomó többségben vagy a dolgozókat hibáztatják a balesetek bekövetkezéséért vagy a „véletlent" — „senkit" jelölik meg.

A balesetvizsgálatok során fennálló hiányosságokért *érezni kell a felelősséget a szakszervezeti bizottságoknak is.* Nem harcolnak kellő eréllyel a megtörtént balesetek valódi okainak feltárásáért.

Helytelen módszer

A Landler Járműjavítóban — éppen a balesetek vizsgálatainak helytelensége következtében — az osztályvezetők, mint I. fokú fegyelmi hatóságok *akár hibáztatható a dolgozó, akár nem a baleset bekövetkezésében, a baleseti jegyzőkönyv felvételekor a sérült részére azonnal kiadják a fegyelmi elrendelőt.* Az ilyen módszer előbb-utóbb arra vezet, hogy nem jelentik be a balesetet, ami később esetleg jelentős hátránnyal visszahat a dolgozóra.

Az itt felsoroltak csak kiragadott példák arra vonatkozóan, hogy egyes vállalatok mennyire figyelmen kívül hagyják a törvényes előírásokat, ami végső soron oda vezetett, hogy a balesetek száma nagymértékben megnőtt. Maga az a tény, hogy az egy balesetesre eső gyógyulási napok száma lényegesen kevesebb, mint a vasút egyéb szakszolgálatainál, arra utal, hogy a bekövetkezett *balesetek általában nem súlyosak,* de többnyire visszatérő jellegűek, ami egyrészt az oktatás, másrészt az intézkedések, ellenőrzések hiányosságaiból adódnak.

Ahhoz, hogy javulás álljon be, szükségesnek tartjuk a járműjavító osztály részéről *az ellenőrzés fokozását,* a törvényes előírások megkövetelését és azokkal szemben, akik a törvényből adódó kötelezettségeknek nem tesznek eleget, a szigorú felelősségrevonás alkalmazását.

Takács József

Baleseti krónika

Január 23-án Pécs külváros és Pécsbánya-rendező állomások között az I. sz. őrhelynél levő útátjáró helyi kezelésű sorompóját a szolgálatadásnál jelen levő *sorompóőrök elmulasztották lezárni az 1972/B sz. gépmenet előtt.* Emiatt a fordított állásban közlekedő gépmenet elütötte a 12 sz. AKÖV munkásokat szállító autóbuszát. A sorompókezelők és a gépkocsivezető mulasztásának következtében a autóbusz utasai közül egy meghalt, 6 súlyos, 17 könnyebb sérülést szenvedett. Az eljárás folyamatban van.

★

Január 23-án az 1091 sz. vonat Százhalombatta *bejárati jelzőjét fékezetlenség miatt meghaladta* és az állomási III. vágányon át a kijárati jelzőtől mintegy 150 méterre állt meg. A fékpróba elmulasztása miatt megtűtt vonat felvágta a 22. sz. váltót és keresztezte a pályamunkásokat szállító 1903/II. sz. tvg. útját. Az összeütközést *a váltókezelő hárította el,* akinek idejében sikerült megállítania a tvg. menetet.

★

Január 25-én 22 órakor a szolnoki bejárati jelzőnél a 178/II. gépvonat *belerohant a feltartóztatott D. 2790. sz. vonat végébe.* Az összeütközés következtében a D. 2790. sz. vonat egy kocsija két tengelyével kisiklott. A baleset azért következett be, mert a 178/II. sz. gépvonat személyzete *nem csökkentette sebességét* a megállj állású előjelzőtől való elindulása után. Az eljárás folyamatban van.

★

Január 26-án az 1840/a. sz. személyvonat *megállj állású jelző mellett behaladt Sárszentmihály állomásra.* Behaladás közben horzsolta a IV. sz. vagányon határon kívül álló 1880/a sz. szerelvényt betolni készülő tartalék gépet. Az 1840/a sz. vonat gépje szolgálatképtelenné vált, két személykocsi és két utas megsérült. *A baleset az 1840/a sz. vonat mozdonyvezetőjének és vonatvezetőjének mulasztása idézte elő.*

Január 27-én Komoró állomáson a VI. sz. vagonyról kijáró szabályosan menesztett f. 3 sz. vonatra rágurultak az állomás VIII. sz. vágányán álló kapcsolatlan kocsisor kocsijai. Az ütközés következtében egy kocsi oldalra dőlt, kettő pedig minden tengelyével kisiklott. A baleset azért következett be, mert *Ósz László vezetőváltókezelő szalonnasütés miatt feladatát beosztottjára ruházta* és bár látta, hogy az számos szükséges intézkedést elmulaszt, nem tett intézkedést. A személycsere ellen *Barnai Béla* forgalmi szolgálattevő sem tett észrevételt. Mulasztás terheli *Nagy János, Béres Gyula, Kovács III. Béla* váltókezelőket a vágányút ellenőrzés elmulasztása és *Lizák Lajos* tolatásvezetőt a kocsik megfutamodás elleni biztosításának elmulasztása miatt. Bármelyikük szakszerű munkája megelőzhette volna az eseményt.

★

A Magyar Vasutas legutóbbi számában hírt adtunk arról a két halálos balesetről, mely az előírt felügyelet hiánya miatt *Tuzsér* és *Kaba* állomásokon történt. Annak megállapítása érdekében, hogy a pályafenntartási szakszolgálat dolgozói mit jegyeztek meg a két balesetből, február 2-án az 1702. sz. vonattal ellenőrzést tartottunk. *A tapasztalatok elszomorítóak.* Az ellenőrzés során az 1702. sz. vonat közlekedésének idejében Kőbánya-alsó állomás Kőbánya—Kispest felőli oldalán a *bal vágányban tovább dolgoztak.* Pilisnél a kavicságy végén állva nézték az elhaladó 1702-est. Szolnok és Szolnok—Alcsi, valamint Karcagpuszta—Karcag és Karcag—Apavár állomások között tovább dolgoztak. Ezeken a munkahelyeken továbbra is fennáll a baleseti veszély. Különösen akkor, ha — mint munkatársunk tapasztalta — a mozdonyszemélyzet elmulasztja a figyelmeztető sípjelzést.

HÚSZ ÉVE TÖRTÉNT

Gurzsin kapitány és a menetirányítók

Néhány hónap múlva lesz 20 esztendeje, hogy megalakult a *Központi Menetirányító Hivatal*. Ez az akkor még új igazgatósági szolgálat valahonnan a Bp. Déli és Északi Üzletvezetőségekben már éledező menetirányításból alakult. Nem volt könnyű dolog a szervezés! Nálunk akkor még ismeretlen volt a forgalomszabályozásnak ez a módja. Egyébként is sokan idegenkedtek tőle, mondván: *jobb a régi bevált módszer!*

Nehéz kezdet

Egyszóval nehéz volt a kezdet!

Emlékszünk még a nyomtatványra is, melyre a vasút — főleg átmeneti forgalomban közlekedő — vonatjait rajzolgattuk fel.

— *A legnagyobb forgalom a Szob—Rákosrendező—Cegléd—Szolnok—Záhony és a Hegyeshalom — Ferencváros közötti vonalakon volt* — emlékezik vissza *Jancsi Imre* főfelügyelő, a Budapest—Cegléd—Szolnok vonal egyik első menetirányítója.

Ezekben a napokban sokszor nehézséggel kellett megküzdeni, mégis történtek olyan dolgok, melyekre jólesik visszaemlékezni.

A diszpécser vagy másszóval a menetirányító szolgálatot a szovjet vasutasoktól tanultuk meg. A végrehajtás szovjet irányítással történt. Az egyik tanítónk, munkatársunk, egy néha haragos, néha gyermekesen jókedélyű fiú. *Gurzsin* volt, kinek haragos kitöréseit tolmácsunk *Késő János* vezette le. Ő istápolta, mentette azt a menetirányítót, kinek vonalán elácsorogtak a vonatok.

Gurzsin, aki maga is hangos ember volt, hallgatott a tolmácsra. Egyik menetirányító társunk hamar felismerte Gurzsin gyengéjét. Ha észrevette, hogy a kapitány a folyosón, vagy a menetirányító helyiségben jár, ha kellett, ha nem, *orditott, csak úgy zengett tőle az épület.* Az is előfordult, hogy a telefon kagylót más állomás felhívása nélkül, a fülén tartva szidalmazott valakit. Ez a fortisszimó általában akkor érte el a csúcspontját, amikor a kapitány belépett az *„oroszlán barlangba"*, a kiabálós menetirányító helyiségébe.

„Harasó diszpécser"

— *Harasó diszpécser* — mondta Gurzsin és megnyugodva távozott.

Történt egyszer, hogy a kapitány a szokottnál később, hajnal 1—2 óra tájt jött be a menetirányítóba. Csendes volt minden. Végigjárta a szobákat. Hozzá csatlakoztunk, kísértük, ahogy ment helyiségről helyiségre. A legtávolabbi szoba volt az a bizonyos oroszlán barlang. Benyitottunk... *Barátunk, akinek a magyar menetirányítás jó hírnevét köszönhettük, a grafikonjára borulva aludt.*

Gurzsin mosolygott és csak ennyit mondott: *„Nye harasó diszpécser!"* Odaléptünk, hogy felébresszük. A kapitány kezével intett, hogy hagyjuk. majd csendesen belepillantott a grafikonba.

Barátunk a mozgolódásra mégis felébredt. Gyanútlanul *megtörölte a szemét és ásitott egy nagyot.* Nyújtózkodás közben egyszercsak hátra pillantott. Amint meglátta Gurzsint, *felkapta a telefonkagylót és anélkül, hogy valakit felhivott volna, orditozni kezdett.*

Gurzsin csak nézte a jelenetet. Mosolygott és csak ennyit mondott: *„Harasó diszpécser!"*

A felszabadulás utáni inflációs időkben rangos ételnek számított a mélaszőlő készült sötétbarna tészta, vagy egy jó karéj fekete kenyér. *Az igazgatóság éjjel-nappali szolgálatot teljesitő dolgozóit is el kellett látni valahogyan.* A forgalmi főosztályon is megalakultak a vidéket járó beszerző csoportok. Az élelem mellett egyszer-egyszer bort is hoztak.

Váratlan vendég

Az egyik irodában nagyban folyt *az élelmiszer- és borosztás, amikor egy idősebb civil ruhás férfi lépett be.* A hordó két széken támaszkodott. Csengődi rizling illata töltött be mindent. Az idegen csak nézett, nagy bozontos szemöldöke félelmet gerjesztően le-fel járt.

— *Mit csinálnak itt kérem?* — mondta haragosan.

— Kicsoda Ön? És mit óhajt? — kérdezett vissza a főmenetirányító. Talán ki is tessékeltük volna a váratlan vendéget, ha az nem mutatkozik be. X. Y. közlekedési államtitkár vagyok.

Földbegyökerezett a lábunk. Magyarázkodásba kezdtünk vidéki szállításról, élelmiszerellátásról és így a borról is. Az íróasztalokon fehér üvegekben sorakozott az aranysárga rizling. A vendég arcán, mint tavaszi nap hatására a jégtakaró, lassan felengedett a szigor.

— *Mutassa...!* — szólt keményen a menetirányítóból vedlett csaposnak. Az töltött.

A vendég belekóstolt. Forgatta a szájában, aztán magasra tartva nézte, vizsgálta a „corpus delictit", a csengődi nedűt. Majd mégegyszer belekóstolt, megint forgatta a szájában, végül egyetlen hajtásra kiitta a pohár tartalmát.

— *Na, jól van! Az a szerencsénk, hogy jó bort mernek* — mondta és mosolygva elköszönt a menetirányítóktól.

G. J.

ÚJ KÖNYVEK

Ráth-Végh István: Tarka historiák

Az ismert író kalandorok és titokzatos történetek. Bolond ünnep. Mende mondák és történet: hazugságok című könyveiből állította össze a kiadó ezt a kötetet. Az író humora, derűs szemlélete és szellemes iróniája teszi még élvezetesebbé ezt a 670 oldalas gyűjteményt.

Neumann János: A számológép és az agy

Ez a könyv Neumann Jánosnak, a XX század egyik legnagyobb matematikusának a „játékelmélet" megalkotójának írását tartalmazza a számológépről és az emberi agyról.

Galántai József: Magyarország az első világháborúban

Sok könyv jelent már meg az első világháború történetéről, de az író vállalkozása mégis úttörő jellegű, mert az első marxista összefoglalását adja a modern magyar történelem egyik legfontosabb időszakáról.

Tabi László: Őszintén szólva

Humoreszkeket és vígjátékokat tartalmaz a kitűnő humorista könyve. Tabi vérbeli szatirikus író, aki szenvedélyesen érdeklődik a mai élet ügyes-bajos dolgai iránt. Élesen pellengérezi ki azokat a hétköznapi jelenségeket, amelyek szinte kínálják a szatirikus ábrázolást.

Földes György: Megmondom a magamét

A kötet írója a Ludas Matyi hasábjain és a rádióban gyakran megmondta már a magáét. Uj könyvében a vezetők és a beosztottak kapcsolatát, a nevettetés korántsem könnyű eszközével állítja pellengérre.

Molnár Géza: Holtak fogságában

Molnár Géza regénye a fasizmus rémuralmának évelt idézi fel, a második világháború kezdetétől a befejezés előtti hónapokig. A szereplőket már ismerjük az író *„Város a felhők alatt"* c. művéből, amely a több kötetre tervezett ciklus első része. E második részben tovább követhetjük *Martin Laci, Ács Magda, Bordás Franci* és a többiek útját.

...Múlt és messzeség

Elvette tőlünk a háború
a meséket s apáink szavát;
elvette tőlünk a háború
a gyerek-kor mese-igazát.

Elvette tőlünk a háború
a lovacskát, — merre ment szegény?...
éhében tán véres füveket
harapott a halál-mezején.

Elvette a csúf, nagy háború
sárkányainktól a szép eget;
csodálkozásunk reflektora
kereste az égi szörnyeket...

Emlékeinkkel lobogó ég
alatt járunk, s nem hordunk mesét;
nehéz idő ül a szivünkön
mindenünkkel — múlt és messzeség.

Fazekas Lajos

Ne a lexikális tudás legyen a döntő

A szakmai továbbképzés, a tudás gyarapítása mindenütt, de különösen itt. nálunk, a vasútnál fontos, ahol emberek élete, jövője és jelentős gazdasági értékek vannak a vasutasokra bízva. *A technika, a tudomány fejlődése beláthatatlan, s ezzel lépést tartani csak módszeres, következetes tanulással, szakmai érdeklődéssel lehet.*

Felmerül a kérdés, hogy az eddigi oktatási rendszer megfelel-e ennek a magasabb követelménynek. Nem csupán a lexikális tudásra törekedtünk-e, illetve az eddigi rendszer nemcsak erre ösztönözte-e a dolgozókat. Mindannyian tudjuk, hogy ha valaki *a félévi vizsgák alkalmával a szolgálati menetrendkönyv, vagy az árudijszabási kilométer mutató valamennyi adatát nem tudta, az a vizsgán nem felelt meg.* Ezzel szemben az élet azt bizonyítja, hogy nemcsak azok látják el jól a munkájukat, akik hibátlanul fújják az utasításokat.

Ezzel természetesen *nem a hiányos felkészültségű, felületes tudású embereket védem — nem!* Sőt, állítsák a mércét magasabbra, de tegyék mérlegre a gyakorlati rint — egy évben egyszer. *És azon is érdemes lenne gondolkodni, hogy ezt a vizsgát az igazgatósági vizsgabiztos, vagy a szolgálati főnök, illetve az oktató tiszt előtt tegyék-e?*

Tótka Károly
Szeged

ÚJ MŰSZAKI KÖNYV

A Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Vállalat gondozásában, előreláthatólag az év végén, megjelenik a

GANZ-MÁVAG DIESEL-ZSEBKÖNYV

műbőr kötésben, biblianyomópapíron, mintegy 700 oldal terjedelemben. A könyv jól használható tájékoztatót és segédeszközt nyújt a vasúti dieselesítés, a Diesel-motoros járművek széles körű, szerteágazó üzemi és konstrukciós kérdéseiben. Ezenkívül a Függelékben a vasútgépészet terén dolgozó minden műszaki szakember számára hasznos táblázatokat tartalmaz.

Ára előreláthatólag 120 forint lesz.

A korlátozott példányszámra tekintettel ajánlatos az igények előzetes bejelentése a szerkesztőséghez, Ganz-MÁVAG, Budapest. VIII., Könyves Kálmán körút 76. VI. 115. címre, április hó 30-ig.

KOSSA ISTVÁN:

KALANDOS UTAZÁS

II.

Sárközi szinte átlépte a kerítést hosszú lábaival, mikor intettem neki, hogy jöjjön. De a tömegnek se kellett több, úsgyi át a kerítésen, és engedély nélkül egy perc alatt tele lett az állomás előtere.

A katonák nagy lótás-futás közben akarták leszedni azokat, akik közben feltolakodtak a peronokra is, de a vonat egy nagyot füttyentve megindult a sebesültekkel, meg a népekkel. A paphadnagy is csak menetközben ugrott fel. Mint valami kisasszony, kecsesen fogta fel ugrás közben a reverendáját.

Mi tizenhatan szorongtunk a nyitott peronon. A halvány holdfényben egymást vizsgálgattuk. Én különösen, mert az egyik utasban valami ismerőst véltem. Csak azt nem tudtam, hogy honnan. Abban biztos voltam, hogy ismerem, méghozzá nem kellemes oldaláról. Lassan indult meg köztünk a beszélgetés, ahogy az ilyenkor szokásos. Időjárásról, a rossz közlekedésről, hová utaznak, meg miegymás. Érdekes, hogy a háborúról egy szó sem esett. A szót az én emberem vitte. Nekem is célzott néhány kérdést.

Óvatosan felelgettem és közben egyre azon törtem a fejem, hogy kicsoda. Sapkámat mélyen a szemembe húztam, galléromat pedig fázósan felhajtottam. Gondoltam, ha már szomszédok vagyunk, majd kitapogatom, hogy ki légyen. Úgy is lett.

— Pestre utazom. Itt voltam a rokonságnál látogatóban, szabadságon. De jönnek a ruszkik. A rokonok is elmenekültek. Én se akarok ezek kezére kerülni. Inkább a döghalált — vallotta be utazása célját.

— Hű — világosodott meggyszerre az agyamban. — Most már tudom, hogy kicsoda.

A beszédéről ismertem meg. Az a nyilas BSZKRT-kalauz, aki pár évvel ezelőtt egyik gyűlésemet akarta közbeszólásával mindenáron megzavarni. Jó lesz óvatosnak lenni. Sapkámat jól behúztam a szemembe és még jobban nyakamhoz húztam a galléromat. Csak az orrom hegye látszhatott ki. Sárközinek intettem, hogy húzódjon közelebb, mondani akarok valamit.

Szép óvatosan mellém szüremkedett:

— Te. innen mielőbb el kell tűnnünk. Reggel ez a pasas felismer. Régi ismerős. Nyilas. — Kifelé fordulva beszélgettünk.

Már vagy két órát ment a vonat egyfolytában, amikor végre egy állomáson megálltunk, de ugyanabban a pillanatban mellőlünk egy tehervonat megindult, hogy megelőzzön bennünket.

— No, mit szólnál hozzá, ha átlépnénk a teherre? — javasoltam Sárközinek. — Ki tudja megint mennyit ácsorgunk itt.

Sokáig haboztunk, mire elhatároztuk magunkat. Végre leugrottunk. Sárközi ügyesen, könnyedén felugrott a mind jobban gyorsuló tehervonat utolsó vagonjának fékezőfülkéjébe, s máris nyújtotta segítségre a kezét, elkapott, felrántott. Én az alsó lépcsőre estem térdre. Mögöttem valaki ordította:

— Menjen már feljebb! Menjen már! Hadd ugorjak én is! — Az ismerősöm volt, az, akitől szabadulni akartunk.

Zihálva futott mellettem, fogta a fogantyút. A vonat már tisztességes sebességgel haladt. Én meg, bár a térdeim fájtak, egyik lábammal jó erővel hátrarúgtam. Épp a pofájába. Nagyot ordítva hanyattesett a másik vágányra. Megszabadultunk tőle.

Ketten voltunk a fékezőfülkében. Csak most mesélhettem el Sárközinek, hogy ki is az illető, akitől remélem, végleg megszabadultunk. Azt is megállapítottuk, hogy itt a fülkében azonnal felfedeznek bennünket a legelső állomáson. Megvizsgáltuk, hogy mi van a magasfalú nyitott kocsiban, melynek fékezőfülkéjében utaztunk. Fejes káposztával volt tele. Felkapaszkodtunk és a káposzták között fekhelyet készítettünk magunknak úgy, hogy magunk alól a káposztafejeket egyenként a vagon széle felé raktuk és így alattunk olyan teknőféle keletkezett. Abban hasaltunk. A nedves káposztától a hideg éjszakában csakhamar fázni kezdtünk. De már erősen világosodott. Maradnunk kellett. Egészen világos reggel volt, amikor a káposzták között lapulva egy nagyobb állomásra értünk. A vonat tolatni kezdett, előre-hátra. Gondoltuk, hogy még kocsikat kapcsolnak hozzánk. Egyszerre csak feltűnő csönd lett. A tolatás is megszűnt. Mi moccani se mertünk, nehogy felfedezzenek bennünket.

— Mi lehet? — súgtam Sárközinek.

— Várunk valamire! — Talán megint a sebesültszállító vonat megy előre.

Egyre gyanúsabb lett a helyzet. Nagy csend volt. Már órák óta álltunk egy helyben és mind a ketten vacogva, dideregve lapultunk a nedves, nyirkos káposzták között.

— Meg kell néznünk, mi van? — mondtam Sarközinek. Óvatosan a vagon végéhez csúsztam, onnan lestem ki. Lecsatoltak a vonatról bennünket és egy vasúti rampa mellé toltak ki.

— Azonnal le kell mennünk! — döntöttem. Még egyszer kikémleltük a környéket, és mert senkit sem láttunk, leugrottunk, s gyorsan el a vagonoktól, nehogy gyanút keltsünk. Nagy kerülővel bementünk az állomásépületbe.

— Nincs vonat! — világosított fel a főnök. — Ne is várjanak, mert nem is lesz.

— Hát akkor én hogyan vonuljak be? — vitatkoztam.

— Úgy, mint a többiek! — és sarkonfordult, otthagyott. Mi meg tanácskoztunk Sárközivel. Az állomás előtt rengeteg nép. Sokan közülük bevonulók, vagy menekülők, akik Nyugatra akartak utazni. Most kell az 1904—1908-as évfolyamosoknak bemenni. Katonakoffer, hátizsák, vagy csak egy batyú a kezükben, jelezték a bevonulókat. Hallgatóztunk közöttük.

— Ha jön még egy tehervonat, azzal okvetlen elmegyünk — állította egy póznavékony, kopottas ruhájú, bányászkinézésű ember.

— Mész ám a nyavajába — mondta a másik. — Hát ha nincs vonat, nem mehetünk. A vonatot az állam adja. Ha nem adja, nincs bevonulás. Az isten se vonhat felelősségre érte, ha nincs mivel bevonulni. Az állam gondja ez, nem a miénk. Nekik kell gondoskodni, hogy legyen mivel mennünk. Gyalog csak nem akarsz Komáromig menni?

— Én pedig megyek! — erősködött az előbbi. — Lássák legalább, hogy az akarat megvolt bennem. Nem akarok én bajt magamra.

— Sok gyáva ember van a világon — fordult el tőle megvetően a társa.

Egyszer csak nagy dübörgés közepette váratlanul tényleg befutott egy tehervonat. Még a vasutasok se várták. Nagy fejetlenség volt ott akkor már.

A lépcsőkön fürtökben lógtak az emberek. Még a vagon teteje is telistele volt utasokkal, batyúkkal. Nagy nehezen mi is feltolakodtunk az egyik nyitott fékhelyre, ahol legalább már tízen szorongtak. A lépcsőn és a kocsi ütközőin is logtak.

Mindjárt parázs vitába pottyantunk. Bevonulni, vagy se, ekörül vitatkoztak.

— Maga is vonul, öregem? — kötött belém egy kihívó magatartású, egérpofájú fiatalember, akin az volt a feltűnő, hogy haját már alaposan megcsípte a dér. — Befelé? Befelé?

— Hat igen! En is bevonulnék, de inkább csak szeretnék, mert így nemigen érek oda — válaszoltam.

— A mesét hagyja, apuskám, azt én is tudok. Talán inkább az oroszok elől iszkol? Nem?

— Talán maga igen? — próbáltam most én is a fiatalembert.

— Maga azon ne törje a buksiját, apa. Tudja, hogy razziáznak a vonaton? Ha a papír nincs rendben, akkor a helyszínen puff. — A kezével mutatta a fejbelövést, közben elereszte a kapaszkodót, és csak úgy billegve egyensúlyozta magát az ütközőn.

— Magának lesz, fiatalember, mindjárt puff. Oda a sinek közé, a vonat alá. Inkább magával törődjék, mint más bajával.

A többiek morgása jelezte, hogy ők is unják már a nagyszájú fiatalember fecsegését, de az csak nem hagyta abba:

— Gyarmaton már várják a vonatot a tábori csendőrök — akart ijesztgetni bennünket. Ránk nézett, hogy kire milyen hatással volt a bejelentés.

— Hát ha magának nincs mit félnie tőle, akkor nekem igazán az égvilágon semmi — torkoltam le, aztán elfordítottam a fejem.

Sárközire sandítottam jelentőségteljesen. Ezek eddig még nem tudják, hogy mi együtt vagyunk. Vigyáztam is rá, hogy ne tudja meg.

Balassagyarmatra csak keservesen, este felé döcögtünk be.

Leszállni! Leszállni! A vonat már nem megy tovább — kiabálták a vasutasok.

Nagy káromkodás közben cihelődtünk megint lefelé. Néhányan itt is fennmaradtak. Abban bíztak ezek is, hogy hátha mégiscsak tovább megy a vonat. Hiába bíztak, a vonatot félreállították egy kitérőbe.

— Mikor megy a vonat Pest felé — nyaggatta mindenki a vasutasokat.

— Azt kérdezzék meg az istentől! — Talán az tudja. Mi már nem tudunk ilyesmit.

(Vége)

Részlet a szerző, Vissza a Dunához című regényéből.

Sport

Sporthírek

A Budapesti Birkózó Szövetség január 23-án és 24-én rendezte meg a szabadfogású ifjúsági csapatbajnokságot. A CSB-n hat budapesti egyesület — Honvéd, Vasas, FTC, Csepel, MTK és a BVSC — indította el ifjúsági csapatát. A kieséses rendszerben lebonyolított versenyen a BVSC ifjúsági együttese valamennyi ellenfelét legyőzve, szerezte meg az első helyet a Honvéd előtt.

*

A vidéki ifjúsági párbajtőr-, illetve kardcsapat-bajnokságot február 7-én Budapesten rendezték meg. Mindkét fegyvernemben vasutas siker született. Párbajtőrben a szolnoki MÁV csapata veretlenül nyerte a versenyt. Kardban a kilenc induló csapat közül a Debreceni VSC fiataljai végeztek az első helyen.

Újra az NB I-ben a kecskeméti tekézők

A Kecskeméti MÁV SK bajnokcsapata. Álló sor balról jobbra: Rédei, Földházi, Tóth József edző, Pintér G. és Mozsár, Guggalnak: Pintér T., Dudás és Medgyesi

1950-ben, amikor tekében megszüntették a Nemzeti Bajnokságot, a *Kecskeméti MÁV SK* férficsapata a negyedik helyen végzett. Hatévi szünet után, amikor újból életre hívták a teke NB I-et és NB II-t, érthetetlen módon egyikbe sem osztották be a kecskeméti csapatot. Így a férficsapat a megyei bajnokságban játszott. A vezetőknek és a versenyzőknek egyaránt az volt a törekvésük, hogy mielőbb feljussanak a legjobbak közé. 1962-ben sikerült bejutniuk az NB II-be. Az NB II keleti csoportjában már a feljutás első évében az élen végeztek.

A múlt évben is végig kiegyensúlyozottan szerepelt a csapat. Már a tavaszi idényben az első helyen végeztek. *Tóth József* edző irányításával gondosan felkészültek az őszi fordulóra, s végig vezetve, megérdemelten végeztek az első helyen.

A Kecskeméti MÁV SK tekecsapata tehát újból bejutott az NB I-be. Ennek mind a versenyzők és vezetőik, mind a kecskeméti szurkolók egyaránt örülnek.

Pintér Gábor

„Megvédeni még nehezebb lesz a bajnoki címet"

Győzelmet aratni, a bajnoki dobogó legmagasabb fokán állni felemelő érzés. De ugyanakkor egy kicsit félelemmel is tölti el az illető sportolót, vagy csapatot. Mert igaz, hogy *nehéz a bajnoki címet elérni, megtartani azonban még nehezebb.* Ezekkel az érzésekkel készülődnek az új idényre a Testvériség súlyemelői is. Az együttes tavaly — a szakosztály életében először — megnyerte a felnőtt Budapest-, majd az országos bajnokságot is. Tegyük mindjárt hozzá: nagy meglepetésre, de teljesen megérdemelten.

Kellemes meglepetés

— *Még saját magunknak is meglepetés volt* — emlékszik vissza *Orvos András* edző. — *Hosszú-hosszú évekig a Csepel nyerte a bajnokságokat, s mi nagyon elégedettek lettünk volna a második hellyel is. Külön öröm számunkra az országos bajnoki cím, mert azt két erősségünk, az ifjusági világcsúcstartó Bakos és Szarvas nélkül értük el.*

A többiek: a válogatott *Nagy Róbert, Lénárt, Födelevits, Sebestyén, Magyar, Csitneki* és *Fazekas* azonban mindent megtettek a siker érdekében. Valamennyien sokat fejlődtek az elmúlt években. Dicséret illeti valamennyi versenyzőt. Közülük kettőt külön is ki kell emelni. A félnehézsúlyú *Csitneki Pétert*, aki első éves ifi létére máris a legjobbak között szerepel, eredménye egy év alatt 285 kg-ról 372,5 kg-ra javult. Ugyancsak sokat fejlődött a nehézsúlyú *Fazekas János*, aki a „Tesi" súlyemelők közül elsőnek lépte túl a 400 kg-os határt.

— *Az idén nagyon szeretnénk* — fűzi hozzá az edző —, *ha Fazekas Jancsi mellett Bakos, Szarvas, Csitneki és Nagy L. is belépne a 400-asok táborába.*

— *Én ilyen nagy eredményről nem álmodozom* — szólal meg a pehelysúlyú ifjúsági világcsúcstartó Födelevits György. — *De kitűzött célom nekem is van. Most, hogy beléptem a felnőtt korcsoportba, újabb ifi-világcsúcsot már nem érhetek el. Helyette Földy országos rekordját szeretném megdönteni.*

Szorgalmasan készülnek

— Ilyen és ehhez hasonló célt tűzött maga elé valamennyi versenyzőnk — összegezi Orvos András. — Bízom benne, hogy az egyéni célt mindenki eléri. Annál is inkább, mert csakis így sikerülhet a közös cél: *megvédeni a tavaly szerzett bajnoki címet.* S ez nagyon nehéz lesz. Igaz, hogy a Csepel meggyengült, a már most is nagyon erős Tatabánya viszont Veressel tovább erősödött.

A szakosztály versenyzői — rövidesen kiegészülve a katonaságtól leszerelő Bakossal és Szarvassal — mindennapos szorgalmas edzéssel készülnek az év versenyeire. A hazai bajnokságokra és a külföldi viadalokra. *Mindenekelőtt a március 11—15 között Kotalinban sorra kerülő nemzetközi vasutas-bajnokságra*, ahol előreláthatólag a komplett Testvériség-csapat képviseli a magyar színeket. Valamennyien fogadkoznak, hogy itt sem vallanak szégyent. Hiszen a hazai rang külföldön is kötelez.

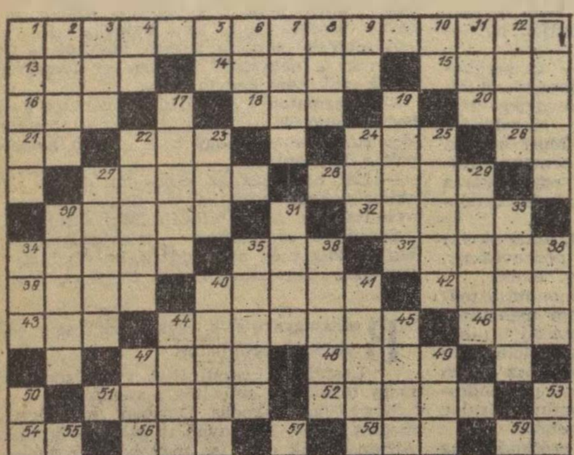
Dobo István

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Az 1965. éves terv teljesítése ezt feltételezi. 13. Az első benzin gépkocsi építője. 14. Tolna megyei község. 15. Tulajdonod. 16. Halporonty. 18. Becézett női név. 20. Itta vala. 21. Rag. 22. Vajon bo? 24. Kígyó igéje. 26. Kimondott betű. 27. András, világjáró magyar (1730—1783). 28. A Duna mellékfolyója. 30. Norvégia nor-vég neve. 32. Liechtenstein fővárosa. 34. Frigyes, híres jellemszínész (1875—1924). 35. Kellemes ital. 37. Tetőszerkezet. 39. Arábiai szultánság. 40. Gyorsan múló. 42. Könnyű lábbeli. 43. Találat a vívásban. 44. Kiszolgálás, evőkészlet. 46. Halkan közöl. 47. Női ivarsejt. 48. Északi főváros. 51. Német festő és grafikus. 52. Kis emberke. 54. Kimondott betű. 56. Erdélyi folyó. 58. Nóta. 59. Közép-európai Kupa. 60. Helyhatározó szó. 62. Római 48. 64. Indulat. 65. Monda. 67. Foglalkozása a gyógyítás. 69. Becézett férfinév.

Függőleges: A legjobb férfi műkorcsolyázónk. 2. Zúzódása. 3. Kevert sín. 4. Azonos mássalhangzók. 5. Fed. 6. Kergeti. 7. Skót eredetű játék. 8. Menyasszony. 9. Fordított névelő. 10. Keresztül. 11. Római 52.. 13. Gabonaköteg. 17. Hosszas mélyedés. 19. Szereplő a Turandotban. 22. Lajos, szobrász, vésnök. 23. Mezőgazdasági szerszám. 24. MALÉV páratlan betűi. 25. Becézett. 27. Luther hűséges barátja volt (1493—1555). 29. Budapesti gyógyfürdő. 30. Belga tartomány. 31. Elgondolás. 33. Nulla. 34. Szlovák. 35. Kaukázusi folyó.. 36. Értékpapírok névleges többletértéke tárgyraggal. 38. Vissza: a legnagyobb moszkvai áruház. 40. Betűfajta. 41. Békés megyei község. 44. Hordozható szék latinul. 45. Eltesz. 47. Kontra ellentéte. 49. Keverve lop. 50. **Ez szükséges a szállíttató felekkel.** 53. Tevékenység. 55. Kellemes íző. 57. Csalogató. 59. Arab bíró (ék. hiány). 61. Török méltóság. 62. Irásaiból él. 63. Oroz. 64. Galambház. 66. Kutya. 67. Az okozat szülője. 68. Tagadószó. 69. Tetejére.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 30. Beküldési határidő: március 10.



Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Felszabadulási verseny. Elnökség felhívása.

Könyvet nyertek: Nagy Károly MÁV Utasellátó ÜV Bp., V., Veres P. u. 24. Pirisi Andrásné, Kalocsa, Gaál G. u. 52. Temesváry István felügyelő Bp., VI., Lenin körút 122. Vértes Miklósné, Úrkút, Liget sor 10. Várkonyi Erzsébet Miskolc, Kisfaludy u. 26.

Cikkünk nyomán

A Magyar Vasutas 1964. október 17-én megjelent számában Filléres ügy címmel szóvá tettük, hogy Lázhegy vasúti megállóhely nevét már két és fél évvel ezelőtt Uzsabánya-alsó megállóhelyre változtatták, új bélyegzővel azonban nem látták el az ott dolgozó vasutasokat. Ezzel kapcsolatban a szombathelyi igazgatóság II. osztályától az alábbi választ kaptuk:

„A kérdéses bélyegzőket már az 1963. évi leltárterveinkben szerepeltettük. Uzsabánya-alsó bélyegzője sajnos még a mai napig sem érkezett meg. Az okokat nem ismerjük. A bélyegzők leszállítását a pályaépítési és pályafenntartási szakosztály D. osztályánál ismételten megsürgettük."

Lehet, hogy valahol a bürokrácia útvesztőjében megrekedt ez a filléres ügy?

Töltéscsúszást akadályozott meg...

Bacsa Gyula munkavezető napi munkája közben — Sopron és Fertőboz között — észrevette, hogy a 7 és fél méter magas töltésben több méter hosszú repedés van. Az esetet azonnal jelentette *Babos Jenő* pályamesternek, aki intézkedett a hiba megszüntetésére. Bacsa Gyula éberségével, figyelmes munkájával lehetséges, hogy nagy szerencsétlenséget akadályozott meg.

Perlaki Gyula
Sopron

A Hivatalos Lapból

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

4. számból: 102 192/1965. I 3. A Múzeális emlékeknek minősülő tárgyak bejelentése az államvasutak területén.

5. számból: 102 686/1965. I 3. A Kiegészítő rendelkezések a Vasuti Ruházati Utasításhoz.

102 473/1965. I/3. B. Vasutas dolgozók balesetbiztosítása.

101 120 1965. I/2. C. Felhívás az 1965/67. évi vontatási műszaki tiszti levelező tanfolyamra való jelentkezésre.

131 816 1964. I/3. A. Felvételek a MÁV nevelőintézetekbe.

Több mint százezer forint újítási céljutalom

Elkészült a budapesti igazgatóság 1965. évi újítási összesítési feladatterve. Ugy állították össze a több százmillió forint megtakarítást eredményezhető tervet, hogy azok a vasút műszaki fejlesztésén az ügyintézés további egyszerűsítésén keresztül beleilleszkedjenek az idei személy- és áruszállítási feladatokba.

A 160 pontból álló újítási feladatterv egyebek között a *különböző szakszolgálatok beruházási, felujitási-fenntartási es hasonlo feladatok összehangolásának leggazdasagosabb módszereire is megoldást vár az újítóktól.* Ezzel a munkák elvégzésének határideje lényegesen megrövidülhetne. A céljutalomnak kitűzött 3000 forinton túl az újító a népgazdasági eredmény hat százalékában részesül.

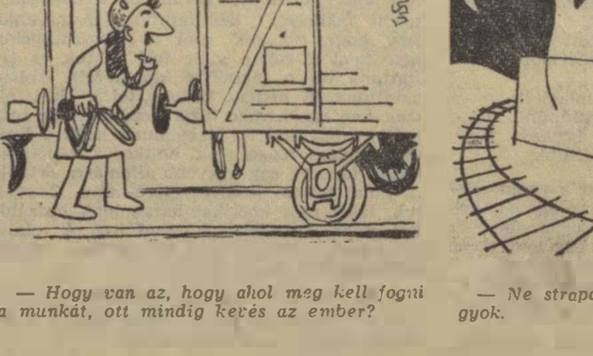
Figyelemre méltó a feladatterv több olyan pontja, amely a forgalmi és kereskedelmi munka fejlesztését tűzi célul. A rakodás gépesítése még sok tennivalót kíván. *A kocsipark gazdaságosabb kihasználása is a legfőbb feladatok között található.* A kulturált utazás színvonalának további emelése érdekében nagy beruházások nélkül szintén sokat tehetnek az újítók.

Az [illegible] területén levő üzemi konyhák nyersanyag-felhasználása, az ételek minősége és mennyisége igen gyakran kifogásolható. Az ellenőrzés nem megoldott kérdés. Ezért kapott helyet ez a probléma az idei újítási feladattervben. Olyan ellenőrzési rendszer kidolgozása vált szükségessé, mely kizárja a visszaélések lehetőségét, a népgazdaság és a dolgozók jogos érdekeinek természetű megkárosítását. Gazdaságosabbá válhat az üzemi konyhák működése, a felszolgált ételek minőségében és mennyiségében is a dolgozói megelégedését válthatják ki.

Számos olyan pontja van az újítási feladattervnek, amely az újítási díjon felül céljutalmat is kitűz. A soron kívüli jutalmazat ebben az évben több mint százezer forintot fordítanak.

V. M.

TÖPRENGÉS



— *Hogy van az, hogy ahol meg kell fogni a munkát, ott mindig kevés az ember?*

HÍREK

— **Eredményesen dolgoztak** az elmúlt évben Franciavágás állomás dolgozói. A Bakony menti kis szolgálati hely dolgozói élüzem szinten teljesítették a tervet.

— **Tíz év alatt 1700 kilométer** hosszú vasútvonal villamosítását tervezik a finn vasutak. 1970-ig a teherszállítás mértéke mintegy 50 százalékkal nő. Ezt a feladatot gőzvontatással már nem tudnák ellátni.

— **13 arany-, 8 ezüst- és 8 bronzjelvényt szereztek a József Attila olvasómozgalomban a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV fiataljai.**

— **Személyszállító vonatforgalmat** létesítettek Kína északi részén, Felső-Mongóliában. Ezáltal Kína legkisebb nemzetisége a mindösszesze 2000 főnyi oluchonok közvetlen vasúti összeköttetésbe lépnek a világgal.

— A XVII. nemzetközi vasutas eszperantókongresszust a norvégiai Hamar városában rendezik meg 1965 májusában. A rendező bizottság dr. Ferenczi Imrét, a győri csomópont üzemi orvosát kérte fel a kongresszus ifjúsági programjának összeállítására.

— **Tervszerűen halad a** Szovjetunió távol-keleti fővonalainak villamosítása. A Karaganda—Magnitogorszk közötti 1200 kilométer hosszú fővonalon a közelmúltban 260 kilométeres szakasz villamosítását fejezték be.

— **A szocialista üzem cím** elnyerését tűzte célul a székesfehérvári pályafenntartási főnökség. A főnökség dolgozói már a múlt év második felében is figyelemre méltó eredményeket értek el. A 20 pályamesteri szakasz összlétszámának már több mint kétharmada szocialista brigádokban dolgozik.

— **Kétmilliós megtakarítás.** Nyékládháza állomás dolgozói a múlt évben derekas munkát végeztek. Tervüket teljesítették, s a helyes munkaszervezéssel, jobb kocsikihasználással közel 2 millió forintot takarítottak meg.

— **Aszbesztből készítettek** féktuskókat a Szovjetunióban. Ez háromszor könnyebb a hagyományos féktuskónál, ugyanakkor ötször kopásállóbb és gyorsabb fékezést biztosít.

— **A biztosítóberendezések** működése és jelentősége a közlekedésben címmel rendezett előadást a Közlekedéstudományi Egyesület gyöngyösi helyi csoportja a Kitérőgyártó ÜV-ben. Az előadást filmvetítés kísérte.

— **Berakási rekord született január 26-án a miskolci igazgatóság területén. Ezen a napon 3118 kocsit raktak meg. A kirakatlan kocsik száma is csökkent a korábbiakhoz viszonyítva.**

— **700 000 forintos költséggel** megkezdődött a tapolcai fűtőház üzemi konyhájának korszerűsítése. Az üzemi étkezdén kívül öltöző-, mosdó- és mellékhelyiségek is létesülnek a konyha dolgozói részére.

— **200 forint jutalmat kapott Kussa Ferenc tapolcai mozdonyfűtő, aki december 23-tól január 3-ig kísért egy hideg mozdonyt Debrecenből Tapolcára.**

Lakáscsere

— Egyedülálló 3 szobás, elő- és fürdőszoba, külön mo okonyhával, kertes (termő gyümölcsfákkal teli) általam bérelt családi ház, azonos értékű lakáscsere esetén telekárban eladó. Autóbusz- és BHÉV-megállótól 5 perc. Érdeklődni lehet: Tóth Sándor, 7—16 óra között, 189—800 vagy 30—73 124-es mellék.

A szerkesztőség üzeni

Szanyi János Komló, Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Murányi István Székesfehérvár, Bakó János, Antal József Miskolc, Szentgáli István Gyöngyös, Marosán Pál Debrecen, Pintér Gábor Kecskemét, Perlaki Gyula Sopron, Szabó Sándor, Foki István Budapest, Markos József Zalaegerszeg, B[illegible] László Szentes, Uglyai Sándor Nyékládháza, Cserháti József Szeged. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Gyöngyösi vonatkísérők, dombóvári mozdonyvezetők és fűtők, Foki István Budapest, Barabás Rezső Mátészalka, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Markos József Zalaegerszeg, S[illegible] Béla Veszprém MÁV Trans. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Bognár Károly Tapolca, Szilágyi Sándor, Fotka Károly, Cserháti József Szeged, Uglyai Sándor Nyékládháza, Foki István Budapest, Szentgáli István Gyöngyös. Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Faragó Menyhért, Orosháza: A személyvonat 2. kocsiosztályára kiállított XX. mintájú szabadjegyet semmilyen pótjegy megváltásával sem lehet használni, ugyanis erre ráfizetés nem lehetséges. A 2. kocsiosztályra kiállított zöld vagy piros arcképes vasúti igazolvánnyal 1. kocsiosztályon csak a vonatnemnek megfelelő 66 %-os mérséklésű menetjeggyel lehet utazni. A kiküldetési rendelvény a vasutasoknál meghatározott vonatokra érvényes. Nem vasutasoktól a vasút nem kér kiküldetési rendelvényt. Tehát a kiállított rendelvény dátuma sincs kapcsolatban a menetjegyváltás időpontjával.

Markos József Zalaegerszeg: Császár Imre jegyvizsgáló munkájáról kérjük bővebben számoljon be.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás Mihály
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség
Budapest VI. Benczúr u. 41
Telefon: városi: 229—858.
üzemi: 39—71
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

ÉJFÉL

— *Ne strapálja magát, én már riadásta vagyok.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM Ára 40 fillér 1965. MÁRCIUS 1.

A vasút túlteljesítette január havi tervét

Az igazgatóságok január havi teljesítményei a következők szerint alakultak:

Budapest	**102,02 %**
Debrecen	**102,32 %**
Miskolc	**102,01 %**
Pécs	**101,67 %**
Szeged	**100,59 %**
Szombathely	**101,12 %**

A január havi állami szállítási tervet — a MÁV vonalán — *101,75 százalékra teljesítették.* Ennek eredményeként az elszállított árusúly

az előző év azonos időszakában továbbított árumennyiséget 1 288 000 tonnával haladta meg.

Mintegy fél százalékkal túlteljesítették a havi operatív kocsiigényes szállítási tervet is, ami azt jelenti, hogy megfeleltünk a fuvaroztató felek által támasztott szállítási igényeknek.

Ami a minőségi munkára jellemző mutatókat illeti, az eredmenyek kielégítőek, számos mutatónál jónak értékelhetők. *A teherkocsik statikus terhelésénél elért 19,01 tonnas hálózati eredmény eddig példa nélkül áll.* A teherkocsik gazdaságosabb kihasználását — és ezzel a szállítási igények kielégítését — elősegítette, hogy a kocsitartózkodási átlag idő a bázis időszakhoz mérten 2,84 órával csökkent.

Kedvező képet mutat a vontatójárművek felhasználása is. Az egy dolgozó mozdonyra, valamint az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény operatív tervét 7,11, illetve 7,24 százalékkal túlteljesítettük.

A vártnál kedvezőbben alakult mind a személyszállító, mind a tehervonatok menetrendszerű közlekedése.

Az előbbinél 95,62, az utóbbinál 72,52 százalékos eredményt értünk el.

Külön kell szólni a vonatközlekedési terv teljesítésének újszerű értékeléséről, mely szerint elsődleges célkitűzés az előírt eloggyel és viszonylatban menetrend szerint (korábban) indult tehervonatok mennyiségének vizsgálata. Ennek a mutatónak alakulását 1964-ben sem hálózati, sem igazgatósági szinten nem vizsgáltuk. Közelítő számítás szerint a hálózati érték 1964-ben még az 50 százalékot sem érte el. Ugyanakkor januárban a hálózat eredménye 57,07 százalék volt. Ennek a célkitűzésnek azért van különös jelentősége, mert *teljesítése szorosan összefügg a tehervonatok helyes és időbeni összeállításával, a gépreválások csökkentésével,* valamint a körültekintő vezényléssel.

A januári kimagasló eredmények nemcsak a kedvező időjárásnak, hanem elsősorban a vasutas dolgozók öntudatos hozzáállásának tulajdoníthatók. Ezért a legérdemesebb dolgozók jutalmazására az igazgatóságoknak — teljesítményeik arányában — 850 000 forint jutalmat biztosított a vezérigazgatóság.

Hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére

Éves munkaversenyt kezdeményeztek a záhonyi vasutasok

A záhonyi körzet dolgozói, a debreceni igazgatóság vezetői és a nagyobb szolgálati helyek küldöttei február 17-én munkaértekezleten vitatták meg az 1965. évi szállítási feladatokat. A záhonyi vasutas kultúrotthonban megtartott tanácskozáson megjelent *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, *dr. Gombás Sándor*, a Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság titkára, *Rimóczi László*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Tóth János*, a debreceni igazgatóság vezetője. Részt vett a tanácskozáson a szovjet vasutasok öttagú küldöttsége is, amelyet *G. I. Bogdanovics*, a szovjet vasutak lvovi igazgatója vezetett.

A munkaértekezleten elsőnek Tóth János ismertette a debreceni igazgatóság 1964. évi munkáját. Elmondotta, hogy az igazgatóság múlt évi *teljesítményének mintegy 51 szazalékát* a záhonyi körzet adta. Az igazgató részletes tájékoztatója után Lindner József vezérigazgató-helyettes szólt az értekezlet részvevőihez. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a január 25-e és február 1 között Moszkvában megtartott szovjet—magyar vasúti tanácskozáson *a Szovjetunió vasúti szakemberei pozitivan értékelték a záhonyi vasutasok munkáját.*

— A múlt évben jól dolgoztak — mondotta. — Ezért elismerés jár a körzet valamennyi dolgozójának. Az idén tovább növekedtek a feladatok. *A bázishoz viszonyitva 2 millió tonnaval több árut kell elszállitani.* Ahhoz, hogy 1965-ben is maradéktalanul eleget tudjanak tenni a követelményeknek, tovább kell növelni a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedését és kulturáltságát. A tehervonatoknál sem mindegy, hogy milyen összeállításban indulnak rendeltetesi helyükre.

A csomóponton tervszerű technológiai folyamatokat kell kialakítani.

Ha ez meglesz, ha a záhonyi körzet dolgozói fegyelmezetten, utasításszerűen végzik munkájukat, az idén sem lesz különösebb fennakadás a munkában.

Gulyás János, a vasutasszakszervezet titkára *az elnökség nevében köszöntötte* a munkaértekezlet valamennyi részvevőjet, majd arra hívta fel a szakszervezeti szervek figyelmét, hogy továbbra is legyenek a verseny aktiv szervezői, mozgatói, irányítói.

A záhonyi körzet dolgozói nevében, *S. Kovács István*, Záhony állomás főnöke jelentette be, hogy az 1956. évi szállítási feladatok maradéktalan teljesítése érdekében *a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére éves munkaversenyt indítanak.* A többi között vállalták, hogy a csomópontról indított személyszállító vonatok menetrendszerűségében 80 százalékos eredményt érnek el. A kocsipark hatékonyabb kihasználása érdekében a területükön megrakott kocsik raksúly-kihasználási normáját 98 százalékra teljesítik, a statikus kocsiterhelést pedig 19,8 tonnára növelik.

Különösen jelentős a vállalásnak az a pontja, mely szerint Záhony és Fényeslitke állomásokon 86, Tuzsér és Komoró állomásokon 90 százalékra teljesítik a műszaki kocsitartózkodási normát. Ezen belül

a normál idegen kocsik tartózkodását a bázis 23,3 órás teljesítményéről 21 órára csökkentik, míg a szélesnyomtávú kocsik tartózkodási idejét két napra szorítják le.

A záhonyiak példáját követve az igazgatóság több csomópontja — így például *Nyíregyháza, Debrecen, Püspökladány és Mátészalka* csomópontok — is csatlakozott a felszabadulási munkaversenyhez.

A szovjet vasutasküldöttség nevében a lvovi igazgató és Csap állomás főnöke tett ígéretet arra, hogy a maguk részéről továbbra is a legmesszebbmenő segítséget nyújtják a záhonyi vasutasoknak ahhoz, hogy feladataikat a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére tett vállalásaikat maradéktalanul teljesíthessék.

(visi)

Dombóvárott jól kezdődött az év

Az utóbbi két esztendőben nagyon sokat írtunk a zord időjárás okozta megpróbáltatásokról, a hideg és a nagy havazás okozta nehézségekről. Úgy gondoljuk illő, hogy most megdicsérjük a viszonylag enyhe telet is. Itt volt például az idei január tavaszi olvadásokkal és szinte nyári esőkkel. A kedvező időjárás — a legtöbb helyen —, így Dombóvár állomás munkájában is érezhette hatását.

— *Dolgozóink szorgalmas munkája mellett nagyon sokat köszönhetünk a kedvező januári időjárásnak* — mondotta *Monori István* állomásfőnök. — *Munkánk minden szempontból eredményesebb, mint volt tavaly januárban.*

Mosolyogva mondta e szavakat, és már sorolta is az eredményeiket. A vonatközlekedési tervet 1964 januárjában 23 százalékra teljesítették, most 64 százalékot értek el. *A személyvonatok menetrendszerűsége 28 százalékkal volt jobb a tavalyinál.* 29 százalékról 70 százalékra javult a tehervonati menetrendszerűség. A tehervonatok átlagos terhelése 103 százalékos volt az idei januárban a múlt év első hónapjában elért 96 százalékkal szemben. Javultak a kocsitartózkodásban elért eredmények is. *Naponta 133 kocsival többet dolgozott fel az állomás gurítója, mint egy évvel korábban.* Az sem közömbös, hogy naponként 167 kocsival több hagyta el az állomást, és a hónap folyamán 16 vonattal több közlekedett.

Január igazán nem tehet arról, hogy a kocsikihasználási eredmény 4 százalékkal romlott. Azokban a vagonokban ugyanis, melyek sódert szállítanak Dombóvárra, kútgyűrűket továbbítanak. Ilyen rakománnyal nem lehet kihasználni a kocsik teherbíró képességét. A gondosabb munka csak azt tette lehetővé, *hogy a tehervonatok átlagos terhelése 859 tonnáról 1008 tonnára növekedjék.* Az állomás dolgozóinak jó munkája így azt eredményezte, hogy januárban 196 olyan vonatot takaríthattak meg, melyek mindegyike 1000 tonna árut továbbított volna. Nagyon jelentős költségmegtakarítás ez a vasút és az egész népgazdaság számára.

(lj)

A komáromiak is többre törekszenek

Komárom csomópont dolgozói sokat dolgoztak 1964-ben. *A futóház teljesitette tervét.* Az állomás a tehervonatok menetrendszerű indításában 1,32, a kocsitartózkodási műszaki normaidőnél pedig 3,64 százalékkal maradt le. Bár naponta 8 vonatnak nem tudtuk biztosítani a terv szerinti vonóerőt, az elegytovábbítást nagyobb fennakadás nélkül megoldottuk.

A csomópont dolgozói az 1965. évi tervek teljesítésére eves vállalást tettek. A többi között vállalták, hogy *az idegen kocsik tartózkodási idejét 10 százalékkal csökkentik,* azáltal, hogy a javítóműhelyt kétszer szolgálják ki.

Az éves vállalás mellett a szocialista brigádok felszabadulásunk 20. évfordulójának tiszteletére vállalták, hogy a személyvonatok menetrend szerinti indításában 2, a tehervonatoknál 3 százalékkal teljesítik túl a tervet. Ezenkívül a mintegy 1350 kocsi napi gurítása mellett egy közbeváltó tartalékot is nélkülöznek.

Végezetül örömmel írjuk, hogy az igazgatóság január 2-től minden vonatnak biztosít mozdonyt a fordában. Ez nagy segítséget jelent az állomásnak.

Molnár István
állomásfőnök

A rakodás automatizálása a szovjet pályaudvarokon

A rakodás gépesítésében a szovjet népgazdaság az utóbbi években kimagasló eredményeket ért el.

A komplex rakodás gépesítés foka — amelynél az ember szerepe szinte csak az irányításra korlátozódik —, a vasútnál 60 százalék. A különösen gyorsan fejlődött vasúti be- és kirakodást könnyítő gépek két csoportra oszthatók: univerzálisokra és speciálisokra. Az előbbieket elsősorban nehéz darabok, faáruk rakodására, az utóbbiakat főleg ömlesztett áruk esetében alkalmazzák.

Az univerzális rakodóberendezések közül legelterjedtebbek a bakdaruk és a gémdaruk. Említést érdemel a kétkonzolos, 16 méter nyílású bakdaru, amely az árut 9 méter magasságra képes emelni, percenként 23 méteres sebességgel. A daru mozgássebessége percenként 90 méter. Kapacitása 5 és 10 tonna között változik.

Átadták a vörös vándorzászlót a miskolci igazgatóság dolgozóinak

Mint lapunk február 3-i számában közöltük, 1964 második félévében, a miskolci igazgatóság érte el a legjobb teljesítményt és ezzel elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlaját. A zászló ünnepélyes átadására február 13-án, Miskolcon került sor. Az ünnepségen jelen volt *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára.

Megjelent és felszólalt az ünnepségen *dr. Bodnár Ferenc*, az MSZMP Borsod megyei bizottságának első titkára.

Az igazgatóság munkájáról *dr. Pásztor Pál* igazgató tett jelentést. Lindner József vezérigazgató-helyettes a vasút 1964. évi teljesítményét és az 1965. évi feladatait vázolta. Beszédében külön kiemelte, hogy a múlt év második felében az igazgatóságok közül a miskolci igazgatóság volt az egyedüli, amely a versenyben értékelt mutatók alapján, egyenletes munkával, minden hónapban 100 százalékon felüli teljesítményt ért el.

Az igazgatóság dolgozóinak eredményes munkáját bizonyítja az is, hogy *közlekedős vonattal, a negyedik negyedévben nem fordult elő baleset,* a harmadik negyedévben is csak kisebb sérülések történtek.

A vezérigazgató-helyettes beszéde végén átadta a vándorzászlót dr. Pásztor Pálnak, a miskolci igazgatóság vezetőjének.

Lindner József vezérigazgatóhelyettes átadja a vándorzászlót és az oklevelet dr. Pásztor Pál igazgatónak

Korszerű étkezdét kapott a szolnoki járműjavító

Az ebéd jólesett! Nemcsak azért, mert a gulyásleves és a káposztás kocka kedvenc ételeim közé tartozik, hanem azért is, mert mindezt nagyon kultúráit, tiszta izlésesen berendezett modern étkezdében fogyaszthattam el.

Jól emlékszem, még egy két év előtti ebédre. Akkor is a szolnoki járműjavítóban jártam, akkor is ott ebédeltem, csak éppen más körülmények között. A zsúfolt, rossz levegőjű, egészségtelen konyhára sokat panaszkodott *Csabai Ferencné* konyhavezető, de panaszkodtak a dolgozók is. Nehézkes, hosszadalmas volt a kiszolgálás, elavult a berendezés. Az új üzemi konyha és étkezde építése akkor még csak terv volt, ma szélesen „nyújtózkodó" üvegfalú valóság.

Pogány Ferenc munkásellátási osztályvezető helyettessel és a régi ismerőssel, Csabai Ferencné konyhafőnökkel járjuk az új — nemrég felavatott — létesítmény tágas, világos helyiségeit. A műanyag asztalokkal berendezett önkiszolgáló étteremben a tálcák a gőzölgő menűvel hamar gazdára találnak. *Ma 1200 dolgozó étkezését biztosítják fennakadás nélkül, kultúráltan.*

A konyha gőzölgő üstjei, az egészséges, tiszta légkör szinte csábítják az embert. Fehér köpenyt kapunk most már a kulisszák mögé is betekinthetünk. Titok ugyan nincs, és egyébként is az étkezdét elválasztó üvegfalon át mindent látni. De mi most egész közelről nézzük meg ezt a sok csillogó berendezést. A melegpultot, a fekete és fehér mosogatót, a cukrász „műhelyt", *Kékesi István* hentes mester tiszta kis rezidenciáját, ahol már másnapra készíti a bécsi szeleteket 130 kg friss húsból.

Egy másik helyiségben *automatagépek tisztítják a zöldséget, a burgonyát, amelyet liften szállitanak fel a pincéből.* A fürdő és öltöző is megtalálható. Egyszóval megváltozott itt minden. És ez a változás jó érzéssel tölti el a szolnoki járműjavító dolgozóit.

— if —

Jó eredmények a diósgyőri fűtőháznál

A diósgyőri fűtőház dolgozói az élüzem szintet már hosszú idő óta teljesítik. Bár az 1963. évi termelési eredményükért nem részesültek kitüntetésben, ez nem szegte kedvét a dolgozóknak. A múlt évben is jó eredményeket értek el, teljesítették az élüzem szint követelményeit. A fűtőháznál örülnek a sikernek és a 140 dolgozó ismét az élüzem szint teljesítésére tett vállalást.

Fekete László

FÉLMILLIÓ FORINTOS ÚJÍTÁS

A felépítmények munkálatainál a bekötött sínmezőket az úgynevezett pőre kocsikon szállítják. Kisebb távolságnál ez különösebb gondot nem jelent, hosszabb úton azonban igen. Így volt ez a *Kaposvár—Fonyód* közötti szakaszon is, amelynek munkáit a Dombóvári Építési Főnökség végzi. A sokszor 50 kilométeres szállítási távolságnál az alacsony nyomállvány a kis sugarú ívek alatt már nem alkalmazható.

Ezt a problémát oldotta meg *Andrási Gyula* főintéző újítása, amelyet egy év óta az említett szakaszon sikeresen alkalmaznak.

Az újítással elért népgazdasági haszon félmillió forint.

Tervszerűen halad a szélesnyomtávú vasútvonal építése Kelet-Szlovákiában

Még a múlt évben megkezdődött Csehszlovákia első szélesnyomtávú vasútvonalának építése. Ez a vonal a szovjet—csehszlovák határt köti majd össze a Kassa közelében épülő *Kelet-szlovákiai Kohászati Kombináttal.* A pályaépítők eddig közel hárommillió köbméter földet mozgattak meg.

A pályatest első szakaszának építését november közepén kezdték meg. *Tervszerűen halad a műtárgyak építése is.* Eddig 84 különböző méretű hidat, viaduktot és számos más létesítményt építettek. A hidakat előre gyártott elemekből létesítették. Ez jelentősen megkönnyítette az építési munkákat segítő nagy teljesítményű szovjet gépek használatát.

Ötszázmilliárd dinár a vasút fejlesztésére

A jugoszláv vasutak több mint 500 milliárd dinárt fordítanak beruházásokra és a vasútvonalak korszerűsítésére. A vasút villamosítására és jelzőberendezéseire 128 milliárdot, új vagonokra és villanymozdonyokra 267 milliárdot, a pályatestek korszerűsítésére 149 milliárd dinárt költenek. Többek között 250 villanymozdonyt és sok személyszállító vagont vásárolnak.

A SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐK II. ORSZÁGOS TANÁCSKOZÁSÁRA KÉSZÜLNEK

Lapunkban már beszámoltunk arról, kik képviselik a vasutas szocialista brigádvezetőket a II. országos tanácskozáson. A küldöttek közül ezúttal három brigádvezetőt mutatunk be olvasóinknak.

A tapolcai pályafenntartási főnökség VII. pályamesteri szakaszán dolgozik

Kiss József előmunkás

nyolcszoros szocialista brigádja. Ez a brigád a termelésben példamutatóan megállja a helyét. *Az egy vágánykilométerre vonatkoztatott munkaórák száma a főnökség területén ennél a brigádnál a legalacsonyabb.* A brigádtagok közül többen járnak iskolába, vagy szakmunkás továbbképzésen vesznek részt. Kiss József előmunkást az a megtiszteltetés érte, hogy részt vehet a szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán.

Korom Pálné forgalmi szolgálattevő

Szeged-állomáson. Brigádjával hatszor nyerte el a szocialista brigád címet. *Fő erényük a jó összhang, a harmónikus együttműködés, a határozott és figyelmezett munka.* Különösen sokat tettek a személyvonatok menetrendszerű közlekedtetéséért. 1965. évi vállalásukat hazánk felszabadulásának 20. évfordulója jegyében tették meg. A többi között célul tűzték ki, hogy az idegen kocsik tartózkodási idejét 5 százalékkal csökkentik a bázishoz viszonyítva.

Korom Pálné a szerény, csendes szolgálattevő is ott lesz majd március közepén a legjobb szocialista brigádvezetők budapesti tanácskozásán.

Szántó László

a székesfehérvári járműjavító lakatos csoportvezetője. *Brigádja először nyerte el a szocialista brigád címet.* Vállalásaikat rendre túlteljesítik. A felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére vállalták, hogy havi teljesítményük eléri a 103 százalékot, az anyag gazdaságos felhasználásával pedig 250 kg anyagot takarítanak meg.

A szocialista brigádmozgalomban résztvevő vasutasok több mint 50 ezres tábora a felsorolt brigádokon kívül is bebizonyította már, hogy kollektív összefogással jó eredményeket lehet elérni mind a termelésben, mind az emberek tudatformálásában. Éppen ezért a szocialista brigádokban rejlő felmérhetetlen erőre a jövőben még jobban kell támaszkodniok a gazdasági vezetőknek és a mozgalmi szerveknek.

— ót —

Ösztönzőbb bérezést

A nagy műhelycsarnokban meg nem ült el a munka zaja, amikor a Gyöngyösi Kötőgyártó ÜV. tágas üzemi étkezdéjében a vezetőségválasztó küldöttértekezlet megkezdte munkáját. Munkások, műszakiak, nők és férfiak ültek körül az asztalokat.

A szakszervezeti bizottság kissé hosszúra nyúlt beszámolója sok mindenről számot adott. A küldöttek megtudhatták belőle, hogy az üzemben 13 szocialista brigádban 136 dolgozó tevékenykedik. Az összlétszámot tekintve, ez nem sok! *Annál többen — 563 dolgozó — kapcsolódtak be a felszabadulas 20. évfordulója tiszteletére indított munkaversenybe.* Számot adott a beszámoló a bizalmiak eredményes munkájáról, az újítómozgalomról és sok más olyan munkáról, amit a szakszervezeti bizottság eredményesen oldott meg az elmúlt két év alatt.

Javára írandó a beszámolónak, hogy az elért eredmények mellett, bátran kritizált, *nyíltan felvetette a hibát.* A többi között bírálta a termelési tanácskozások alacsony színvonalát és azokat a vezetőket, műszakiakat, akik távol maradnak ezekről a fontos tanácskozásokról.

A vezetőség beszámolóját követő vitában meglepően nyíltan beszéltek az emberek. *Sokan felhívták a figyelmet a balesetveszélyes munkahelyekre, az öltöző és fürdő zsúfoltságára, de még többen beszéltek a bérezésről.*

— *Mielőtt elindultam a küldöttértekezletre* — kezdte a mondókáját az egyik villanyszerelő —, *munkatársaim azt mondták, ha nem szólolok fel és nem mondom el problémáikat, ne menjek vissza, mert megvernek. Tudom, tréfából mondták, de nekem enélkül is szándékomban volt, hogy itt, a nyilvánosság előtt elmondjam, mi bántja a szívünket.*

Itt lélegzetvételnyi szünetet tartott, aztán folytatta:

— Az utóbbi időben több fiatal szakmunkás került más üzemektől hozzánk. Ezeket általában 7,60—7,80 forintos órabérrel vették fel. Miköztünk, akiknek a munkájára minden üzemrészben nagy szükség van, *nem egy olyan régi dolgozó található, akinek még ma is 7,40 az órabére.* Ezzel nem tudunk egyetérteni. Nem az újonnan jött fiatal órabérét sokalljuk, hanem a mienk kevés.

Egyszerű szavakkal adta elő mondókáját a rakodómunkások küldötte is.

— *Munkánkat mindenki elismeri, mégis segédmunkás-bérezést kapunk. Így akármilyen lelkiismeretesen, becsületesen dolgozunk, a keresetünk alacsony marad.* Többször kértük, hogy helyezzenek el bennünket más munkaterületre, vagy soroljanak be betanított szakmunkásnak. Kérésünket azonban mindenki elutasítja, mondván, hogy munkánkat hibátlanul, megbízhatóan végezzük, ránk ott van nagy szükség, ahol jelenleg dolgozunk. Ha ez így van, akkor ezt ne csak szavakban ismerjék el.

A felszólalásokból arra lehet következtetni, hogy a dolgozók bérezésében aránytalanságok tapasztalhatók. Ezért az újonnan megválasztott szakszervezeti bizottságnak egyéb feladatai mellett *ezzel is többet kell törődni.* Az adott lehetőségek határain belül meg kell találni a legösztönzőbb bérezést. A Kitérőgyártó ÜV. régi dolgozóinak, a törzsgárda tagjainak megbecsülésére, az új Munka Törvénykönyv az eddigieknél is nagyobb lehetőségeket biztosít. A szakszervezeti bizottság, a vállalat vezetésével egyetértésben éljen ezekkel a lehetőségekkel.

V. F.

Kihez kell fordulni, ha elutasítják az újítást

Az újításokról szóló kormányrendelet értelmében, ha az egyszemélyi elbíráló a javaslatot bevezetésre nem fogadja el, akkor 30 napon belül e szervvel párhuzamosan működő szakszervezethez lehet fordulni, aki dönt, hogy kéri-e az elutasítás felülvizsgálatát

1964-ben 195 darab, az előző évihez viszonyítva 6-tal több ilyen kérelem érkezett szakszervezetünk központjához. Ez magában véve elég nagy szám. Ha azonban figyelembe vesszük *az elutasított újítási javaslatok számát*, már korántsem lehetünk elégedettek.

Kihez kell fordulni jogorvoslatért

Az elutasításokon megtalálható, hogy a határozat ellen kihez és mennyi idő alatt lehet jogorvoslatért fordulni, mégis elég sok az olyan kérelem, amelyet nem a megfelelő helyre küldenek. *A múlt évben 15 kérést kellett illetékességből más szervhez továbbítanunk*, legtöbbet a megyei bizottságokhoz. Ezért elsősorban a szakszervezeti bizottságok felelősek, *mert nem tartották be az elnökség határozatát*, és nem az elbíráló szervvel párhuzamos szakszervezeti szervhez küldték a kérést. Ez fölösleges huza-vonát jelent és hosszabbítja a felülvizsgálat idejét.

A szakszervezet újítási bizottsága a beérkezett kérelmek *közül 97 esetben 15 napon belül intézkedett, a többinél 15—30 napra volt szükség.* Még gyorsabb és eredményesebb lehetne ez az intézkedés, ha a szakszervezeti bizottságok *a javaslathoz alaposabb véleményeket csatolnának.* Sok fölösleges utazgatást takaríthatnánk meg és minőségileg is jobb munkát lehetne végezni, ha olyan felterjesztéseket kapnánk, *mint a Vas és Baranya megyei bizottságoktól vagy az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságától* Kevés segítséget ad az olyan felterjesztés, amely csak „mellékelten mint oda tartozót megküld".

Fel kell vetni itt a központi újítási bizottság felelősségét is, hogy nem adott megfelelő segítséget a megyéknek és a szakszervezeti bizottságoknak a munka gyakorlati elsajátításához.

A beérkezett kérelmek felülvizsgálata során 70 esetben kértük az elutasítás felülvizsgálatát, egyrészt mert újabb szempontokat hozott az újító javaslata védelmében, másrészt mert nem voltak meggyőzőek az elutasítási évek. 61 javaslat felülbírálásánál a hozott határozattal egyetértés történt, és nem kértük az elutasítás felülvizsgálatát. 19 esetben egyéb intézkedés vált szükségessé.

Nagyobb felelősséggel

A szakosztályok a felülvizsgálat során 10 javaslatot elfogadtak és díjaztak, négynél kísérletet rendeltek el. 36 esetben fenntartották előző állásfoglalásukat. Ezek között azonban *van 3 olyan javaslat, amelyet jónak tartanak*, de a jelenlegi adottságok miatt nem tartják időszerűnek a bevezetést. A függő javaslatok száma 39 (ezek közül több elfogadás alatt áll), ebből csak 7 darab van 30 nap alatt, 5 darab 30—60 nap között és 27 darab 60 napon túl.

Az elintézett és lezárt 50 javaslatból nyolcat intéztek el 30 nap alatt, tizenkettőt 30—60 nap között, míg 30 elintézése ennél hosszabb időt vett igénybe.

A főosztály felelőssége mellett az újítási bizottság felelőssége is felvetődik. *Sokkal határozottabban kell fellépni, azokban az ügyekben, ahol elhúzódás tapasztalható.* Visszatérő ellenőrzések sűrítésével a huzavonák lényegesen csökkenthetők.

Az 1964. év tapasztalatai is mutatják, hogy az eredmények mellett hibák is vannak, melyek szívós és kitartó, jobban megszervezett munkával leküzdhetők.

Sebestyén János

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI TANÁCSADÓ

Kik részesülhetnek szakszervezeti üdülőszanatóriumi beutalásban

A szakszervezetek üdülőszanatóriumai, az üdültetés legmagasabb formáját biztosítják. Céljuk a megbetegedések megelőzése, betegség vagy műtét utáni felerősítés, utókúra, orvosi felügyeletet igénylő pihenés. *Az üdülő-szanatóriumi ellátásban részesülő dolgozók egészségvédelmi szempontból a legmegfelelőbb gyógyhelyeken nyernek elhelyezést.* A mozgásszervi zavarokban szenvedők Hévízen, a gyomor- és egyéb emésztőszervi bántalmakban szenvedők Parádon, a szív és érműködési zavarokban szenvedők Balatonfüreden részesülnek ellátásban.

Az üdülőszanatóriumba

való beutalás előre meghatározott időre szól. A beutalás időtartama általában véve 21 nap, amelyet a szanatórium orvosi bizottsága indokolt esetben csökkenthet, vagy meghosszabbíthat.

Az üdülő-szanatóriumi beutalás az évi rendes fizetett szabadságidő terhére történik. *A beutaláshoz szükséges legrövidebb szabadságidő 12 nap. Ha a dolgozónak évi teljes fizetett szabadságideje kevesebb, mint 12 nap (még nem jogosult ennyire, vagy évközben már kivette), üdülő-szanatóriumi beutalásban nem részesülhet.* Ha szabálytalanul mégis beutalást nyer, az üdülőszanatóriumból hazaküldik. A 12 napon felüli időt a dolgozó vagy kórházi táppénzesként, vagy ha igazoltan fizetett szabadság ideje van, annak terhére is töltheti. Szakszervezeti üdülő-szanatóriumi beutalásban az a dolgozó vehet részt:

a) *aki munkáját kiemelkedően jól végzi el;*

b) *aki betartja a szocialista munkaerkölcs szabályait, magatartása példamutató;*

c) *aki a szakszervezetnek legalább egy éve tagja, és tagdíjhátraléka nincs;*

d) *aki tagsági díját, az alapszabályzatban meghatározott elvek alapján fizeti;*

e) *aki a Munka Törvénykönyve alapján, az előírt folyamatos munkaviszonnyal rendelkezik;*

f) *aki ellen bűnvádi eljárás nincs folyamatban;*

g) *aki orvosi szempontból egészséges, fertőző vagy másokra kellemetlen hatást gyakorló betegségben nem szenved, nincs táppénzes állományban, továbbá az, aki önmagát el tudja látni és külön gondozót vagy kísérőt nem igényel.*

Munkaviszonyban nem álló házastárs üdülő-szanatóriumi beutalásban nem részesülhet.

A beutalójegyen

a munkaügyi, illetve személyzeti szervekkel az igénybevehető szabadságnapok számát igazoltatni kell.

Az üdülő-szanatóriumi gyógykezelésre a szakszervezeti bizottság és az üzemorvos együttesen javasolja a dolgozót. A szakszervezeti bizottság egész évre előre kézhez kapja a jegyeket, hogy azok felhasználását tervszerűen tudja intézni. *A tervszerű felhasználás érdekében az üzemorvossal együtt éves tervet készítenek az üdülő-szanatóriumi üdülőjegyek felhasználására.* Nyilvántartásba veszik mindazokat a dolgozókat, akiknek egészségügyi állapota, munkakörülményei indokolják az üdülő-szanatóriumi beutalást. A szakszervezeti bizottság gondoskodik arról, hogy a javasolt dolgozók fizetett szabadságának időpontja egybeessék a beutalás időpontjával. Az üdülő-szanatóriumi beutalásra kijelölt dolgozók részére a szakszervezeti bizottság kiosztja az erre a célra rendszeresített orvosi nyomtatványt, amelyet aláír és lebélyegez. Az üzemorvos javaslata után a dolgozó jelentkezik a szakrendelésen, a szakrendelés főorvosa véleményezi a javaslatot.

Ahol üzemorvos

nincs az orvosi javaslat kiállítására, a területileg illetékes rendelőintézet jogosult a szakszervezeti bizottság ilyen irányú megkeresésére. A kitöltött javaslatot, nyomtatványt, a szakszervezeti bizottság megküldi az üdülő-szanatórium orvosi bizottságának, ahol azt a megérkezéstől számított 48 órán belül felülbírálják és arról a szakszervezeti bizottságot értesítik. *A szakszervezeti bizottság csak a szanatórium orvosi bizottsága által jóváhagyott értesítés alapján adhatja ki a dolgozó részére az üdülő-szanatóriumi beutalójegyet.*

Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok és az üzemorvosok figyelmét az üdülő-szanatóriumi jegyek tervszerű és szakszerű felhasználására.

Társadalombiztosítási osztály

Újra bizalmat kapott

A szegedi igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának szakszervezeti csoportjában dolgozik *Takács Mihályné* immár 14 éve. A személyzeti ügyek intézése mellett a társadalmi munkából is kiveszi a részét. Tizenkét éve a vöröskeresztes szervezet titkára, ezenkívül szakszervezeti bizalmi.

Takács Mihályné

Mint bizalmi különösen eredményesen dolgozik. Ezt bizonyítja az is, hogy csoportja egyhangúlag újból őt választotta bizalmának.

Cserháti József

Nyelvtanfolyamok önköltséges alapon

A MÁV Vezérigazgatósága 1965. január 1-i hatállyal megszüntette a hivatali nyelvtanfolyamok működését, ezzel egy időben a nyelvtanfolyamok önköltséges formában való megrendezését rendelte el. A *Hivatalos Lap* 1965. február 6-án megjelent 5. száma részletesen ismerteti az önköltséges nyelvtanfolyamok szervezési és működési szabályozását. Ezerint nyelvtanfolyamok szervezhetők a *Vasúti Főosztályon és a központi hivatalokban, a vasútigazgatóságok és a vállalatok központjaiban, továbbá a határállomásokon.*

Az önköltséges nyelvtanfolyamok orosz, német, angol, francia és más nyelvekből is szervezhetők a dolgozók kívánsága szerint, kezdő, haladó és felsőfokon. A kezdő tanfolyam havi tandíja 160, a haladóé 190, a felsőfokú tanfolyamé 250 forint.

A tanfolyami foglalkozásokat munkaidőn kívül, heti 2, de legfeljebb havi 8 órában lehet megtartani. A tanfolyamok időtartama szeptember 1-től június 30-ig tart.

A jelentkezés formája: a Vasúti Főosztály dolgozói az I/2. C. oktatási osztálynál, a budapesti igazgatóság, központi hivatalok, valamint a budapesti igazgatóság területén működő vállalatok dolgozói a budapesti igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztály oktatási csoportjánál, a többi dolgozó a területileg illetékes igazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztály oktatási csoportjánál jelentkezzenek.

Eredményes a szocialista brigádmozgalom a soproni fűtőháznál

Fűtőházunknál a szakmunkások 90 százaléka, a mozdonyszemélyzetnek pedig 18 százaléka szocialista brigádban van. Jó munkájukról eredményeik tanúskodnak.

1964-ben a 100 etkm-teljesítményünk 22 százalékkal volt magasabb, mint 1963-ban és ez azt jelentette, *hogy egymillió 100 etkm-rel többet továbbítottunk.* Az élüzem szintet túlteljesítettük. Fajlagos szénfogyasztásunkat 12,84 százalékkal, a mozdonyjavítások átfutási idejét 1,72 nappal csökkentettük. Termelékenységünket, azaz, az egy fűtőházi dolgozóra eső 100 etkm-t 6 százalékkal emeltük. Ezt az emelkedést kizárólag a munka jobb megszervezésével értük el. *A fűtőház általában elért megtakarítás 2 millió 754 ezer forint.*

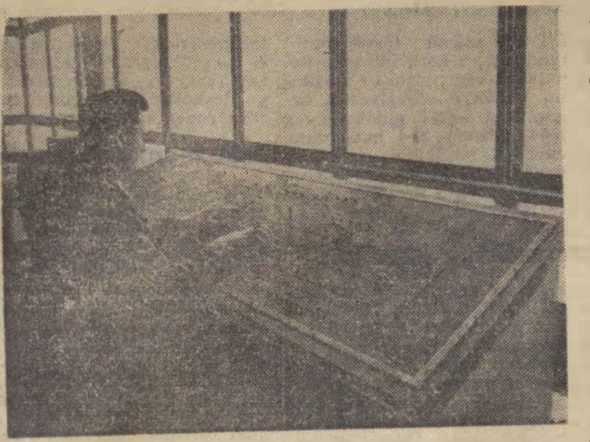
Ezeket az eredményeket elsősorban a szocialista brigádok jó munkájának köszönhetjük. Külön dicséretet érdemel *Orosz József, Agg Pál* mozdonyvezető, *Kovács Lajos* kazánkovács, *Jambrits Károly* mozdonylakatos, *Kiss Gyula* és *Korenika Lajos* kocsilakatos szocialista brigádja. Az említett hat brigád évi megtakarítása 950 ezer forint volt.

Ezek az eredmények is azt igazolják, érdemes és kell is foglalkozni a szocialista brigádokkal. Munkájukra, helytállásukra számítani lehet

Bene Antal
Sopron

Ahol a jövő vasútját tervezik

A Vasúttervező feladatairól nyilatkozik a vállalat Kossuth-díjas főmérnöke



Ilyen modern integra dominó rendszerű központi kezelőasztalokat terveznek a Vasúttervező ÜV-ben

A Vasúttervező ÜV népes tervezőgárdája évek óta sokrétű, fontos tervezési munkákat végez. Erről és a jelenleg készülő tervekről beszélgettünk dr. Ertl Róbert Kossuth-díjas főmérnökkel.

— *Vállalatunk négy irodán dolgozik* — kezdte a beszélgetést a vállalat főmérnöke. — *Pályatervezési irodánk a Záhony térségében levő pályaudvarok tervein dolgozik.* A múlt év végén a Miskolci tiszai pályaudvaron átadott új aluljáró és szigetperonok tervét is mi készítettük. *A szolnoki csomópont fejlesztésének nagyszabású munkái tavaly kezdődtek.* Az irodán készülő tervek alapján épül majd meg az új, korszerű, gépesített rendezőpályaudvar a hozzá tartozó felüljárókkal. *Készül a Rákos-Újszász közötti második vágány terve is.* A vasútépítési és pályafenntartási szakosztálya évente 400—500 kilométer hosszban létesít hézag nélküli felépítményt. A hézag nélküli pályák terveit is mi készítjük. Hídosztályunk készítette el a gyomai új Körös híd és a sajóecsegi Sajó híd tervet.

— *Épülettervező irodánkban az idén kezdjük meg a Nyugati pályaudvar felvételi épületének átépítéséhez a tervek kidolgozását* — folytatta a főmérnök. — Az iroda tervei alapján épül a székesfehérvári Diesel-mozdonyszín és javítóműhely, a szolnoki csomópont különböző épületei és számos kisebb-nagyobb létesítmény. Ugyancsak ebben az évben kezdjük meg a Landler Jenő Járműjavító *korszerűsítésre kerülő kocsijavító csarnokához* a tervek elkészítését.

A hármas iroda végzi az integra dominó rendszerű biztosító berendezések tervezését. Jelenleg a miskolci és a szolnoki csomópont integra berendezésének terven dolgozunk.

— Hallottunk arról, hogy a Vasúttervező szellemi exporttal is foglalkozik?

— *Igen, a hármas iroda az utóbbi években jelentős szellemi export tevékenységet folytat* — hangzott a válasz. — *Jugoszláviában, Csehszlovákiában, Lengyelországban és Kínában számos pályaudvaron a mi terveink alapján szerelték fel integra dominó berendezést. Kínában a közelmúltban két nagy rendezőpályaudvar biztosító berendezése épült meg terveink alapján. Jugoszláviában 225 kilométer hosszú fővonalon ebben az évben fejeződik be az önműködő térközbiztosító berendezés további 28 állomás vágányfoglaltságos biztosító berendezésének felszerelése. Ugyancsak az idén kezdődik meg Sturovóban a közös csehszlovák—magyar határállomás személy- és rendezőpályaudvarán az integra dominó berendezés felszerelése.*

Géptervező irodánk sem tétlenkedik. A záhonyi átrakó úgyszólván árunemenként más-más gépet kíván. Az új átrakó gépek tervezését most végzik a négyes számú tervezőirodán. Az iroda tervel alapján építettek meg az olajátfejtő telepet is. A Miskolc—Szerencs—Nyíregyháza közötti vonal második szakaszának villamosítási terveit, beleértve az alállomást is, most készítik tervezőink. A 100 tonna és ennél nagyobb teherbírású hídmérlegek próbáihoz ugyancsak a mi terveink szerint építik meg a mérleg próbakocsikat.

— *Ezek a példák is bizonyítják, hogy a több mint 12 éves multtal rendelkező Vasúttervező munkájától nagymértékben függ a jelen és a jövő vasútjának műszaki arca, korszerűsége és gazdaságossága* — fejezte be a beszélgetést dr. Ertl Róbert főmérnök.

Halácsi Dezső

Jobb, gazdaságosabb és takarékosabb munkát!

Pécsi tanácskozás a vasút idei feladatairól

A pécsi igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek gazdasági és mozgalmi vezetőinek részvételével nagyaktíva értekezletet tartottak Pécsett az igazgatóság tanácstermében. Az értekezletet Kinczli József, a vasutasszakszervezet megyei bizottságának titkára nyitotta meg. Felhívta a résztvevők figyelmét, hogy a beszámoló anyagát használják fel a soron következő műszaki konferenciák és termelési tanácskozások megtartásához. A beszámolót *Magyari István*, az igazgatóság vezetője tartotta.

Bevezetőben a vasút egészét érintő eredményekkel és feladatokkal foglalkozott, majd rátért a pécsi igazgatóság munkájának értékelésére.

Kulturált személyszállítást

A múlt évben 36 millió fizető utast szállítottak a pécsi igazgatóság területén, közel négy százalékkal többet, mint 1963-ban. A személyvonatok menetrendszerűsége 98,41 százalékos volt. *1965-ben tovább kell javítani a személyszállítás menetrendszerűségét és kultúráltságát.* Kétségtelen objektív nehézséget jelent, hogy 80 olyan személykocsi található az igazgatóság területén, amelyek a múlt században készültek, de azokat is lehetne tisztábban és jobban világítva közlekedtetni. A személyszállítás kultúráltságának fokozását hivatott szolgálni a jól dolgozó vasutasok bevonásával bevezetett társadalmi ellenőrzési rendszer is.

Hét százalékos túlteljesítést ért el az igazgatóság a kocsiigényes áruszállításban a bázis időszak eredményéhez képest. A végzett munka nehézségeire utal az a körülmény, hogy a múlt évben 64 500 kocsit nem tudott az igazgatóság az igényelt napra a fuvaroztató rendelkezésére bocsátani. *A tervek szerint az idén 1 millió tonna áruval többet kell szállítani az igazgatóság területén.* Ezért szükséges a munka szervezettségének további növelése.

Tűrhetetlenül elszaporodtak az áruelveszés és a dézsmálás esetei. 1964-ben 512 esetben történt árusérülés, amely 200 ezer forint kárt okozott. *Hanyag munka miatt Murakeresztúr határállomáson 324 kocsit kellett átrakni, és 533 kocsin rakományt igazítani.* Gyékényesen is hasonló volt a helyzet. Mindez a munka gazdaságosságának rovására ment.

Az irányvonatok fele rakodással képzett volt a múlt évben. Ezt a kedvező arányt tartani és fejleszteni kell az idén. De jobban kell ügyelni arra, hogy irányvonatba ne kerüljön oda nem való kocsi. Dombóvár állomáson emiatt tavaly többször volt fennakadás a munkában. *Gyékényes, Pécs, Kaposvár és Komló* az idén ilyen szempontból is adjon nagyobb segítséget a dombóváriaknak.

Jól dolgoztak a vontatásiak

Elismeréssel szólt a beszámoló a vontatási szakszolgálat eredményeiről, amelyek az egy dolgozó mozdonyra jutó 100 etkm terv 103,4 százalékos teljesítésében, valamint az egy vonali mozdonyra számított 103,8 százalékos teljesítményben mutatkoztak meg. Hiba volt viszont — s ez a fölveti a karbantartás rendjének problémáját, *hogy 39 szolgálatképtelenség fordult elő, köztük 22 eset a személyzet hibájából.* Ebből a szempontból is javítani kell a pécsi és a nagykanizsai fűtőházak munkáját, ahol a legtöbb ilyen hiba történt.

A szénfelhasználás egy 100 etkm-re számítva 30 dkg-mal haladta meg a tervezettet. Ezt csak kisebb részben okozta a sebességnövelés, annál több szénbe került a sok ácsorogtatás és a helytelen vezénylés. Ilyen szempontból is *fokozott érvényt kell szerezni a takarékosságnak.* A szénkocsik túlzott megrakása, a szénkeverék kialakításában mutatkozó lazaság is sok veszteséget okoz. Alapvető feladat a mozdonyfordulók és a vonatközlekedési terv jobb összhangjának megteremtése.

Elemezte a beszámoló az építési szolgálat tevékenységét is, melynek 23,5 millió forintos lemaradása volt a múlt évben. *Rendkívül lassan halad a Kaposvár—Fonyód vonal átépítése.* Romlott a gazdaságosság és a minőség. Az építési szolgálatnál is határozottabb irányításra, szervezettebb munkára van szükség.

Előzzük meg a baleseteket

Némileg csökkent a forgalmi balesetek száma, *de a kárösszeg 618 ezer forintról 949 ezer forintra növekedett.* Fegyelmezettebb munkával lehet és kell is változtatni ezen a helyzeten. *Az üzemi balesetek száma 428-ról 476-ra növekedett, emiatt 15 101 munkanap esett ki a termelésből.* A vontatási szolgálatnál a balesetek száma 32,5 százalékkal, a munkanapkiesések száma 80,8 százalékkal nőtt. Mindez arra int, hogy szerezzünk jobban érvényt annak a követelménynek, amely a vezetők felelősségének a balesetek szempontjából is fokozottabb érvényesítését írja elő. A tavalyi 476 üzemi balesetért mindössze 9 vezető beosztású dolgozót vontak felelősségre!

A felsorolt hibák ellenére is elmondhatjuk, hogy 1964-ben jó munkát végeztek a pécsi igazgatóság dolgozói. A problémákkal azért foglalkozott nagyobb hangsúllyal a beszámoló és a tanácskozás vitája is, hogy felhívja rájuk a figyelmet, elősegítse felszámolásukat. A cél az, hogy a felszabadulás 20. évfordulójára kezdeményezett munkaverseny során tovább növekedjék a munka színvonala, javuljon a szolgálati ágak együttműködése, jobban, gazdaságosabban és takarékosabban végezzék feladataikat a pécsi igazgatóság vasutasai.

L. J.

Gazdálkodjunk ésszerűbben a villanymozdonyokkal és a személyzet szolgálati idejével

Központi vezetőségünk január 29-i ülésén az elnökségi beszámolóban és a vitában felszólalók közül többen is bírálták a villamos- és Diesel-mozdonyok gazdaságtalan felhasználását továbbá a személyzet szolgálati ideje körül uralkodó tarthatatlan állapotokat.

Figyelemre méltó jelzések, bizonyítékok tárultak fel a Keleti fűtőház legutóbbi termelési tanácskozásán is. Az utazószemélyzet két termelési tanácskozásán a személyzet alig egyharmada vett részt. *A gyér részvétel mellett nagy aktivitás jellemezte a tanácskozást.* A két és félórás beszámolót több mint 30 felszólalás követte.

Amiről a számok beszélnek

A dolgozók egyöntetű készsége nyilvánult meg abban, hogy támogatják a kormány intézkedéseit és vezetőiket a fegyelmezettebb, gazdaságosabb munka megteremtésében. *Valamennyi felszólaló javasolt, bírált, észrevételezett.* Egyetlen felesleges szó sem hangzott el a tanácskozáson.

Tovább romlott a korszerű, nagy teljesítményű villanymozdonyok teljesítménye és a személyzet szolgálati ideje. *Antal Gyula* három szolgálata során 44 órában mindössze 154 hasznos kilométert, 173 üres és 364 rezsi kilométert utazott. *Bödecs József* január 19-én 11 szolgálati órára 67 haszon és 274 rezsi kilométert jegyzett menetlevelén. *Domonkos István* január 16-án 13 órás szolgálata alatt 49 haszon, 79 üres és 274 rezsi kilométert tett meg. *Farkas László* január 26-án a 99,a számú vonattal 11 órás szolgálatában 51 haszon, 84 üres és 341 rezsi kilométert utazott. *Katona Mihály* január 14-én 14 óra alatt 67, *Korsos István* január 16-án 14 óra alatt 37 *Kovács Ferenc* január 22-én 11 óra alatt 11 haszonkilométer utat tett meg.

A vizsgált 749 szolgálati órára csak négy és félezer haszonkilométer teljesítmény jut. 6 ezer kilométerrel több a járművek üres futása. 57 vonatszemélyzetnél 4 ezernél több a rezsi kilométer, tehát a szolgálati idő kétharmada üres-futás és rezsi kilométer a január havi mérleg.

A mozdony a forgalmi menetirányítók vitatkozása, *összehangolatlan munkája miatt naponta sok száz szolgálati óra megy veszendőbe, és nő az üres kilométerek száma* — mindezért persze nem felel senki. Hiányzik a kellő felelősségérzet egyes forgalmi szolgálattevőkből is. Ferencvárosban például, egy alkalommal szer két vonat közé tették a villanygépet, és órákig „megfeledkeztek” róla.

Sok a készenléti idő

A személyzetvezénylésben is sok a meggondolatlanság. Az egyik mozdonyvezető elpanaszolta, *hogy rövid időn belül kétszer Győrbe, kétszer Komáromba küldték önköltségben.* Amikor Győrbe ért, kiderült, hogy gépe Tatán áll, lezárva.

Tucatnyi példát soroltak fel a felszólalók arra, hogy a menetirányítók több órás előrelátható állásidő ellenére sem engedik a gépet a fűtőházba, hogy ott elvégezzék a legszükségesebb javításokat. Pedig utasítás írja elő a villamosmozdonyok 24 óránkénti tető- és csatornavizsgálatát.

A fűtőház mozdonyfelvigyázói gyakran túlbiztosítják magukat személyzettel, a menetirányítók pedig gépekkel. *Emiatt aztán túl sok az emberek és a népgazdaság számára egyaránt káros készenléti idő.* 1964-ben ez a fűtőháznál közel 100 ezer órát tett ki. Egy-egy mozdonyvezető készenléti díja pedig meghaladta az 500 forintot.

Jogos bírálat

Bírálat érte a fűtőház vezetőit is, mert a gépek fekve maradásának elbírálásában *többször hiányzott a vezetők alapossága* Többen szóvá tették a távolléti idő és ki nem adott pihenőnapok elszámolásának rendjét. Nem alaptalanul. A szolgálati főnök és szakszervezeti bizottság ugyanis még nem szerzett érvényt az ide vonatkozó rendeleteknek.

Felszólalt a Budapesti igazgatóság vontatási osztályának képviselője is. Szerinte a sok meddő időt az eredményezi, hogy több villanymozdony van üzemben, mint amire jelenleg szükség van. Ha ez igy igaz, akkor sem ez a fő probléma. hanem az, *amiről a dolgozók beszéltek. S az elhangzottakat jó lenne, ha megszívlelné nemcsak a Keleti fűtőház gazdasági és mozgalmi vezetése, hanem a budapesti igazgatóság forgalmi és vontatási osztálya is.* Annál is inkább, mivel az üres futások, a sok készenlét és rezsiutazás, a fél napokat ácsorgó mozdonyok nemcsak a személyzetre nézve károsak, hanem gazdaságtalanok is. Éppen ezért jogos a dolgozók igénye, hogy a több éves panasz orvoslása ne várasson magára újabb évet.

Kovács János

ÉSSZERŰEN, SZERVEZETTEN

A délelőtti műszak dolgozói lassan megtöltötték a rövid időre tanácsteremmé átalakult irodát. Az asztalok mögött többségükben fizikai dolgozók foglaltak helyet. A vasút szállító munkásaira, a háztól házig szolgálat dolgozóira ebben az évben nagy munka vár. S ebből a munkából a Józsefvárosi pályaudvar kollektívája sokat vállal.

Naponta 200—210 tonna árut mozgatnak meg. Januárban 18,1 százalékkal több árut szállítottak el, mint az elmúlt év hasonló időszakában. 30 százalékkal növekedett a vámforgalom. 1,1 százalékkal a fel-, és 6 százalékkal a leadás.

Ez a pár adat is jellemzi, milyen nagy munkát kell ebben az évben elvégezni a józsefvárosiaknak. A feladat *jobb megoldása érdekében február 1-től átcsoportosításra is sor került.* A csarnoki szállítmányozás, mint olyan megszűnt.

Az éves feladatok végrehajtásában különösen sokat várnak a szocialista brigádoktól. S hogy lehet rájuk számítani, bizonyítja *Császár János* szocialista brigádvezető felszólalása. Itt a termelési tanácskozáson jelentette be, hogy csatlakoznak a felszabadulási munkaversenyhez. Végül javasolta. hogy a vagonokat reggel 10 óra előtt tolják be, mert vagonhiány, illetve késői rendezés miatt nagyon sokszor kell tétlenkedniük.

Szó esett a gépesítésről is. *Bakonyi János* raktári munkás panaszolta, hogy elavultak, rosszak a gépek. Az akkumulátorok gyorsan kimerülnek, nem sokra mennek velük. Pedig a gépek sokat segíthetnének a szállításban. Persze, mindezt csak a felettes szerv orvosolhatja, *mint ahogy a 10 éve vajúdó lepketető ügyét is ők zárhatnák le. Esős, nyirkos időben a ki- és berakásra váró áruk áznak, mert a rakodótér teljesen nyitott.* Ezt egyébként nemcsak áru, hanem a munkakörülmény javítása érdekében is sürgősen meg kellene valósítani.

A baleseti ügyintéző, *Sándor Imréné* is felszólalt. Kifogásolta az átvevők munkáját, mert *sokszor olyan ládákat is átvesznek, amelyek sarkából szögek állnak ki.* Legutóbb a Divat Nagykereskedelmi Vállalattól érkezett ilyen küldemény. Ilyenkor egyik sérülés a másikat követi. Mindez megakadályozható, ha az átvevők az ilyen küldemény felvételét megtagadják.

Ésszerűen, szervezetten kell dolgozni, s akkor az eredmény nem marad el. Ennek a termelési tanácskozásnak ez volt a legfőbb mondanivalója.

Hová tűnt a gyerekkocsi?

Nem! Nem a gumikerekeken gördülő egyszemélyes kis alkalmatosság tűnt el. hanem az a gyerekkocsi. amelyiknek a 912-es számú személyvonatban kellene közlekednie.

A vonatszemélyzet — a Keleti pályaudvaron — ugyan többször elhelyezte már az első kocsin a szokásos táblát, *de a forgalmi szolgálattevők leszedették velük.* A személyzet tehetetlen, hiszen az utasítást végre kell hajtaniok.

Úgy gondoljuk azonban, hogy a forgalmi szolgálattevőket is lehet utasítani arra: ne adjanak olyan rendelkezést, amely sérti a legfiatalabbak és szüleik érdekeit.

Foki István

Szigeti József váltókezelő Kőbánya-felső pályaudvaron szabad utat biztosít a 2714-es számú vonatnak (Horváth Erika felv.)

HAVI ÖTSZÁZÉRT

munkásszállás a fássufniban

Az építési és pályafenntartási szakszolgálat több mint tizezer dolgozója *családjától távol végzi munkáját, munkásszálláson él.* Az elmúlt esztendőkben jelentős milliókat fordított a vasút a szálláshelyek építésére, fejlesztésére, felszerelésére. A családjuktól távol élő dolgozóknak több mint a fele szálláshelyi közösségben, kulturált körülmények között tölti szabad és pihenő idejét. A másik fele pedig a szolgálati főnökségek tevékenységétől függően lakókocsikban és magánszemélyektől bérelt szálláshelyeken van elhelyezve.

Törvények írják elő

A munkásszállások *egészségügyi, szociális és kulturális ellátási normáit törvények írják elő.* A szálláshelyek ellátása, fejlesztésükre biztosított jelentős költségek nagy felelősséget rónak a szakszolgálatok és főnökségek vezetőire, felelős beosztású dolgozóira.

Az állandó jellegű és nagy létszámú szálláshelyek lakóinak körülménye szociális, egészségügyi és kulturális téren sokat fejlődött. *Nem fordítottak azonban mindez ideig kellő figyelmet sem a szolgálati vezetők, sem azok felügyeleti szervei, de a szakszervezeti bizottságok sem a magánbérleményekben elhelyezett dolgozók körülményeinek vizsgálatára.* Különösen nem vizsgálták meg az ily módon bérelt szállások szükségességét, kihasználtságát, gazdaságosságát. Nemegyszer súlyos visszaélések, a közösség pénzének herdálása húzódik meg e bérletek mögött. De a meglevő szálláshelyekkel sem gazdálkodnak célszerűen.

Magas bérlemények

Budapesten számos pályafenntartási munkásszállás áll kihasználatlanul. Az angyalföldi munkásszállóban kihasználatlansag miatt irodahelyiséget és szolgálati lakás építését tervezték nemrégiben a szakszolgálat vezetői. Ugyanakkor *Makány Imre*, a Hídépítési Főnökség dolgozója után sógornőjének a IX. kerületi Gyáli út 15/E. alatti egyszoba konyhás MÁV tulajdonban levő 30 Ft-os bérű lakás közös használatáért 1956 óta havi 300 Ft-ot fizet a főnökség. *Kosaras Jenő* III. kerületi egyszoba konyhás lakásában helyet adott öccsének, aki a hajdúságból jött Budapestre a hídépítőkhöz. Befogadásáért havi 250 Ft-ot fizetnek. A budapesti igazgatóság II. osztálya nyilvántartása szerint *Kubinyi Ernő*, a Hídépítési Főnökség dolgozója saját főnöksége egy dolgozója befogadása után kap havi 450 Ft-ot. De a valóságban *szerződésileg 2 hajadon részére biztosít szállást, s ezért havi 750 Ft-ot fizet a MÁV. Okolicsányi Szabó Miklósné*, a Toldi Ferenc út 72/b. alatti lakos két dolgozója szállásának biztosításáért havi 400 Ft bérleti díjat kap. *A házmester és a lakónyilvántartó-könyv adatai szerint ott 1963 novembere óta nem lakik senki.*

Vidéken sem különb a helyzet! Alsóörsön az ismert zöld színű vagonok jelzik a hídépítők székhelyét. A kocsikban az építésvezető szerint *6 férőhely gazdátlan.* Az építésvezető-helyettes nappali iroda vagonjában 2 férőhely van beépítve. Éjszakára azonban mindössze *O. Erzsébet* határozott időre *szerződtetett raktári munkás, valójában adminisztratív munkában foglalkoztatott egyedüli hálószalonja.* Nevelőanyjának, aki az építésvezetőség irodavezetője Balatonalmádiban, Mérföldiék adnak szállást, főszezonban havi 600, az év többi hónapjában 500 forintért.

A józan értelem, a dolgozók kímélése egyaránt azt kívánná, hogy az anya és leánya együtt legyen elhelyezve, hogy a mamának ne kelljen naponta kétszer vonaton utazgatni a szomszéd községbe.

Különös ügy

Nem akármilyen esetet takar Alsóörsön a Vöröshadsereg út 2. szám alatti Bokor-féle szerződéses bérlemény sem. *A szerződést hiteles tanúkkal, pecsétekkel, kézjegyekkel, ellenjegyzésekkel, revíziós jellel és főnöki aláírással látták el.* A cím alatt a MÁV bérlemény helyett a Duna Cipőgyár és az Újpesti Bőrgyár gyermeküdülője fogadott.

Nyilvánvaló adminisztrációs tévedés. De nem, mert Alsóörsön van egy Bokor, az állomásfőnök — mondják az utcában. Valóban az állomásfőnök a bérbeadó. S a bérlemény? *A szolgálati lakáshoz tartozó gazdasági udvarban a melléképületben 6 négyzetméternél csak centiméterekkel nagyobb betonos fáskamra.* Benne emeletes vaságy, egy kis tűzhely, apró szekrény és egy villanykörte. A bútorzat a vállalat tulajdona, a világításról a tulajdonos, a bérbeadó, azaz a MÁV gondoskodik. Mindezért 1964 októberétől havi 500 forintot vesz fel *Bokor István* állomásfőnök.

Egészségtelen munkásszállás

A szolgálati lakás fássufnija — a baromfiudvaron — két hídépítő szálláshelye havi 500 forintért. Mi ez, ha nem visszaélés? S vajon hányan szemlélték meg és hagyták jóvá.

Aszófőn újabb építésvezetőség található. Három iroda és hálókocsi kerül a szem elé. *Sárközi Valéria* irodakezelő kalauzol bennünket. *A három kocsi, három ember, az építésvezető, az irodavezető és az anyagszámadó irodája.* A három iroda és lakókocsi legalább 6 ember számára nyújtana nemcsak munkahelyet, hanem otthont és jó alkalmat a szabad idő hasznos eltöltésére. Mégiscsak hárman használják, s a másik három kocsiban *további 6 férőhely gazdátlan.* Ám a lakókocsiktól 500 méterre havi 300-ért béreltek egy dunnás ágyat.

Tapolcán az Április 4. út 25. alatt, havi kettőszázért szintén *különbejáratú szobát bérelnek egy hajadonnak.* Balatonboglárón a Dózsa György út 46. alatt *Tomis Lászlónétól* havi ötszázért bérel a MÁV egy 20 négyzetméternyi szobát, amely a pécsi igazgatóság egészségügyi, igazgatási és szakszolgálati véleménye szerint „jelenlegi állagában alkalmas szállásra". *Valójában ez a szoba inkább nevezhető büzbarlangnak, mint munkásszállásnak.* Hat ágy sorakozik egymás mellett. Az ágyakat csak az ágyvasakon keresztül lehet megközelíteni. A szociális, egészségügyi előírásokból mindössze egy mosdótál van. Más semmi. Ahogy hagyják reggel, úgy találják este a munkából fáradtan hazatérő dolgozók ezt a „szálláshelyet". *Öltözni, vetkőzni, tisztálkodni nincs hely, mint hogy tisztaság sincs az egész szálláshelyen.* A bérlemény ajtajától 32 lépésnyire 8 férőhelyes lakókocsi bezárva, berendezetlenül, használatlanul. Pedig a lakókocsiban összehasonlíthatatlanul jobb higiéniát, emberibb körülményt tudnának maguknak biztosítani a lakók.

A bérbeadó és az ott lakó pályamunkások egyaránt a MÁV alkalmazottai. *Bátén, ebben a dunántúli faluban egy egyagyas bérleményért és egy 16 ágyas lakószobáért egyaránt 700—700 forintot fizet a MÁV.* Vajon ki és miért jár jól az effajta bérleménnyel?

A tulajdonosok és a főnökségek dolgozói égre esküdtek, hogy e szálláshelyeket ellenőrizték, némelyiket már többször is. Az eredmény, minden rendben!?

Szakszervezetünk elnöksége már a múlt évben felhívta a szakszolgálatok és a vasút illetékes vezetőit, teremtsenek rendet a túlságosan drága magánbérlemények körül. A figyelmeztetés után a mai napig sem történt érdemi intézkedés.

Nem csáki szalmája

A tüzelőt, a talpfát és a szenet is *csáki szalmája módjára kezelik a szálláshelyeken,* hiszen az nem viszi, aki nem akarja. Számos munkásszálláson ugyanakkor nincs takarítás, fűtés, kellő ellátás, a kultúráról már szólni sem lehet.

Míg a magánbérleményekért borsos árakat fizetünk, a szálláshelyeken üres férőhelyek vannak s a laktanyakocsik egy része is kihasználatlan.

Ezek az állapotok *sürgős intézkedést, a visszaélők és a gondatlanok felelősségrevonását követelik.* A mozgalmi szervek, a munkások és vezetők együttes összefogását a préda ellen, a visszaélések, a gondatlan gazdálkodás, a népvagyon felelőtlen herdálói ellen.

Kovács János

Szakszervezetünk feladatai a dolgozók egészségének és testi épségének védelmében

II.

Annak érdekében, hogy a vasút területén a balesetek számában csökkenést érjünk el biztositanunk kell a dolgozók egészségének és testi épségének fokozottabb védelmét, a társadalmi tevékenység további kiszélesítését. Ezt a célt szolgalja a *Népköztársaság Elnöki Tanácsának* 1963. évi 34. számú törvényerejű rendelete, a kormány erre vonatkozó végrehajtási utasítása, a SZOT szabályzata, valamint a SZOT elnökségének 1964. február 29-i határozata, amelyek rendkívül nagy jelentőségűek a munkavédelmi tevékenység továbbfejlesztése szempontjából.

Megnőtt a szakszervezetek jogköre

Az új rendelkezések jelentősen növelik a szakszervezetek jogkörét és feladatait, amellett megszabják az állami szervek teendőit a dolgozók egészségének és testi épségének védelmeben.

Az uj szabályozás alapján minden szakszervezeti szervnek — központi vezetőségnek, elnökségnek, megyei és szakszervezeti — valamint műhelybizottságoknak — megvan a lehetősége arra, hogy a saját területén olyan intézkedéseket tegyen, amelyek elősegítik *a munkakörülmények javítását,* a rendelkezésre álló lehetőségek hatékonyabb kihasználását. Nem kell várniuk a felsőbb szervek határozataira, intézkedésére. Valamennyi szakszervezeti szerv — a szakszervezeti bizottságok is — a dolgozók egészségét, testi épségét érintő kérdésekben kötelező előírásokat tehetnek, amelyeket a vállalatvezetőnek, szolgálati főnöknek figyelembe kell venni, végrehajtása érdekében intézkednie kell. *A szakszervezetek jogainak további kiszélesítése meginkább arra kötelez bennünket, hogy megsokszorozzuk erőinket, javítsuk munkavédelmi tevékenységünket.*

A tervező és a beruházó feladata

A több irányú intézkedés ellenére az igazgatóságoknál és a végrehajtó szolgálatnál mégis azt tapasztaltuk, hogy sem a rendelet ismertetése, sem a rendeletből adódó feladatok végrehajtása terén nem indult meg olyan munka, amilyen szükséges lett volna. A hibák megszüntetésére felhívtuk a vezérigazgató elvtárs figyelmét, aki intézkedett. Ennek hatására az igazgatóságok vezetői, helyettesei, osztályvezetők és helyetteseik, valamint a megyei bizottságok munkavédelmi felügyelőinek bevonásával *csomóponti ankétokon ismertették az új törvényt* és az abból adódó feladatokat a gazdasági vezetőkkel, mozgalmi szervek tisztségviselőivel és a dolgozók egy részével.

Az említett rendeletek, határozatok az egészséges és biztonságos munka feltételeinek megteremtésére a beruházót, a tervezőt, a kivitelezőt külön-külön kötelezik. Ennek ellenére *a tervbírálatok során számos kifogást kell tennünk a tervekkel kapcsolatosan, mert azokat munkavédelmi szempontból nem vizsgálták felül.* Ebben a beruházók is hibáztathatók, mert egyes létesítmények megtervezésénél a rendelkezésre álló összegből és nem a szükségességből indulnak ki. A tervek elkészítésénél a tervezőket bizonyos értelemben kész tények elé állítják. Ez a helytelen szemlélet a 7. szakosztály részéről gyakran előfordul. *A szociális létesítmények megvalósításától elállnak, mihelyt arról van szó, hogy azt a saját hitelből kell biztosítani.* A rákosi motorüzem főnökségnél tervezett irodaház építésénél például szociális célokat szolgáló helyiségek építését azzal az indokkal nem javasolták, hogy az emelné a beruházás összegét.

A rendelet megjelenése után is előfordult, hogy a nagyobb felújítási és rekonstrukciós munkálatoknál a szociális létesítmények tervezését mellőzték. A meglevő létesítmények áthelyezése, korszerűsítése esetén, új létesítmények üzembe helyezése alkalmával a törvényben előírt üzembe helyezési eljárásokra nem minden esetben hívják meg a szakszervezet illetékes szerveit.

Amennyiben szakszervezeti szerveink a jövőben tervbírálat alkalmával azt tapasztalják, hogy a tervező szerv részéről *nincs munkavédelmi, egészségügyi szempontból felülvizsgálva és a bírálatra kerülő tervdokumentációban záradékolva, ne járuljanak hozzá a kivitelezéshez.* Minden szinten követeljék meg, hogy a törvényben előírt esetekben a tervek kivitelezését, illetőleg az üzemeltetést megkezdeni csak hozzájárulásuk útján lehet.

A vállalatok és a végrehajtó szolgálat vezetői — de a szakszervezeti bizottságok is — *a védőintézkedés végrehajtására vonatkozóan tettek a legkevesebbet.* A baleseti helyzet értékelése alapján nem történt meg és nem vált folyamatossá az alkalmazott technológiák felülvizsgálata és ha szükséges új meghatározásokkal, intézkedésekkel gondoskodás a munka biztonságának megteremtésére.

Jobb munkaszervezést

Hasonló mulasztások tapasztalhatók a munkaszervezést illetően is. A munka- és üzemszervezési hiányosságok gátolják a folyamatos termelést, zsúfoltságot, rendetlenséget okoznak, tehát hozzájárulnak a balesetek számának növeléséhez. Nem kis mértékben a szervezési hiányosságokra vezethető vissza, hogy a járműjavítókban az 1964. évi túlóra-felhasználás az 1963. évinek *225 százaléka.* Ezen belül *a miskolci járműjavító 521 százalékkal* több túlórát vett igénybe, mint 1963-ban. Nem sokkal kedvezőbb a helyzet a 6. szakosztály vállalatainál sem, ahol az 1964. évi túlóra-felhasználás az 1963. évinek *204 százaléka.*

A forgalmi és a kereskedelmi szakszolgálat területén sok problémát okoz még a *világítás elégtelensége,* de aggasztóvá vált az a körülmény is, hogy még a tolató tehervonatokhoz sem biztosítanak minden esetben kalauzkocsit. Ez különösen a téli időszakban jelent veszélyt a dolgozók egészségére.

Sok a tennivaló a vontatási szakszolgálat területén is. A dolgozók munkakörülménye szinte napról napra romlik. Az illetékesek csak akkor hajlandók intézkedni, amikor a munkavédelmi felügyelők erélyes intézkedést foganatosítanak. Az pedig egyenesen megengedhetetlen, hogy *a helytelen szervezés és vezénylés következtében egyes helyeken az utazószemélyzet 400 órán felüli szolgálatot is teljesít.* A törvényben előírt pihenőnapot ennek ellenére sem biztosítják a dolgozóknak.

A rendelet kötelezően írja elő, hogy tervszerűen kell törekedni a munkakörülmények biztonságosabbá, egészségesebbé tételére. Ennek érdekében minden 100 főnél nagyobb szolgálati hely vezetője a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben *intézkedési tervet köteles készíteni.* Az intézkedési terveket az igazgatóságoknak, illetve a szakosztályoknak kell felülbírálni és amennyiben olyan jellegű kérdés szerepel a tervben, melynek megoldása a szolgálati hely erejét meghaladja, azt ki kell emelni és értesíteni kell a szolgálati hely vezetőjét a megoldás módjára tett intézkedésről.

Határozott fellépésre van szükség

A hiányosságok megszüntetése érdekében szakszervezeti szerveinknek jobban élve biztosított jogaikkal, *következetesebben kell tevékenykedni.* Például amikor olyan túlórák engedélyezését kérik tőlük, amelyekkel az üzem szervezetlenségét, a műszaki fejlesztés elmaradását, a rossz munkaszervezést kívánják helyettesíteni, meg kell tagadni a kérés teljesítését. *Határozottan kell fellépni olyan törekvésekkel szemben, hogy egyes esetekben még a csökkentett munkaidőben dolgozók túlmunkáját is igényt tartanak.*

Szakszervezeti szerveink minden szinten fokozzák a segítő, ellenőrző tevékenységüket. A munkavédelmi aktivistákat lássák el az ellenőrzésük alá tartozó munkahelyekre vonatkozó szabványokkal, óvórendszabályokkal, munkaköri útmutatókkal. Gondoskodjanak arról, hogy a munkavédelmi tevékenység hatékonysága érdekében megismerjék azokat. Vezetőségi üléseken rendszeresen tűzzék napirendre a munkakörülményekre vonatkozó kérdéseket. *Követeljék meg az eltiltást előíró rendelkezés végrehajtását, amikor ennek szüksége fennáll.* Ehhez azonban arra is szükség van, hogy az irányító szervek intézkedő, ellenőrző és felelősségre vonó munkájában jobban érvényesüljön az új rendelkezések végrehajtására való törekvés.

BALESETI KRÓNIKA

Kiss József 23 éves pályamunkást február 1-én elütötte a Miskolc-állomásra bejáró 422 sz. személyvonat. A halálos kimenetelű üzemi baleset azért következett be, mert nevezett, miután a vonat elől félreállt csapatától engedély nélkül eltávolodva visszalépett az űrszelvénybe. A balesetet a mozdonyszemélyzet gyorsfék alkalmazása mellett sem tudta megakadályozni.

★

Február 5-én 2 óra 07 perckor a 4769 sz. vonat *Szajol*-állomás megállj állású bejárati és kijárati jelzőjét is meghaladva az állomás másik oldalán levő bejárati jelzőnél állt meg, a durrantyúk dörrenésére, és a vonatvezető által alkalmazott vészfék hatására. *Cipó Zoltán* mozdonyvezető gyomorbántalmak miatti rosszullétre hivatkozott, mégis elengedte maga mellől a kezelőjét.

★

Ugyancsak február 5-én a 4051 sz. vonat *Csomaszabadi*-állomás megállj állású bejárati jelzőjét; 19-én a 413/II. sz. gépvonat *Füzesabony*-állomás megállj állású bejárati jelzőjét; 20-án a 491 sz. vonat *Hort—Csány* és *Hatvan* állomások között levő megállj állású térközjelzőt haladta meg. Az utóbbi vonatot gyorsfékkel állították meg. Ennek következtében *Barna József* vonatvezető szolgálati kocsijából kizuhant, és súlyos sérülést szenvedett.

★

A rakhelybérlő vállalatok felületes munkája, felelőtlensége is veszélyezteti a vonatkísérők testi épségét, de sok esetben a forgalom biztonságát is. Február 8-án *Szajol* allomáson a 411 121 sz. tartalékgép több tengelyével kisiklott, mert a Közlekedésépítési Vállalat által kirakott zúzottkő űrszelveny akadályt képezett.

★

Február 12-én Sopron állomáson a bejáró 3051 sz. vonat elütötte az állomás létszámába tartozó Gazdag Géza vonatkísérőt. Február 18-án a debreceni fűtőházba bejáró 411 346 sz. mozdony elütötte Pádár János fűtőt. Mindkét baleset halállal végződött.

★

Február 20-án Almásfüzitő-állomásról engedély nélkül menesztették a 3577 sz. gépvonatot, amely *Almásfüzitő* és *Neszmély* állomások között a nyílt vonalon összeütközött a 3598 sz. vonattal. Az ütközés következtében a két gép szolgálatképtelenné vált, 6 kocsi kisiklott. A baleset következtében *Nagy Lajos* 55 éves vonatvezető és *Szabó Géza* 38 éves zárfékező életét vesztette, további 7 személy megsérült. A vizsgálat folyamatban van.

★

Záhony állomás vasérccsúzdáján ugyancsak február 20-án kötélvontatás közben Balogh István 53 éves kocsivontató halálos kimenetelű balesetet szenvedett. Balesetének oka, hogy kocsikapcsolás közben egyenes testtartással lépett be a mozgásban levő szűk nyílású kocsisor közé.

Vasutassiker a munkavédelmi filmfesztiválon

A Szaktanács rendezésében február 22-én és 23-án a *Technika Házában* került sor a VI. országos balesetelhárítási és munkaegészségügyi filmfesztiválra.

A bemutatott filmek között — az elmult évhez hasonlóan — az idén is három kategóriában folyt a verseny. Az első kategóriában az oktató és dokumentációs filmek, az egészségügyi oktató- és felvilágosító filmek szerepeltek.

Az 1964. évben készült filmek közül a munkásvédelmi, agitációs és játékfilmek kategóriájában a zsüri az első díjat szakszervezetünk *„Kilencvennégyes tartálykocsi"* című filmjének ítélte oda.

A filmet a KÖZDOK készítette. A forgatókönyv írója és a film rendezője: *Kováts Miklós.* A film témáját az élet adta. Az elmúlt évek során mind a vasút, mind az ipar egyes területén számos halálos kimenetelű mérgezést okozott a metilalkohol. *A film megrázó erővel mutatja be, hogy egyes személyek felelőtlen magatartása milyen tragédiát okozhat* annak a dolgozónak és családjának, de nem utolsósorban a szórakozni vágyó, a halálos veszedelemmel nem számoló más személyeknek is, akik a tiszta szesznek vélt metilalkoholból fogyasztanak.

A film a közeljövőben a szolgálati helyeken is bemutatásra kerül.

T. J.

ELTILTÁS

A Krisztinavárosi Pft. főnökség vezetője *Barusz József* és *Várnai József* csapatvezető előmunkás első negyedévi prémiumát letiltotta, mert elmulasztották csapatukat különleges útjáró-jelzővel fedezni. Helyesnek tartjuk Kecskemét-állomás vezetőjének intézkedését is, aki 34/1963. sz. rendelet alapján *Rada Mihály* és *Bodnár János* kocsirendezőket 5—5 napra eltiltotta a munkától, bár a szűkös létszámhelyzet miatt távollétük súlyos gondot okozott. Az eltiltást nevezettek önveszélyes, utasításellenes munkája tette szükségessé.

HÚSZ ÉVE TÖRTÉNT

Szárnyszegett kerekek...

A szárnyaskerék „szárnyai" tépetten hevertek a földön. Nem szaguldott a vasparipa, útját bombatölcsérek állták. Nem füstölt a mozdony —, de füstölt az állomásépület, lángokban állt a kocsisor. Bénultan lógott a jelzők karja és a váltókon át szétlőtt töltésekre, árokba szakadt viaduktokra vezetett az út. 1944.

„Élete kockáztatásával!"

Nem tudom, mi történt *Mészáros István* pályamunkással 1944 óta. Nevével irattarban őrzött dokumentumok között találkoztam. Neve mellett ez a néhány sor áll: „... *megakadályozta a Jászberényi uti híd, azaz a Kőbanya-felsőről a Kelett-pályaudvarra vezető vasutvonal egyik fontos hídjának felrobbantását. Élete kockáztatásával, eltávolította a hídról a robbanóanyagot, amelyet a németek helyeztek oda.*"

Nem tudom, mit érzett ez az ember, miközben a hídra lopódzkodott. Felt-e, megtorpant-e közben. Egyáltalán mi késztette erre a tettre és mi adta meg a végső elhatározását? A rövid hír erről mit sem mond, a hivatalosan fogalmazott, sárgulni kezdő akta, egyet állít csak: *élete kockáztatásával* ...

Végeredményben azt sem tudom, ki volt? Kommunista? Kisgazdapárti? Foglalkozott-e egyáltalán politikával? Volt-e családja? Ellenálló volt, vagy a kötelességtudás hajtotta? — Mindezt nem tudom, csupán azt, hogy *vasutas volt, egy azok közül, akiknek nevét hosszú lajstromok őrzik az irattár poros polcain*, és akiknek neve után többnyire ez áll: élete kockáztatásával ...

Több mint száz bátor ember neve a lajstromon. Mentettek mozdonyt, kocsit, raktárt és rakományt, hidat és embert 1944 végén, amikor minden pusztult körülöttük — s a pusztulásnak néhány száz ember gátat vetni nem tudhatott.

Vandál pusztítás

A miskolci állomásfőnökség eképp ecseteli a pályaudvar sorsát: „*A németek végítéletszerű pusztítást végeztek.* Az állomások és a vonalak összes sínjeit, váltóit — csekély kivétellel — mind felrobbantották. *A talpfakat gépekkel összetörték, az épületek 90 százalékát és a hidakat teljesen elpusztították. A raktárakat, műhelyépületeket a bennük levő anyagokkal, gépekkel együtt és a kocsikat petróleummal leöntve felgyújtották.* A telefon- és távíróvonalakat szétrombolták. A fűtőházakban nem maradt üzemképes mozdony ... Állomásunk dolgozói közül senki sem menekült el, amint a körülmények megengedték, rögtön mentéshez láttak, a fizikai és műszaki állomány együtt a tisztviselőkkel."

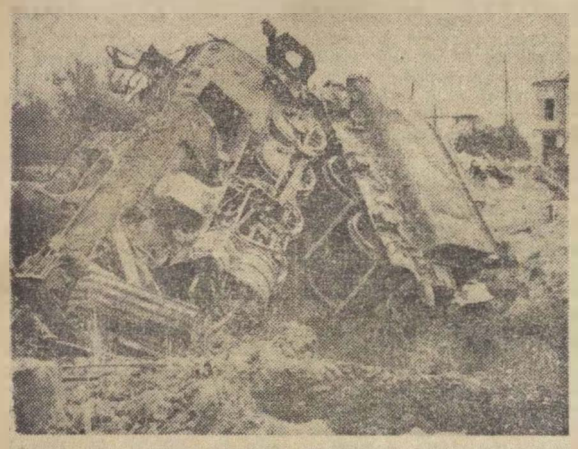
Nemcsak Miskolcon történt ez így. Az ország vasúti hálózatának 40 százaléka használhatatlan volt. *A németek számtalan helyen aknákat helyeztek a sínekre*, és levegőbe röpítették az egész pályát. Másutt ekével „szántották" fel a sínmezőket. A Rákos—Újszász és a Budapest—Ferencváros—Soroksár közötti szakaszon felszedték a síneket, kocsiba rakták és Németországba szállították.

Az ország hídjainak 43 százaléka térdre roskadt. A Déli összekötőhíd esetében a német vezérkar „ragaszkodott" a totális elpusztításhoz. Az ország közlekedésében legfontosabb *5 Duna- és 7 Tisza-híd is a Déli összekötőhíd sorsára jutott.*

Szetroncsolt vasúti kocsik és mozdonyok hevertek nyílt pályán, amelyeket előbb el kellett távolítani, hogy a helyreállításhoz hozzáfoghassanak.

A németek módszeresen tették tönkre a mozdonyokat. Így pusztult el a Deli-pályaudvaron *58 mozdony, Szombathelyen pedig 200.* 1937-ben 3000 mozdony futott a magyar vasútvonalakon — ennek több mint a fele teljesen tönkrement. Tekintélyes reszet nyugatra hurcolták. *A megmaradtaknak csupán kis töredéke volt használható állapotban.* A visszavonuló fasiszták „szakítottak" maguknak időt a rugalmas „elszakadó hadműveletek" közepette, hogy alapos rombolást végezzenek. Az épületeket sem kímélték.

A Tiszántúl legtöbb vonalán minden fontosabb állomásépületet felrobbantottak, például a Nyíregyháza és a Debrecen—Érmihalyfalva vasútvonal minden állomását.



Felrobbantott mozdonyok százai hevertek a vasúti pályak mentén, jelezvén a fasiszták vandál pusztításait.
(Németh Gyula felv.)

Roncsok mindenütt

Szétvert sínek, kiégett kocsik, mozdonyok, üszkös állomásépületek: *ez volt a kép a magyar vasutakon 1944 végén* és 1945 elején.

... Vad erő tépte az országot, pusztulni látszott minden. S ebben a világégésben is voltak vasutasok, akik mertek tenni. *Hankóczi Imre* felügyelő Budapest—Vizafogón az állomás berendezéseit megmentette a felrobbantástól és több értékes rakománnyal telt kocsit az elhurcolástól. *Tóth Béla* segédtisztjelölt, aki a Nyugati, a Keleti és a Józsefvárosi pályaudvaron tűzerősegi tűzben, a lángokban álló raktárakból mentette a nép vagyonát. *Egel László* mérnök társával 1944. december 9-én a vezetésére bízott öntödéből kimentett 3000 kg ónt, 4000 kg rezet. Utasítás, parancs nélkül cselekedtek — hozzájuk hasonlóan még néhány százan — életük kockáztatásával, a sárgulni kezdő irattári aktát tartották szem előtt.

(Következik. Parancs nélkül ...)

Mausecz Zsuzsa

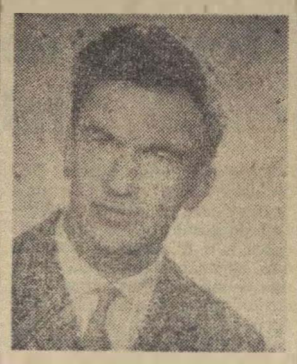
Jól dolgoztak a keszthelyi vasutasok

Keszthely állomás dolgozói annak ellenére, hogy az állomás vonatfogadó kapacitása kicsi, 1964-ben a nyári és az őszi forgalmat sikeresen, baleseimentesen fejezték be. A kocsitartózkodásban 95.14, a kocsikihasználásban 98,09, a személyvonatok menetrendszerinti indításánál 91.03 százalékos eredményt értek el, a fajlagos kocsimozdítás 12,8 perc helyett 10.6 percre csökkent. Ezek a számok már az üzemszintet is meghaladták.

A forgalmi brigádok közül *Kiss István* intéző brigádja érte el a legjobb eredményt. Az állomáson két és fél év óta nem fordult elő baleset, sem vonatveszélyeztetés. A dolgozók a társadalmi tulajdon védelméért is sokat tesznek. Jórészt ennek tulajdonítható, hogy az árukülönlemenyeknel dézsmalás nem volt.

Káprai László
Keszthely

Figyelmes vonal-gondozó



Pusztai Ferenc

Kötelességtudó, szorgalmas ember *Pusztai Ferenc* vonalgondozó. A közelmúltban Alsóőrs—Balatonfüred állomások között az 569 70-es szelvényben törött sínre talált. Ivátrendezés folytán ugyanis ez a rész kimaradt az átépítésből. Azonnal intézkedett, értesítette *Prohászka András* pályamestert, hogy az 1145, 7123 és az 1244-es számú vonatok lassú jelet kapjanak.

Pusztai Ferenc dicséretet érdemel a figyelmes szolgálat ellátásáért.

Kiss Lajos
Alsóőrs

— **15 szocialista brigád** tevékenykedik a szegedi igazgatóságban. A forgalmi osztalyon dolgozó brigádok a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére vállalták, hogy a vonatok menetrend szerinti közlekedésének javítása mellett 5 százalékkal csökkentik a késett, kirakatlan kocsik számát.

A NEMZETKÖZI NŐNAPRA

1910-ben a szocialista nők nemzetközi konferenciája — egy lánglelkű asszony Klára Zetkin javaslatára — március 8-át a világ asszonyainak nemzetközi ünepévé nyilvánította. Azért ezt a napot, mert két évvel korábban, 1908 március 8-án New Yorkban 40 000 varrónő az egész világ asszonyait felelkesitő győzelmet aratott az őket megalázó és éhbérért dolgoztató tőke felett.

Az idén ötvenötödször ünneplik szerte a világon szabadon és nem szabadon ezt a napot. A Nemzetközi Nőnap jelentősege változatlanul nagy. Még vannak országok, amelyekben a nők nem szabadok, de a lehetőségekkel élve bebizonyitották, hogy tudnak élni a szabadsaggal.

Hazánkban a munkasosztály győzelme, a munkás—paraszt hatalom teljes egyenjogúságot biztosit minden nőnek. Törvény biztositja nalunk a nők egyenjogúságát. A dolgozó lányok és asszonyok pedig a felszabadulás óta eltelt ket évtized alatt bebizonyitották, hogy nemcsak akarnak, hanem tudnak is élni a törvény adta jogaikkal.

A mi társadalmunkban a dolgozó nő ott van mindenütt, ahol az ember, a család, a társadalom sorsáról döntenek. Ott van a munkapadok között, az igazgatói székekben, a tervezőintézetekben, a forgalmi irodákban, a jegypénztárokban, de megtalálhatók más munkaterületeken is.

Nem véletlen vált szállóigévé, hogy az asszonyi szív a legnagyobb nehezségeket is leküzdi, ha élhet jogaival. A magyar nők a társadalmi szervezetekben, köztük a szakszervezetben is nem egyszer olyan áldozatos munkát vallalnak, ami a munkahely és a családi gondok mellett valóban csak nagy akarattal és a szó igazi értelmében vett asszonyi szívvel oldható meg. S aki egyszer már belekóstolt a közösségi életbe, az többé nem tud onnan visszavonulni. Igy vannak azok az asszonyok, akik mint a szakszervezeti bizottságok aktivái, fáradhatatlanul látogatják a beteg dolgozókat, s az anya nélkül maradt apró gyermekek százait veszik pártfogásukba.

A nőmozgalom világszerte megerősödött. A Nemzetközi Demokratikus Nőszövetség 700 milliónál több tagot számlál. S olyan feledhetetlen hősök hirdetik bátor helytállásukat, hősiességüket, mint Klara Zetkin, Rosa Luxemburg, Zoja, a magyar nők közül Hámán Kató, Martos Flóra, Braun Éva, Kállai Éva és mások.

A magasabbrendű, új, boldog emberi életért, a kultúrált családért, a szebb, a boldogabb jövőért küzd ma világszerte minden nő. Ebben a harcban a magyar és a szocialista országok nődolgozói minden segítséget megadnak azoknak a nőknek, akik a különböző kapitalista, gyarmati és félgyarmati országokban törvényes jogaikért harcolnak.

Március 8-án, a Nemzetközi Nőnap alkalmából szakszervezetünk elnöksége nevében mi is köszöntjük a vasutas asszonyokat, lányokat s velük együtt a vasutas feleségeket, akik meleg családi otthonban várják haza a hosszu, nehéz szolgálatból ferjüket.

GHANÁBÓL JÖTTEK

Hazánkban nemcsak az egyetemeken, a főiskolákon, hanem a gyárakban, üzemekben is megtalálhatók az afrikai államok ösztöndíjasai. Hírt kaptunk arról, hogy a TESCO keretében egy évig a Hamán Kato fűtőházban tanul két ghanai ösztöndíjas. A napokban felkerestük őket. A fűtőház mozdonyfelvigyazoi irodajában *Demecs Bela* és *George Hammand* éppen szakmai megbeszélést folytatott tolmacs segítségevel.

— *Nehéz a magyar nyelv, meg szükségünk van a tolmácsra* — mondja George Hammand, aki társával 1964 novembere óta tanul hazánkban.

— Mi a szakmája? Mit szeretne nálunk tanulni?

— *Kumasiban mozdonyvezető voltam. Itt önöknél a mozdonyfelvigyázoi munkakört szeretném megismerni.*

A fiókműhelyben az esztergagép mellett találtuk *Nat Arthurt*, aki Sekondiból jött hazánkba.

— *Nagyon örülök, hogy Magyarországon tanulhatok. Mi otthon még kézi szerszámokkal dolgozunk. Itt alkalmam van a különféle megmunkálási módszerekkel is megismerkedni.*

— Hogy érzik magukat a fűtőházban?

— *Elégedettek vagyunk mindennel. A kollégák nagyon barátságosak, segitőkészek.*

— Munkaidő után mivel töltik szabad idejüket?

— *A külföldi ösztöndíjasok kollégiumában vagyunk elszállásolva, ahol különböző játékok, könyvek állnak rendelkezésünkre. Azonkivül moziba, színházba járunk.*

Búcsúzóul elmondották, hogy lassan megbarátkoznak a magyar ételekkel, a hideg idővel, a hóval, amit életükben először itt láttak. Majd arról beszéltek, szeretnének minél többet tanulni, hogy otthon még eredményesebben segíthessék fiatal államuk gazdasági és kulturális fellendítését.

Megbeszélés a mozdonyfelvigyázóval

Nat Arthur az esztergályos mesterséget tanulja a fűtőházban
(Horváth Erika felvételei)

Francóék újabb gyilkosságokra készülnek!

Rafael Vidiella elvtárs a Spanyol Kommunista Párt Központi Bizottságának tagja a Spanyol Nép Megsegítésére Alakult Szolidaritási Bizottság részére tájékoztatót tartott a spanyolországi helyzetről.

Bevezetőjében felhívta a figyelmet arra, hogy az utóbbi időben Spanyolországban megerősödött a terror. Újra olyan bűntényt készítenek elő, mint amilyen *Julian Grimau* elvtárs meggyilkolása volt. Ezúttal *Justo Lopez* elvtárs ellen indítottak újra bírósági eljárást, akit egyébként már Sandoval elvtárs elleni perben 23 évi és három hónapi börtönbüntetésre és 150 000 pezetta pénzbüntetésre ítéltek.

Szörnyű ítéletek a kommunisták ellen

Justo Lopez elvtárs most 60 éves. A polgarháború alatt a 36-os vegyes ezrednek volt a parancsnoka a madridi fronton. Végigharcolta a spanyol polgárháborút, majd egységével Franciaországba távozott. *A II. világháborúban a szovjet csapatokkal együtt küzdött a hitleri fasizmus leveréséért.* A háború után visszatért hazájába, hogy folytassa a harcot a Franco-diktatúra ellen, elősegítse a spanyol nép harcát a szabadságért. *Most Francoék azon mesterkednek, hogy Lopez elvtárs személyén keresztül úgy tüntessék fel a kommunistákat, mint valamiféle háborús bűnösöket.* Lopez elvtársat, mint a 36-os vegyes ezred volt parancsnokát éppen ezért most azzal vádolják, hogy felelős a polgárháborúban megölt 64 személy életéért, és a pert 25 evvel a polgárháború befejezése után kezdemenyezik.

A burgosi börtönben százával vannak olyan elvtársak, akik 16—18; sőt 20-nál is több éve töltik börtönbüntetésüket. Legtöbbjüket katonai törvényszék ítélte el. A politikai foglyok közül nem egy tagja a Spanyol Kommunista Párt Központi Vezetőségének, illetve Politikai Bizottságának. E foglyokat is az a veszély fenyegeti, hogy soha nem kerülnek ki a börtönből, sőt előreláthatólag közülük nem egyet halálra ítélnek.

A valenciai börtönben sinylődő 19 hazafi — köztük egy nő — ellen is szörnyű ítéleteket hoztak, mert szervezték a pártot, és részt vettek a szakszervezeti mozgalomban. *A 19 elítéltre összesen 434 év börtönbüntetést szabtak ki.*

Vidiella elvtárs megemlítette azokat a körmönfont módszereket, melyekkel a fasiszta katonai bíróságok 30—40 éves börtönbüntetéseket szabnak ki. Az állítólagos „bűntényeket" Sandoval elvtárs esetében a következőképpen állították össze: *20 év illegális szervezkedésért, 3 év illegális propagandáért, 5 év, mert álnévvel kiállított dokumentumokat használt, 3 hónap, mert álnevet használt.* Valójában tehát egy, a fasisztak által úgynevezett „bűntényről" van szó, részvételről a kommunista mozgalomban, de a tevékenységet területenként különválasztják, hogy nagyobb mértékű legyen a büntetés.

Nőtt az elégedetlenség

A Franco rendszer igyekszik megfélemlíteni a népet, elsősorban *a munkásosztályt és a diáksagot.* Az utóbbi időben nőtt az elégedetlenség a spanyol nep körében, egyre több sztrajkra került sor, melyek mindinkább politikai jelleget öltenek. *Ma már gazdasági követelesekkel együtt követelik a szakszervezeti és a demokratikus szabadsagjogokat, a saját politikai és szakszervezeti szervezetek fenntartásának lehetőségeit.* A munkások és diákok tüntetéseket szerveztek Franco rendőrsége ellen, mely megkísérli letörni a sztrájkokat. Ilyen tüntetések voltak Madridban, Bilbaoban, Valenciában, Barcelonában, San Sebastianban és Guernicaban.

A mai spanyolországi helyzetet tehát az egész nép egyre fokozódó elégedetlensége jellemzi, a helyzet szinte robbanásig feszült. *Egy év alatt 40 százalékkal emelkedtek az árak. A munkások ugyanakkor 10—14—16 órát dolgoznak naponta, hogy megélhetésüket biztosítsák.*

Befejezésül Vidiella elvtárs arra kérte a Spanyol Nép Megsegítésére Alakult Szolidaritási Bizottságot, segítse előmozdítani, hogy a magyar nép rokonszenve a szabadságért harcoló spanyol nép iránt kifejezésre jusson, s tiltakozó szava a Franco diktatúra gyilkos módszerei ellen erőteljes hangot kapjon.

143 millió forintos anyagkészlet

Sok esetben néhány számadat is elég ahhoz, hogy egy vállalat, műhely vagy más munkarészleg termelését, tevékenységét felmérjük. A száraz adatok azonban számos nyitott kérdést hagynak maguk mögött, s nem adnak magyarázatot arra sem, hogy milyen körülmények között születtek meg az elért eredmények.

A Landler Jenő Osztószertár jelentéseit lapozgatva először a számadatok sorakoznak elém: *1964-ben 105 519 tonna volt a tonnateljesítményük, 34,40 forintos 1 tonnára eső önköltséggel.* Az elmúlt évben 85 229 igényelt tétel érkezett be, ebből 69 024-et elküldtek a megrendelőknek. Figyelemre méltó eredményt értek el az önköltségcsökkentésben is, az előző évhez viszonyítva *8 százalékos önköltségcsökkentést mutattak fel.* A kocsik tartózkodási idejét betartották...

Javult az anyagellátás

És milyen körülmények között születtek meg a felsorolt eredmények? Ezt *Lelkes Gyulától*, az osztószertár főnökétől tudjuk meg.

— *A szertár legfőbb profilja: a felhasználó MÁV-szervek anyag- és alkatrészellátása* — feleli a szertárfőnök.

— Javult-e a felhasználók anyagellátása?

— *Nyugodt lelkiismerettel mondhatom, hogy igen. S ez elsősorban a jobb gazdálkodásnak tulajdonítható. A felhasználók igenye is megalapozottabb. A lineáris programozásnak is része volt az anyagellátás javulásában, illetve szervezettebbé tételében.*

— Hallhatnánk néhány szót a lineáris programozás lényegéről?

— Tervszerűen történik a felhasználók által megrendelt anyagok, alkatrészek elküldése. Azzal, hogy előre meghatározott időben küldjük a szállítmányokat, kettős eredményt értünk el: *egyrészt a tárgyhónap végéig biztosítjuk az anyagot, másrészt így gazdaságosabb a szállítás lebonyolítása,* mégpedig azáltal, hogy egyszerre, s nem külön-külön indítjuk útnak az anyag- és alkatrészféleségeket.

Meggyorsult a szállítás

— Ezzel bizonyára a szállítás is gyorsabbá válik — jegyezzük meg.

— Lényegesen. Míg korábban hat, nyolc, sőt több napig tartott, ma már 1—3 nap alatt eljut a kért anyag nagy része a rendeltetési helyére. Ma már nem mondható rossznak az anyagellátás. Néha akad ugyan anyagproblémánk — főképpen a különböző csavarféleségekben —, de ezek országos problémák. Más anyaggal úgy vagyunk: *ami tegnap hiánycikk volt, abból lehet ma többletkészletünk.* Előfordul, hogy olyan alkatrészben is mutatkoznak hiányosságok, amelyeket éppen a Landler Járműjavító gyárt: *az öntöde kevés csapágycsészét szállít le, holott, jelentősen többet gyártanak, mint a korábbi időszakban.* Jelenleg a vontatásnak több mint 10 ezer csapágycsészével „tartoznak". Gondot okoz az OPW-kocsik alkatrészellátása is. Például Lengyelországból kevés rugót küldenek, amiatt sok kocsi vesztegel az állomásokon.

A mintegy 143 millió forint értékű készlettel rendelkező osztószertár dolgozói, szocialista brigádjai — mint ahogy a számokból és a beszélgetésből is kitűnik —, igyekeznek mindent elkövetni a zavartalan anyagellátás érdekében.

T. M.

A Hivatalos Lapból

A hivatalos lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

6. számból: 102 401/1965. I/2. C. Jelentkezés a felsőfoku általános igazgatási és munkaügyi tanfolyamra.

7. számból: 103 672/1965. I/2. B. A munkaközvetítés ujbóli szabályozása.

104 008/1965. I/3. C. A vasutas dolgozók 1965. évi hastífusz—tetanusz elleni kotelező védőoltása.

A tömegsport termékeny talajra talált

Közel négy éve üzemel Füzesabonyban a villamos vonalfelügyelőség. A mintegy negyven dolgozót foglalkoztató kis üzem a munkában és a sportban egyaránt nagyszerű eredményeket tud felmutatni. Az elmúlt négy év alatt több dolgozó lett tulajdonosa a „Kiváló dolgozó" jelvénynek és oklevélnek. *Jelenleg mindenki szocialista brigádban dolgozik és a „szocialista szolgálati hely" cim elnyeréséért versengenek.*

A sport terén szinte

önmagukat múlták felül

a villamos vonalfelügyelőség dolgozói. 1961-ben rakták le a sportolás alapjait, azzal, hogy röplabdacsapatot alakítottak és beneveztek az akkori JTST által rendezett röplabda-kupába. Győzelmet ugyan keveset arattak — de már *maga a részvétel is győzelemnek számított.* Aztán jött a Kilián *testnevelési mozgalom.* A szervezést *Kecskés László* mérnök, a vonalfelügyelőség vezetője indította el. Kerékpártúra a Tiszához. Aktív részvétel az üzemi bajnokságokban... Gyűltek a pontok! A mozgalom első évében 16 vasjelvény talált gazdara.

1963-ban az MHS járási összetett versenyén is elindultak az üzem dolgozói: *a felnott korosztály csapata az előkelő második helyet szerezte meg, míg az ifjúsági korúak a harmadik helyen végeztek.*

A vonalfelügyelőség labdarúgó-csapata 1963-ban és 1964-ben részt vett a füzesabonyi üzemi labdarúgó-bajnokságban és mindkét alkalommal *az élmezőnyben* végzett.

1964 közepe táján „őrségváltás" történt. Kecskés László mérnököt szolgálati érdekből Miskolcra helyezték — helyére *Fekete Imre* mérnök került. Ő is lelkes híve a sportnak, aktív tagja az üzem labdarúgó-csapatának es

egyik erőssége

az üzemi asztalitenisz-válogatottnak. 1964-ben további *9 dolgozó szerzett vasjelvényt* és a régebbi vasjelvényesek közül *11 a bronzjelvény* tulajdonosa lett.

A napokban fejeződött be Füzesabonyban községi szinten folyó üzemi asztalitenisz csapatbajnokság. Nyolc csapat közül a vonalfelügyelőség csapata lett az első, veretlenül! A 14 mérkőzésből mindössze egy pontot veszített! A bajnokcsapat tagjai: *Antal Imre, Fekete Imre* és *Rapi Mihály.*

Február elején elkezdődött az üzemen belüli házi sakk egyéni bajnokság, amelynek zökkenőmentes lebonyolítását *Kiss Pál*, a szakszervezeti bizottság titkára vállalta. Az ott legjobban szereplők képviselik majd a villamos vonalfelügyelőséget a községi szintű sakk üzemi csapatbajnokságon.

Kis üzem, amelyben az egyszerű szereplők és vezető mérnök, művezető és elektrikus egyaránt szereti a sportot...

(szigetvári)

Kevés a kalauzkocsi

Az utóbbi hetekben több olvasó is szóvá tette: az őszi, de a téli időszakban is gyakran előfordul, hogy még a tolatós tehervonatokhoz sem biztosítanak minden esetben kalauzkocsit. Emiatt a vonatkísérők a hideg, huzatos fékbódékban, nehéz körülmények között végzik munkájukat.

Mi ennek az oka? Miért nem biztosítanak kalauzkocsit valamennyi tolatós, vagy arra kijelölt tehervonathoz? A kérdésre Berke Béla, a 8. szakosztály vezetője a következő választ adta:

— *A MÁV-nak összesen 1090 kalauzkocsija van. Ebből 326 személy-, 764 pedig tehervonati. Levonva az átlagosan 20 százalékos javítási állagot, a gyakorlatban mintegy 260 személy- és 610 tehervonati kalauzkocsival gazdálkodhatunk.*

Vonalainkon naponta 2200 tehervonat közlekedik. Nyilvánvaló, hogy nem jut minden vonathoz kalauzkocsi. A személyvonatokról sem lehet levenni, mert *a 260 kalauzkocsi éppenhogy fedezi a pogygyászt is szállító* személyszállító vonatok szükségletét. Ezért szabályozza az F 2-es számú Forgalmi Utasítás 851—852. pontja, továbbá az Utasítás M-melléklet 19. pontja a kalauzkocsik felhasználását.

HÍREK

„Magas szintű munkaszervezés"

A vasutasszakszervezet budapesti bizottsága — helyesen — a szakszervezeti propagandisták részére továbbképzést biztosít. Kiváló szak- és politikai előadók tartanak előadásokat az egésznapos iskolán.

A tanfolyamon a többi között a magasszintű munkaszervezésről is szó volt. Az előadás után Kulicskó Lajos villamosmozdonyvezető kért szót.

— Tisztelt elvtársak! — kezdte. — A magasszintű munkaszervezéshez nekem is volna néhány szavam. Csak egy példát mondok a sok közül!

Ez év január 10-én a 40013 sz. gépen 6 óra 40-kor leváltottam munkatársamat. Óvatos ember vagyok, felhívtam hát a forgalmi menetirányitót, hogy mi lesz a géppel?

Ne siessük el! Jó munkához idő kell! — gondolhatta —, mert azt válaszolta, hogy 10—11 óra között hívjam fel ujból.

Vissza a gepre. A parancs az parancs — mondja tovább jó zamatosan. 10 óra 30-kor újból hívtam. Azt mondta, hogy 14 óra 30-kor hívjam. Igaz, hozzátette, hogy valószínüleg lemondják a gépet. Ez a valószínüleg szó nem sokat mondott, igy hát türelmesen vártam tovább. Még az jelentett némi szórakozást, hogy egyszer ide, másszor oda állitottak.

Végül közölte az állomás — valószínüleg a menetirányitó rendelkezését —, hogy menjek a Keleti-pályaudvarra.

Mit tehettem? Mentem.

16 órakor — felhivtam a villamosszint, ahonnan végre megtudtam, hogy a gép reggelig le van mondva — fejezte be Kulicskó Lajos.

Hát ez is magasszintű, de szervezetlenség.

— **A legmodernebb technikai eljárással** vizsgálják Csorna állomás 471 méter mély artézi kútját. A több műveletből álló vizsgálat alapján döntik majd el, hogy a kút vízhozama elegendő-e vagy új kút fúrása válik szükségessé. A vizsgálatot a budapesti Geofizikai Intézet végzi.

— **Propán-bután infraégők** segítségével olvasztják a havat és a jeget a váltókról a svájci vasútak nagyobb állomásain. Az üzemanyagot csővezetéken, az állomásokon elhelyezett tartályokból juttatják a helyszínre.

— **Új hűtővagon gyártását kezdik meg** a Német Demokratikus Köztársaságban. A négytengelyes, forgózsámolyval ellátott alumínium vagonokat saját villamos- és külön gázfűtéssel szerelik fel. A vagon padlózatát különleges turbinák vízteleníik.

— **15 tonna teherbirású emelődarut** kap a szentesi fűtőház. Az új daru, amelyet a motorszín előtt rögzített vasbeton alapzatra szerelnek, jelentősen megkönnyíti majd a nehéz alkatrészek mozgatását.

— **Jobb munkával,** a grafikonos menetek menetrend szerinti kiszolgálásával, az idegen kocsik tartózkodásának csökkentésével készülnek felszabadulásunk 20. évfordulójára Kelenföld állomás dolgozói.

— **Jól sikerült farsangi bált rendeztek** a békéscsabai vasutasok és a konzervgyár fiataljai a Vécsei utcai vasutas kultúrotthonban.

— **Eredményes munkát** végeztek a cukorrépa-kampány idején Mezőhegyes állomás dolgozói. A cukorgyár részére 4421 vagonnal több répa érkezett, mint az előző évben. Ennek megfelelően nagyobb volt a kiszállítás. A megnövekedett feladatokat a dolgozók elsősorban a szocialista brigád jó munkája révén érték el.

— **A felszabadulás 20. évfordulójára készülnek a** Nyíregyháza Beloiannisz téri állomás dolgozói. A kisállomás egyik szocialista brigádja az évforduló alkalmából felvette az Április 4. brigád nevet.

— **Új vasútvonalat adtak át** rendeltetésének a Vietnámi Demokratikus Köztársaságban. Ez a vonal Hanoi és az ország déli része között létesít összeköttetést. Az új vasútvonal hossza 156 km.

— **Tiszta, jól fűtött váróhelyiségek** fogadják az utazóközönséget Hódmezővásárhely állomáson. A múlt évben felújított felvételi épület rendjére, tisztaságára nagy gondot fordítanak az állomás dolgozói. Rendben történik az utasok tájékoztatása is.

— **Az idén tovább folytatják** Békéscsaba állomás vágányhálózatának korszerűsítését. Sor kerül a peronok betonozására és portalanítására is.

Köszönetnyilvánítás. Ezúton mondunk köszönetet mindazoknak, akik szeretett férjem és édesapánk temetésén részt vettek, vagy más módon igyekeztek mérhetetlen fájdalmunkat enyhíteni, Özv. Bán Istvánné és családja.

Lakáscsere

— **Elcserélném Budapest XIV.,** Szegedi út 74. sz. alatt levő alacsonyépítésű MÁV, kettőszobás, összkomfortos, gazdasági udvarral, gyümölcsfákkal, kerttel, üvegverandával, telefonnal rendelkező nagy lakásomat Budapest területén 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—858.
Üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Áldomás teával

A fiatalok segítségével határidőre elkészült a Dunakeszi Járműjavító kocsijavító csarnoka

1963 őszén, amikor a Hídépítési Főnökség brigádja felvonult a Dunakeszi Járműjavító uj kocsijavító csarnokának építéséhez, senki sem gondolta, hogyan végződik a vállalkozás. Már kezdetben jelentkeztek a problémák. Az alapnak pedig csak a felét rakták le, amikor a befejezéshez közeledő Erzsébet-hídhoz irányították az építőket.

A váratlanul bekövetkezett új helyzetet gondterhelten fogadták az üzem vezetői. Ha nem kerül fedél alá 1964 végéig a csarnok, az épületgépészeti munkák is elcsúsznak, a határidők torlódnak; *a szalagszerű gyartás nem indulhat kitűzött időben.* Már úgy tűnt, nincs kiút, amikor fordulat történt.

A KISZ-isták vállalták

A vállalat KISZ-esei üzemi küldöttértekezleten határozatot hoztak: *védnökséget vállalunk az építkezésen.* A fiatalok műszaki és közgazdasági tanácsára bízták az irányítás teendőit. *Naponta váltottak egymást az alapszervezetek önkéntesei. Versenytáblát állítottak, pontozták a teljesítményeket.* Valamennyi rohambrigád élén az alapszervezeti KISZ-titkárok álltak.

S hogy milyen sikerrel zárult a vállalkozás, arra *Rubik László*, a vállalat KISZ-titkára így emlékezik vissza:

— *Egyesek kétkedve fogadták elhatározásunkat, túlzottnak tartották az egyébként valóban nagy feladatot. A fiúk azonban soha nem látott lelkesedéssel dolgoztak. Öt üzemi kőművest szolgáltak ki; a hozzáértők a falazási munkában is részt vettek. A lányok sem vonták ki magukat. Hidegebb időben főzték a teát az ifjúmunkásoknak. Az üzem pedig izgalommal figyelte a falak emelkedését, az épület kibontakozását. A csarnok határidőre, 1964. december 31-re elkészült. A 3584 ráfordított munkaóra értéke háromszázezer forint.*

Koccannak a teáscsészék

A KISZ-isták boldogan szorítanak kezet a férfias munka sikerére. Egyelőre csak gőzölgő teáscsészék koccannak össze. Ha képletesen is, áldomás ez a győzelemre...

Az IKARUS autóbusz vidám fiatalokkal gördült ki a járműjavító előtti térről. Az „amatőr építőmunkások" becsülettel kiérdemelt országjárásra indultak. S aztán újabb tettekre készen elvegyültek a mindennapi termelőmunka többi száz névtelen hőse közé.

Várkuti Miklós

CERUZAJEGYZET

Ellesett beszélgetés

A beszélgetésnek fültanúja voltam. Az Északi Járműjavító főmérnöke egy fiatal mérnökkel beszélgetett a nemrég épült Diesel javítóműhelyről. Pontosabban arról, hogy sok bosszúságot okoz az új létesítmény. A próbateremben olyan nagy a zaj, hogy sokaknál halláscsökkenést okoz. A fiatal mérnöknek, aki szintén ott dolgozik, egy év alatt 15 százalékkal csökkent a hallása. De ahogy ő elmondta, vannak munkások, akiknél a hallásczökkenés már 25—30 százalékos. Rossz a szellőzés és a csatornázás. Elöntéssel fenyegeti őket a szennyvíz.

Egyszóval sem a tervezők, sem az építők nem remekeltek. Hiszen a próbaterem zajszintjét belső kiképzéssel csökkenteni lehetett volna.

Amikor ezeket hallottam elgondolkoztam. Miért szórjuk a pénzt kétmarokkal felelőtlenül, ha nem olyan épületet, gyárat vagy éppen szerelőcsarnokot építünk, ami a célnak, az előírt követelményeknek, a szociális és egészségügyi előírásnak nem felel meg?

A fiatal mérnök ezután arról beszélt, hogy meghívták Székesfehérvárra, hogy adjon tanácsot a Diesel-mozdonyszin, illetve szerelőcsarnok építéséhez. A kijelölt napon megjelent, s miután tanulmányozta a terveket, a megbeszélésen rámutatott néhány hibára. Sürgősen javították ki a hibákat, mert később többe kerül vagy hasznavehetetlen lesz a létesítmény — javasolta. Véleményét, javaslatait nem vették tudomásul. Ezek után annyit tehetett — s ehhez joga volt —, hogy nem írta alá a tárgyalás jegyzőkönyvét.

Ezzel persze nem oldódott meg a probléma. És egyáltalán! Fel kellene végre már számolni azt a nagyvonalúságot, az értelmetlen, időpazarló, az ügyet nem segítő tanácskozásokat, az ésszerűtlen tervezéseket és a felelőtlen kivitelezést. Jó lenne már tudomásul venni, nem vagyunk olyan gazdagok, hogy milliókat dobjunk ki.

Sz. J.

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál Debrecen, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Perlaki Gyula, Bene Antal Sopron, Kiss Lajos Alsóörs, Szűcs Ferenc Hatvan, Markos József Zalaegerszeg, Bognár Károly Tapolca, Várfalvi Gyula Gyékényes, Kovács István Szombathely, Káprai László Keszthely, Totka Károly, Sziládi Sándor, Cserháti József Szeged, Kovács Gyula Miskolc, Geröly Jenő Budapest, Molnár István Komárom. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Németh Pál Szerencs, Nagy József Vlss, Antal József Miskolc, Dombóvári Pft. Főn. XI. pm, szakasz dolgozói. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Cserháti József Szeged, Nagy József Sturovó, Szentgáli István Gyöngyös, Búzi László Szentes, Bognár Károly Tapolca, Volosinovszki János Debrecen, Kiss Lajos Alsóörs, Behán Rózsa Kazincbarcika. **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM | Ára 40 fillér | 1965. MÁRCIUS 13.

Jobban, gazdaságosabban

Hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére

A februárban megtartott termelési tanácskozásokon széles körű versenymozgalom bontakozott ki a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére.

A *Dunakeszi Járműjavítóban* csak február közepén kapták meg az éves, jóváhagyott tervet. Ezért az előzetes számok ismeretében csak az első negyedévre tettek vállalást az üzem dolgozói. A felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére vállalták, hogy

minden új személykocsit 300 órával rövidebb idő alatt készitenek el mint eddig.

A javításra érkező kocsiknál egy nappal rövidítik meg a határidőt. *Vállalták továbbá, hogy két Bah személykocsit április 4-ig határidő előtt elkészitenek.*

A *szolnoki fűtőházban* minden részleg bekapcsolódott a felszabadulási munkaversenybe. A mozdonylakatosok vállalták, hogy terven felül elkészítik egy — a Hámán Kató fűtőház állagába tartozó — 411-es sorozatú mozdony részlegvizsgáját. A kocsijavitók 30 kiselejtezett tehervagon még használható anyagának gondos kiválogatását majd felhasználását vállalták az évforduló tiszteletére.

A *nyíregyházi pályafenntartási főnökség* dolgozói február 26-án termelési tanácskozásokon tárgyalták meg és fogadták el a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére tett éves versenyvállalásokat. A főnökség dolgozói egy emberként csatlakoztak a Záhony átrakó körzet dolgozói által kezdeményezett éves munkaversenyhez. Vállalták, hogy

a szakaszos fenntartásnál 103, az alázúzalékolásos fenntartásnál 105 százalékra teljesítik a tervet.

Az éves különhiteles munkák programjából Fényeslitke állomáson az épülő egykapus áruraktár beruházási munkáit *két héttel*, a nyíregyházi fűtőház mozdonyvizsgáló csatornáját, valamint a fűtőházi kapuk felújítását, illetve kicserélését a hitel kiadásától számított *hat héten belül elvégzik*. Az 1965. éves tervben szereplő kitérőcseréknél vállalták, hogy Záhony állomáson négy csoport 48. XIII. rendszerű rugalmas kitérő cseréjét a vasutasnapig elvégzik. A főnökség dolgozói március 1-től április 4-ig felszabadulási műszakot tartanak.

A *MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség* épületgépészeti építésvezetősége a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére éves munkaversenyt kezdeményezett. *Vállalták, a kiesett munkaidő 2, az önköltség 05 százalékos csökkentését, valamint a termelés 05 százalékos emelését.* Az épületgépészeti építésvezetőség felhívásához a főnökség mind a 6 építésvezetősége csatlakozott.

Széles körű munkaverseny bontakozott ki a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére *Ferencvárosban*, az ország legnagyobb pályaudvarán. A februári termelési tanácskozásokon a C-tur kezdeményezésére sorra születtek a vállalások. A dolgozók jó munkája eredményeként január 1-től február 10-ig *a tehervonatok menetrendszerinti indításánál 75,22, a TEEM vonatok menetrendszerinti indításánál 94, a tehervonatok átlagos terhelésénél 99,54, a kocsikihasználásnál januárban 99,88 százalékos eredményt értek el.* Különösen figyelemre méltó a vállalásnak az a pontja, mely szerint a ferencvárosi vasutasok 1965-ben, a bázis időszakhoz viszonyítva

10 százalékkal növelik a két guritódomb teljesítményét és a kedvező hónapokban megközelítik a napi 7000 kocsi guritását.

Győr állomás dolgozói az 1965. évi tervek és célkitűzések maradéktalan teljesítése érdekében vállalták, hogy a személyszállító vonatok menetrendszerinti indításánál 99, a tehervonatok menetrendszerinti indításánál 88, a tehervonatok átlagos terhelésénél 98 százalékra teljesítik a tervet. *1964-ben az idegen kocsik 31 órát tartózkodtak az állomáson. Ezt az idén 27 órára, tehát 4 órával tervezik csökkenteni.*

Nagybátony állomás dolgozói is éves munkaversenyt kezdeményeztek a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére. Vállalták, hogy a tehervonatok átlagos terhelését a múlt évi *1935 tonnáról 1945 tonnára emelik.* A kocsitartózkodási idő és a kocsikihasználásnál a bázishoz viszonyítva 1—1 százalékkal kívánnak jobb eredményt elérni. Ezen kívül április 4-ig ünnepi műszakot kezdeményeztek az állomás dolgozói.

Emberséges hangon

Írta: Gulyás János, a szakszervezet titkára

Egyre többször hallhatunk arról, hogy egyik-másik vezető meg nem engedhető hangon beszél beosztottaival. Ha beszél! Mert nemegyszer megtörténik, hogy a dolgozó kérésére: *„szeretnék önnel beszélni" azt válaszolja, „de én magával nem".*

A vasúti munka elengedhetetlen velejárója a fegyelem. Ez feltételezi az alá és fölé rendeltséget. De ez a munkában elfoglalt helyet, *nem pedig feudális viszonyt, az úr és a szolga viszonyát jelenti.* A vezető és a beosztott egymásnak munkatársa. Ha tevékenységi körük a munka természeténél fogva különböző is, tettüknek közös irányt szab a közös cél.

Miből táplálkozik egyesek helytelen mentalitása, modora, vagy méginkább modortalansága?

Legtöbbször abból, hogy az ilyen vezetők megfeledkeznek arról, hogy valamikor ők is beosztottak voltak, hogy *a dolgozók bizalmából* kerültek vezető állásba. Elfelejtik, hogy vezető csak az lehet, aki vezetni képes. A vezetési készség egyik kritériuma az emberekkel való igazságos bánásmód. Ha figyelembe vesszük azt hogy *a megengedhetetlen hangnem általában ott uralkodik el, ahol nem jól megy a munka*, máris a dolog velejénél vagyunk.

A vezetésre képtelen, szervezési készséggel nem rendelkező vezető — értek alatta minden rendű és rangú vezetőt — gorombasággal, durvasággal, embertelen hangnemmel akarja palástolni vezetési képtelenségét, de egyben azt is bizonyítja, hogy méltatlan a beosztására. *Az embertelen hangon többet követelő vezető fordított eredményt ér el.* A gorombasággal illetett, önérzetében megbántott ember ahelyett, hogy nagyobb odaadással és szorgalommal dolgozna, rontja a közhangulatot, csak tessék-lássék módon dolgozik.

A vezető tekintélye annyi, amennyit igazságérzete, hozzáértése — *ebben az emberismeret és az emberekkel való bánásmód is benne van* — példamutatása alapján kivívott. A nagy hanggal, durva szóval tekintélyt szerezni akaró vezető az ellenkezőjét éri el: *a dolgozók elkerülik, segítségadás helyett ott gáncsolják tetteit, számításait, ahol tudják.*

Egyetlen vezetőnek sincs joga *megalázni az embert, munkatársát, gorombán, durván bánni a vezetése alá rendelt dolgozóval. Aki ezt teszi méltatlan a vezetésre.* A vezető minden tudása, erélye, tekintélye kevés ahhoz, hogy önmaga oldja meg a feladatokat. A legszebb terv, a legjobb vezetői elgondolás csak írott betű, halvaszületett idea marad *a végrehajtó ember következetes, lelkiismeretes munkája nélkül.* A Horthy-rendszer gerinctörött proletárja egy országépítő közösség megbecsült tagja lett. A vakfegyelmet, az önként vállalt, öntudatra épült fegyelem váltotta fel. Polgárjogot nyert a dolgozó emberi méltósága. Büntetlenül ne sérthesse meg az alkotmányban, a szabadságban, írott és iratlan törvényeinkben lefektetett jogot semmilyen rendű és rangú vezető.

Ahol jó eredményeket érnek el a munkában, ahol a nehézségeken sokszor ember feletti munkával lesznek úrrá, ott az eredőt keresve hamarosan a vezetők és beosztottak munkában kovácsolódott összefogásához érkezünk. Embertelen hangon kikényszerített példamutató munkáról sehol nem hallhatunk.

A vasutas dolgozók túlnyomó többsége tekintélytisztelő. Elismeri a vezető erényeit, kisebb emberi hibái felett is el tud nézni. Az emberséges vezető mindenkor számíthat rájuk, de sem fegyelmet, sem kellő tiszteletet ne várjon tőlük az, aki maga sem tud tiszteletet adni.

A magáról gyakran megfeledkező vezető sokáig palástolni tudja jellembeli fogyatékosságait. *Mert éppen jellembeli gyengeségeinél fogva felfelé hajbókoló.* Aki ritkán találkozik vele — s főleg, aki csak őt hallgatja — felületesen megállapítja: *szigorú de igazságos.* Az ilyen szigor azonban messzejár az igazságosságtól. Az emberek lakva ismerik meg egymást. És ez erre az esetre konkretizálva a mindennapi munkában való együttlétet jelent. Nem árt alkalomadtán a vezetetteket is megkérdezni a vezetők munkájáról, magatartásáról, emberségéről, vagy embertelenségéről. A vezetés tekintélyének alátámasztása ez az emberséges, igazi vezetőnél, s a nagyobb hibák bekövetkeztének megállítása lehet ellenkező esetben.

Mi megbecsüljük a fegyelmet, tekintélyt tartó, igazságos mértékkel mérő vezetőt. Törekvésében az ilyen vezető a szakszervezet legmesszebbmenő támogatására számíthat. Beosztottai, munkatársai is erényének tudják be ezeket a tulajdonságait. A dolgozók nagy többsége szívesen látja azt a vezetőt, *aki egyértelműen, igazságosan osztja a bírálatot és a dicséretet.* Az ilyen vezetőnek megvan a legjobb értelemben vett tekintélye, számíthat a dolgozók támogatására, akik fegyelmet tartó törekvéseikben is megértő munkatársai.

A szakszervezeti szervek és funkcionáriusok munkájának velejárója, az érdekvédelem körébe tartozó tevékenység a dolgozók megbecsülésének megkövetelése is. *Egy-egy jó szó, biztató hang nemegyszer többet jelent minden anyagi elismerésnél.* S hogy ilyen légkör legyen úrrá a vasúton, annak kialakításában a mozgalmi szervek igen sokat tehetnek. Amikor a vezetők tekintélyének biztosítását segítik egyrészről, ne tűrjék el a másik oldalon semmilyen rangú vezetőtől az embertelen hangnemet, a dolgozók megalázását.

Miniszteri dicséret a nemzetközi nőnap alkalmából

A miniszteri dicséretben részesült nők egy csoportja. Középen Varga Dénesné m. intéző beosztott pályamester.

(Németh Gyula felv.)

Bensőséges ünnepség színhelye volt március 6-án a vasúti főosztály kultúrterme. A vasút vezetői a nemzetközi nőnap alkalmából több olyan nődolgozót hívtak meg, akik példamutató munkát végeznek. A meghívottak előtt a vasút vezetői és a vasutasszakszervezet elnöksége nevében *Lindner József* vezérigazgató-helyettes mondott rövid ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta a nemzetközi nőnap jelentőségét, majd elismeréssel beszélt azokról a nődolgozókról, akik a szolgálati helyeken derekasan megállják helyüket.

Ünnepi beszéde végén a vasút vezetése és a szakszervezet elnöksége nevében elismerését fejezte ki a jelenlévők és rajtuk keresztül valamennyi vasutas nődolgozó munkájáért, majd átadta a jutalmakat.

A nemzetközi nőnap alkalmából kiemelkedő munkájuk elismeréseképpen 44 dolgozó részesült miniszteri, 66 pedig vezérigazgatói dicséretben.

Megváltoztak a munkakörülmények a békéscsabai fűtőházban

Amikor tavaly a békéscsabai fűtőházban jártunk, *Mészáros István* műhelybizottsági titkár nem fogyott ki a panaszokból. Meg is volt rá az oka. A mozdonyszín mindenütt beázott. A nedvesség foltokat rajzolt a falakra. A padozaton gödrök tátongtak. A jég kupacokban állt. Füstös, hideg és barátságtalan volt a munkahely.

Sokoldalú felújítás

Most újra ellátogattunk Békéscsabára. Mészáros István örömmel újságolta a nagy változást. *Az elmúlt évben teljes egészében felújították a mozdonyszín tetőszerkezetét.* Nyomát sem láttuk a beázásnak. A vastartókat frissen mázolták. A falakon pótolták a lehullott vakolatot, elvégezték a meszelést is.

A régi kályhákat is kicserélték ujakra. Jelenleg hat ágyú-kályha ontja a meleget. Újdonság a motorszín leválasztása, ahol *központi fűtés biztosítja a kellemes ott-tartózkodást.* Korábban gyengén működött a ventillátoros központi elszívó. Az átalakitás után tíz egyedi kürtő vezeti el a fűtőházban keletkező füstöt, gőzt. A gép- és esztergaműhelyben dolgozók sokat panaszkodtak, hogy a helyiségeket nehezen lehet kifűteni. A mennyezet-képzés, illetve a padlástér-kialakítás ezt a problémát is megoldotta.

Sor került a villamos vezetékek és berendezések felújítására is. Ezzel megszűnt az a gyakori veszély, hogy a kezelőasztalok rázzanak. *A mozdonyszín világítása is megjavult.* A mennyezetre új fénycsöveket és higanygőz-lámpákat szereltek fel.

Az asztalosok nagy szakértelemmel végezték el az ajtók, ablakok és kapuk javítását. Így a nyílászárók most már elállják a hideg útját.

Korszerű berendezések

Nemcsak az épület felújítására fordítottak nagy gondot. *Új, korszerű berendezések is kerültek a fűtőházba.* A múlt év végén állították üzembe a modern gépi meghajtású kalapácsot. A csővágó gép is sokat segít munkájukon. A mozdonyok hajtó és csatló rúdjait korábban kézi meghajtású berendezéssel préselték be. *Most üzembe helyezték a hidraulikus prést, így három órával csökkentették ezt a fontos munkaműveletet.* Kizárták a nehéz fizikai munkát és a préselésnél öt munkás helyett kettő is elegendő.

A kocsiműhelyben sokat bajlódtak a dolgozók a kerékpárok cseréjével. Korábban 3 tonnas hévérekkel próbálták a kocsikat magasba emelni. Most 25 tonnás gépi emelővel végzik el ezt a rendkívül nehéz munkát.

A kiöregedett gyalugépet is kicserélték. *Az új, nagy teljesítményű gyalugéppel meggyorsult a munka.* Az áramkiesés miatt pedig bekötötték az új egyedi áramfejlesztő berendezést. Ezzel biztosították a folyamatos, zavartalan munkát.

Külön szót érdemel, hogy a fűtőház üzemi konyháján rövidesen bekötik a gőzüstöket. Továbbá villamos tűzhely és sütő teszi majd kényelmesebbé Fekete Jenőné konyhafőnök szakácskodását.

Ennyi minden történt egy év alatt a békéscsabai fűtőházban. Az is idekívánkozik, hogy 1964-ben teljesítették az élüzem cím követelményeit. A dolgozók így szolgáltak rá a róluk történt gondoskodásra.

Forrai János

A fűtőház újdonsága a hidraulikus prés

(Forrai János felv.)

Cél: a szocialista szolgálati hely-cím megszerzése

Szentlőrinc állomás 60 tagú kollektívája termelési tanácskozáson határozta el, hogy 1965-ben *megszerzik a szocialista szolgálati hely címet.* Célul tűzték ki a kocsitartózkodás csökkentését és a fokozott kocsikihasználást. A kocsitartózkodásnál 90 százalékos, a kocsikihasználásnál pedig 98 százalékos teljesítést kívánnak elérni, ami megfelel az élüzemszintnek is. A szolgálati hely ezen belül vállalta, hogy márciusban, felszabadulásunk 20. évfordulója tiszteletére *a kocsitartózkodást 93,5 százalékra, a kocsikihasználást pedig 98,5 százalékra teljesíti.*

Feladat van bőven. Hiszen ez a kis állomás Pécs, Dombóvár, Barcs és Sellye átmenő forgalmát is biztosítja. Az elmúlt évben *536 irányvonatot indítottak* és ezt ebben az évben is el szeretnék érni.

Az állomás dolgozói jó munkát végeztek eddig is. A kitűzött célt, az élüzem feltételeket teljesítették. A balesetek száma 1963-hoz képest csökkent. Üzemi baleset 1964-ben nem volt.

Tőke János

A szocialista brigádvezetők II. országos tanácskozásra készülnek

Debrecen állomáson dolgozik

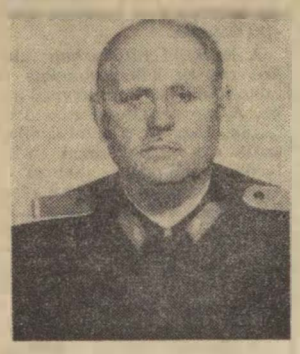
Pataki Elekné személypénztáros,

a vasút első női *szocialista munka üzemrész* vezetője. A személypénztár három női brigádja 1962-ben tűzte célul a szocialista brigád cím elnyerését, majd 1964-ben együttesen határozták el: *megszerzik a szocialista munka üzemrész címet.*

A három női brigád a gazdasági és a mozgalmi szervek segítségével teljesítette vállalását, s ma már a megtisztelő cím boldog tulajdonosai. Teljesítményükkel elégedettek az állomás vezetői. Ezek az asszonyok az életben is becsülettel megállják helyüket. A kollektíva örökbe fogadott egy árva gyermeket. *Lakatos Erzsikét.* A kislány részére havonta 80 forintot tesznek takarékba. Az örökbe fogadott kislány a nagyobb ünnepeken és a nyári idényben felváltva egy-két napot tölt az üzemrész tagjainál. Erzsike a „pótmamáknál" ugyanolyan ellátásban részesül, mintha ő is édesgyermek lenne.

Kaposvár állomáson évek óta eredményesen dolgozik

Dani József vonatvezető



12 tagú szocialista brigádja. *Udvarias magatartásukért az utazóközönség már több ízben eljuttatta elismerését a kaposvári állomásfőnökséghez.* A brigádvezető Dani József tagja az állomás szakszervezeti bizottságának és a szakszervezetek Somogy megyei Tanácsának.

A brigádban nagyszerű a közösségi szellem. Gyakran szerveznek közös színház- és mozilátogatást, rendszeres látogatói a góckönyvtárnak és a társadalmi munkából is mindig kiveszik részüket.

A pécsi fűtőházban

Cseke László motorvezető.

és 12 tagú szocialista brigádja elismerésre méltó munkát végez. Fő erényük a pontosság, a rend és a tisztaság. *Vállalt kötelezettségeiknek évek óta maradéktalanul eleget tesznek.* A szocialista brigád címet már többször elnyerték. Legutóbb megkapták a brigádzászlót. Cseke László és a brigád kilenc tagja több ízben részesült Kiváló Dolgozó kitüntetésben.

Pataki Elekné, Dani József és Cseke László szocialista brigádvezetők eredményes munkájukkal érdemelték ki, hogy részt vehetnek a szocialista brigádvezetők II. országos tanácskozásán.

A KEZDET JÓ

Nehány héttel ezelőtt látott munkához Szeged-Rókus állomás újonnan választott szakszervezeti bizottsága. Az első félévi munkatervben figyelembe vették a vezetőségválasztó taggyűlés határozatát. *Halasi Szilveszter* munkásellátási felelős igen aktívan látott munkához. Ennek eredményeként az étterem már tisztán, kifestve fogadja a dolgozókat. *Szailer László* munkavédelmi felügyelő személyesen győződik meg mindenről a helyszínen. *Kersch Józsefné* gazdasági felelős a bélyegigénylés és kiosztás mellett a kartonlapok és a nyilvántartás rendbehozását vette kézbe. *Vincze Pál* szbtitkár pedig igen körültekintően végzi a szakszervezeti bizottság munkájának irányítását.

A kezdet jó, reméljük az eredmény sem marad el.

Tótka Károly
Szeged

A kapusok bizalmija

Miskolc tiszai pályaudvaron a kapusok, levélkezelők és értesítők újból *Herczegfalvi Györgyöt* választották meg bizalmivá. Nem véletlenül. Immár 18 éve végzi ezt a megtisztelő feladatot odaadóan, fáradtságot nem ismerve. Vidéken lakik, s a járás is nehéz neki, mert bal lábára rokkant. A szakszervezet több mint másfél évtizedes bizalmi munkájáért emléklappal tüntette ki — de mint mondja — legnagyobb kitüntetés részére a dolgozók megbecsülése és bizalma.

Kisvárdai János
Miskolc

Hűen a Tanácsköztársaság eszméihez

Negyvenhat évvel ezelőtt, 1919. március 21-én évszázados elnyomás, nyomor, nélkülözés közt teremtette meg a magyar proletariátus a néphatalmat. *A világ második proletár állama jött létre a Magyar Tanácsköztársaság megalakításakor.*

A párt vezette magyar munkásosztály, népünk testvérét és példáját követte történelmi tettében. A szovjet nép győztes, Nagy Októberi Szocialista Forradalma volt a minta. A százezernél is több magyar hadifogolynak, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelméért vívott, harcokban szerzett személyes tapasztalata jó serkentő volt a magyar szabadság bölcsőjének ringatásához. Így lett a világ első Szocialista Szovjet Köztársaság után, a második a Magyar Tanácsköztársaság.

A szocializmus világformáló erővé vált az elmúlt 46 év alatt. Bebizonyította életképességét, fölényét, a kapitalizmussal szemben. *Ma győzelmes világrendszer a szocializmus. A föld területének több mint egyharmadán békét, biztonságot, jólétet biztosít a népnek.* Békés gazdasági versenyt teremtett a kapitalizmussal és e verseny döntő szakaszához érkezett. A versenyt kezdeményező Szovjetunió hétéves terve megvalósításával szilárdan a kommunizmus műszaki, technikai talajára lép, s vele együtt a szocializmus építésében menetel 14 ország népe. *A 46 évvel ezelőtti szovjet—magyar szocialista szigetből a szocializmus tengere lett.* Ázsia, Európa után Afrika és Amerika kontinensén is gyökeret vert a szocializmus.

A forradalmi győzelem után az alkotó új szocialista munka következett. Sárguló papírok őrzik rendeletek, plakátok, röplapok, újságcikkek sorait a Tanácsköztársaság programját, tetteit.

Mint saját életét, úgy védte, ápolta és támogatta a néppel együtt a vasúti műhelyek munkása a Magyar Tanácsköztársaságot. *Fiatalok, gyermekes anyák és aggastyánok százezrei köszöntötték az utcákon az új hatalmat. 18 és 50 év között minden férfi hadrakész volt a Vörös Hadseregben, hogy fegyverrel, életével védje az antant-imperializmus ellen fiatal szocialista köztársaságunkat.* Az 50 éven felüli sem volt ritka az újonnan szervezett hadseregben. Erről tanúskodik Perényi János levele a Népszavában. *„Jelentkeztem a harctérre. Landler elvtárs csapatába be is voltam osztva, de aztán hazaküldtek, mert öreg vagyok. Ragaszkodom hozzá, hogy tessék felvenni a jelentkezőt, ha elmúlt is 50 éves. Most tudjuk miért kell harcolnunk, nem úgy, mint 1914-ben. Tessék ezt a hadügyi népbiztos elvtársak tudomására hozni, én soka nem akarok várni.* Elvtársi üdvözlettel: Perényi János, Északi Főműhely."

Az imperialista túlerő 133 dicső nap után mégis győzedelmeskedett a Tanácsköztársaság felett. De a szocializmus tervei, eszméi bennmaradtak a szívekben. *25 esztendős fasiszta remuralom minden eszköze és erőfeszítése ellenére élt, létezett és dolgozott az eszme hordozója, a párt,* amely a szívekben és az értelemben fenntartotta a forradalom új reménysugarát, a szocializmus egyszer már felcsillantott fényét. Nem hiába!

Amit 1919-ben nem sikerült megoldani, az 1945 után valóra vált. *Az elmúlt 20 esztendő szocializmusért vívott küzdelmében, 1919 útját járta népünk.* 1919 dicső 133 napja és a felszabadulás utáni két évtized meggyőzte népünket és népünk minden igaz barátját arról, hogy jó úton jár a magyar nép. Népünk örökre és visszavonhatatlanul a szocialista eszmék hordozója, a szocializmus építője. Erről tett tanúbizonyságot 1956-ban is, az ellenforradalmi lázadás nehéz napjaiban. Népünk erősebb volt, mint 1919-ben, és erősebb, mint az ellenforradalom erői.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom és a példáján született *Magyar Tanácsköztársaság dicső történelmi tette, a névtelen százezrek hősi tettei soha nem halványuló fényével világítják az utódok útját, utunkat a szocializmus új győzelmei felé.* Népünk, munkásosztályunk betartotta és hűen követi *Lenin* 1919. május 21-én, a magyar munkásokhoz küldött üzenetét, tanácsát: *„Legyetek szilárdak és a győzelem tietek lesz!"*

A vezetőségválasztó taggyűlés sem tudta kihúzni a tüskét

Az őszinteségről, a bírálatról esett a legtöbb szó a *Rákos Motorüzem Főnökség* küldött értekezleten. A vezetőség beszámolója után először *Antal József* mozdonyfelvigyázó szólalt fel. Bátor, határozott hangon a szakszervezeti bizottság, a műszaki vezetés és a pártszervezet közötti ellentétről beszélt. Felszólalását sokan helyeselték. Egymásután emelkedtek magasba a kezek.

Nem őszinték az emberek

Gondoltam, no ez egy viharos tanácskozás lesz. A viharnak azonban csak a szele csapott meg. Amikor már a nyolcadik felszólaló is azt a bizonyos „tüskét" említette, de ő sem beszélt róla, a jegyzetfüzetembe a következőt írtam: *„Nem őszinték az emberek!* Vajon mi az oka a kendőzésnek. Egyáltalán mi az a tüske, ami az emberekben van."

A küldött értekezleten nem kaptam rá választ. Az agyoncsépelt, állandóan ismételt szavakon kívül mást nem hallottam. Pedig az emberek arcán láttam, hogy valami nincs rendben. Valami nyomja a szívüket.

Bugyi Sándor segédmunkás felszólalása sejtette a legjobban, hogy a főnökségnél nincs minden rendjén.

— *A dolgozók igen is tudjanak mindenről, ami rajuk tartozik* — magyarázta. — *Ha mi őszinték vagyunk, elvárjuk, hogy a vezetők is őszinték legyenek. Mint egy nagy családnak, úgy kellene élnünk. Egy családban elsősorban az apához, itt a munkahelyen a vezetőhöz kell őszintének lenni. De hogyan legyek én az, ha érzem és tudom, hogy velem szemben nem őszinték.*

Ennél többet ő sem mondott. Pedig már vagy három órája ültünk a kultúrteremben. Egyik felszólalás a másik után és csak annyit lehetett érzékelni, hogy valamelyik vezetővel nincsenek megelégedve.

Még másnap is fülembe csengett az állandóan és sokat ismételt szó: „tüske". Tüske, amit ezen az értekezleten nem sikerült kihúzni. Ott maradt az emberekben, mert senkinek sem volt bátorsága, hogy őszintén, nyilvánosan elmondja azt a bizonyos ügyet.

Az aktákat vallanak

Miután erre a küldött értekezleten nem kaptam választ, máshol néztem utána. A budapesti bizottság múlt évi vizsgálata alapján készült feljegyzésekből már világosan kiderül, mi az a sokat emlegetett tüske. *De miért egy vizsgálat irataiból kellett mindezt megtudni?* Miért nem mondták el, ha tudták, azok a munkában becsülettel helytállt kommunisták és szakszervezeti aktivisták, akik ott ültek a széksorokban?

Miért az aktákból kellett megtudni, hogy a motorüzem területén évente jelentős mennyiségű teherkocsit selejteznek és az elbontott vagonok faanyagát a főnök korábban nem adta át a szertárnak, hanem egy raktárban tartotta lakat alatt. S magának tartotta fenn azt a kizárólagos jogot, hogy kinek ad jó és kinek rossz deszkát.

A szputnyikügy is szerepelt a feljegyzésekben. G. I., a villamosműhely dolgozóival *munkaidőben a társadalmi tulajdon terhére 18—20 darab szputnyik formájú asztali lámpát gyártatott, különböző „magasabb" beosztású embereknek, ajándékba, de mást is „fusiztatott".* S amikor az egyik dolgozó a „példát" látva saját magának asztali lámpát készített. *a főnök 100 forintra megbüntette.* De nemcsak őt, hanem mindenkit, akinél fusizásra utaló „bűnjelet" talált.

A szigorúság helyes! *De hol van a következetesség, és főleg az erkölcsi alap, az egyéni példamutatás?* És hol volt G. I.-nek ekkora bátorsága, hogy mindezt megtegye?

És még nagyon sok mindenről vallanak a betűk. Jelenleg is folyik egy vizsgálat a főnökségnél. Remélhetőleg ezután az illetékesek már a törvényesség jegyében járnak el.

Szeréuyi József

A tagok aktivitása a jó eredmények „titka"

Több mint 700 szakszervezeti tag, 62 bizalmicsoport, 3 műhelybizottság, valamint az alapszervezet egészének munkájáról számolt be a február 25-én tartott küldöttértekezleten Pécs állomás szakszervezeti bizottsága. Nincs könnyű dolga, aki híven akar számot adni a beszámolóban és az azt követő vitában elhangzottakról. Ugyanis nincs a szakszervezeti munkának olyan területe, melyről a beszámolók és a küldöttek ne szóltak volna.

Sokoldalú beszámoló

Nem a sokoldalúság volt a beszámoló egyetlen erénye, hanem *a helyzet alapos mérlegelése, konkrétsága is jellemezte. Csak hasznos lehet, hogy őszintén, a javítás szándékával igyekeztek felmérni az eddig végzett munka értékét.* A teljesség igénye nélkül idézünk a beszámolóból néhány részletet.

A szocialista munkaverseny szervezésében igen jó eredményeket ért el az állomás, de — állapította meg a beszámoló — *a verseny nyilvánossága nem megfelelő. Többet kell foglalkozni a legjobbak és módszereik népszerűsítésével.* A szakszervezeti munkát tekintve ilyen értelemben is hasznos volt a beszámoló, mert név szerint is megdicsérte az alapszervezet aktivistáit, rámutatva arra, hogy a tagok aktivitása tette lehetővé a beszámolási időszakban elért jó eredményeket. Így elismeréssel szólt *Cserfai József* és *Ribics Ilona* munkájáról, akik szocialista brigádokat patronálnak. A jól dolgozó munkavédelmi őrök közül *Tarkó László* és *Matyók József* kapott dicséretet.

Kiemelte a beszámoló a munkaversenyben elért sikereket, majd bírálta az újítási mozgalom gyenge eredményeit. Két év alatt mindössze 20 újítási javaslatot adtak be, hetet fogadtak el és hat megvalósításra is került. Az idei újítási feladatterv olyan tennivalókat tartalmaz, melyek elősegítik majd az állomás munkáját.

Emelkedett a balesetek száma

Pécs állomáson 1963-ban 21 üzemi baleset történt, a kiesett munkanapok száma 681 volt. *A tavalyi 25 baleset 805 munkanap kiesést okozott.* Tovább kell fokozni az óvórendszabályok és utasítások betartása érdekében végzett agitációs és oktató munkát, de a rendelkezések értelmében szükséges a mulasztók szigorúbb felelősségre vonása.

Felszólalt a küldöttértekezleten *Kinczli József* elvtárs, a szakszervezet Baranya megyei bizottságának titkára is. Elismeréssel beszélt Pécs állomás kiváló gazdasági eredményeiről, a szakszervezeti alapszervezet munkájáról. Az információ javításáról szólva *kiemelte annak szükségességét, hogy az intézkedések, a feladatok gyorsan eljussanak a vezetőségtől a dolgozókhoz.* Elmondotta, hogy a harmadik ötéves terv folyamán *8,5 millió forintos költséggel öltözőt, fürdőt* létesítenek Pécs állomás dolgozói részére.

A vita után elfogadták a határozati javaslatot, amely többek között a műhelybizottságok önállóbb munkáját, a munkaverseny szervezésével kapcsolatos feladatokat és az újítási propaganda javítását foglalja magában.

(Lj)

— **Bensőséges ünnepség keretében** búcsúztattak 35 nyugalomba vonuló vasutas dolgozót a Miskolci tiszai pályaudvaron. Erdélyi János állomásfőnök meleg szavú köszöntője után a szakszervezeti bizottság ajándékokkal kedveskedett és vendégül látta az idős vasutasokat.

A határozat szellemében

Miskolc Gömöri pályaudvar újjáválasztott szakszervezeti bizottsága a választás befejezése után azonnal munkához látott. A reszortok elosztása után mindjárt megbeszélték a feladatokat. Munkájukat úgy ütemezték be, hogy először azokra a problémákra adtak választ, melyeket a választások idején a dolgozók felvetettek.

Elkészítették féléves munkatervüket, melyben figyelembe vették a vezetőségválasztó taggyűlésen elfogadott határozatokat. Ezek közül is kiemelkedik *a szocialista munkaverseny kiszélesítése, továbbfejlesztése, valamint a dolgozók szociális- és kulturális ellátottságának növelése.* Kibővítették és feladatokkal látták el a termelési, munkavédelmi és a TT. albizottságot. Különös gondot fordítottak az újonnan bekerült aktívák segítésére, támogatására, hogy azok is minél hamarabb elsajátítsák reszortjuk tudnivalóit.

A bizalmiak munkáját olyan formában kívánják eredményesebbé tenni, hogy rendszeresen foglalkoznak velük. Új feladatokkal bízzák meg és mindenről tájékoztatják őket. *A szakszervezeti bizottság minden tagja patronál egy vagy két szocialista brigádot, valamint több bizalmi csoportot.* Azok munkáját rendszeresen ellenőrzik és már menet közben megadják a megfelelő segítséget.

A szakszervezeti munka elsajátítása, valamint tudásuk bővítése érdekében, a szakszervezeti bizottság külön tanfolyamot indít a bizalmiak és a munkavédelmi őrök részére. Természetesen, munka közben akadnak problémák, nehézségek is, ilyenkor bátran fordulnak a pártszervezethez segítségért és szakvonali vezetéshez, akik eddig sem vonták meg támogatásukat a szakszervezeti bizottságtól.

Miskolc Gömöri pályaudvaron a választás után eleven, pezsgő szakszervezeti élet bontakozott ki. Munkájukat a határozatok végrehajtásának szem előtt tartásával végzik.

Kisvárdai János

Mozgalmasabb szakszervezeti életet

Mezőtúron az állomás, a fűtőház és a békéscsabai pályafenntartási főnökség I-es pályamesteri szakaszának dolgozói között jó az együttműködés. A három szolgálati hely eredményesen dolgozik. A mezőtúri vasutas fiatalok azonban mégis panaszkodnak. Van ugyanis egy szakszervezeti székházuk, benne televízió, rádió, sakk-készletek, de ez az épület rendszerint kong az ürességtől. *Az újonnan megválasztott szakszervezeti bizottságra vár az a feladat, hogy különböző műsorok rendezésével vonzóvá tegye a székházat.* Ha a szakszervezeti bizottság mozgalmasabb szakszervezeti életet él, és nagyobb gondot fordít a dolgozók művelődésére, kulturális igényeik kielégítésére, minden bizonnyal nem marad kihasználatlanul a szakszervezeti székház.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Megváltoznak a „nehéz emberek"

Erős emberek, mackós járásukkal mázsás ládákat, súlyos zsákokat, hordókat emelnek. Cipelik pincékbe, emeletekre. Mindenhová, a címzettekhez. Szállítómunkások, a MÁV Háztól-házig Nyugati pályaudvari részlegének munkásai, akikkel beszélgettünk.

A közhit még ma is úgy tartja, a szállítómunka italt követel. Maguk a „nehéz emberek" is így nyilatkoztak valamikor: *bor nélkül nem megy a munka.* Ez még nem is olyan régen általános vélemény volt. *Most ebben a részlegben szállítómunkás szocialista brigádok élnek.* Két éve alakultak. Ez a tény arra utal, hogy a szállítómunkások szemléletében valami megváltozott.

Megalakul az első brigád

Hogyan történt ez és mit tettek ennek érdekében?

Nehezen indul a szó, mint ahogyan az első brigád is nehezen alakult meg. Voltak brigádok 1962 előtt is, de ezek rövid idő alatt széthullottak. *Az emberek csökönyös ragaszkodása a régihez, a megszokotthoz, a gúnyos szavak szétszaggatták a bátortalan próbálkozásokat.* Az első brigád, amely átverekedte magát a nagyon is nehéz kezdeten, *Kálmán Györgyé,* a magas, termetű, kerek arcú, már erősen őszülő szállítómunkásé volt.

Amikor megalakultak, nem a termelési eredmények növelését tűzték célul maguk elé, hanem a régi szállítómunkás-szokások elleni harcot. És a küzdelemmel nem is kellett messzire menni. A brigádban is voltak, akik munka előtt rendszeresen megitták az egy litert és úgy tartották, ez a helyes. A fizetési napon pedig nem nagyon ment a munka. Ilyenkor alacsonyabb volt a teljesítmény. Az utcákon, a címzettek felé haladó kocsi is sokszor megállt az italbolt előtt. Persze nem lehet azt mondani, hogy akkor nem dolgoztak. Nekiugrottak a munkának, de könnyen elszólította őket az ital. A vezetők nem számíthattak rendszeresen az emberekre. Elég sok volt a hiányzás, a munkahely-változtatás.

Harc az italozás ellen

— Az italozást nemcsak az egészség, hanem a család is megsínylette és nemegyszer balesetet is okozott — kezdte a brigádvezető, azután úgy folytatta: — *Ez az emberek zömére nem volt jellemző. De elég sok hangadó volt, akik a többieket is magukkal ragadták.*

A brigádtagok az átformálást először brigádon belül kezdték. A tagoknak *Ellenbacher Mihálynak, Fülöp Józsefnek, Maráczi Istvánnak, Markó Istvánnak, Kiss Jánosnak, Sziráki Andrásnak, Rakovszki Sándornak* nem volt könnyű dolga. Sok gúnyos megjegyzést, elítélő, odafricskázott szavakat kellett lenyelniök, amiért munkaidőben elkerülték az italboltot és fizetési napon sem tartottak a többiekkel. Hát még amikor az iskolába iratkoztak.

— Így volt ez az első pár hónapban. Azután abbamaradt a gúnyolódás és elkezdtek gondolkodni az emberek azon, hogy amit mi csinálunk, az nem is olyan rossz.

A brigádtagok közül Sziráki András, Markó István, Maráczi István, Fülöp József, elvégezték a nyolc általánost. Velük együtt és utánuk az üzemrész *még negyvennyolc munkása határozta el az általános iskola elvégzését.* A környezet a hangulat szinte hónapról-hónapra változott. További szocialista brigádok alakultak. Vállalásaikban jelentős szerepet kapott a példamutatás és a szocialista brigádmozgalom terjesztése. Kulturesteket, kirándulásokat, klubdélutánokat rendeztek. Egyéni beszélgetésekkel egymás között tárgyalták meg a kényes kérdéseket. *A brigádok pártfogásba vettek italozó embereket, úgy hogy azok nem is tudtak róla.* Hazakísérték és beszélgetés közben próbálták felebreszteni a felelősségérzetet.

Újabb szocialista brigádok

A nehezen induló változás egyre gyorsabb ütemű lett. Tavaly év elején már négy szocialista brigád van, az év végére hat, *jelenleg pedig nyolc szocialista* brigáddal büszkélkedhet a szállítmányozás.

És nem is akármilyenekkel.

A vezetők a munkában a legnehezebb feladatok megoldásánál is mindig és mindenkor számíthatnak az emberekre. De nemcsak a munkában hanem azon túl is vállalnak. Erről érdekes történetek vallanak.

Varga Pál üzemi balesetet szenvedett és amikor meglátogatták a munkatársai, látták, hogy családi házat épít, amelynek éppenhogy csak az alapjait rakták le. *Nem sokat tárgyaltak, beszélgettek erről, mégis néhány nap múlva három szocialista brigád jelent meg és felhúzták az épületet alig egy hónap alatt. Az építési kedv azután olyan eredményt is hozott, hogy készítettek egy ebédlőt.* Régi gond volt, hogy az öltözőben a mosdó tőszomszédságában állva, vagy piszkos padokra ülve kellett elfogyasztani az ebédet. Ezt sok termelési tanácskozáson vetették fel, de sosem volt rá pénz, beruházási keret.

Elhatározták, megépítik maguk.

A falakat kimeszelték, a padlótól másfél méter magasan faburkolattal látták el és ízléses önkiszolgáló-tálalót is építettek a ma már étteremnek is beillő pincehelyiség baloldalára.

Tanulnak a brigádtagok

A Kálmán-brigád kezdeményezésére most *jó néhányan raktárkezelői iskolára járnak.* Ugyanis eddig sok gondot okozott, hogy aki nem bírja a fizikai munkát, csak olyan beosztásba kerülhetett, ahol erősen megcsappant a keresete, így azután alacsonyabb lett a nyugdíj is. Most a raktárkezelői vizsga birtokában olyan helyet kaphatnak, ahol nem csökken jelentősen majd a kereset. *A brigádtagok egyre többet tanulnak. Egyre többen veszik kezükbe a könyvet.* A termelési tanácskozásokon is egyre több ötletet, javaslatot vetnek fel. Azok az emberek, akik részben arra voltak büszkék, hogy mindent izommal, erővel oldanak meg, ma sürgetik, szorgalmazzák a munka gépesítését, a jobb munkaszervezést.

Kálmán György szocialista brigádvezető, a szállítómunkások küldötte éppen erről az utóbbiról akar majd szólni a közeljövőben sorrakerülő szocialista brigádvezetők tanácskozásán.

Lepies György

Székesfehérvár csomópont sok új létesítménnyel gazdagodott az elmúlt húsz esztendőben. A fűtőház dolgozói 1963-ban vették birtokukba a 8 és fél millió forintos költséggel épült modern öltöző-mosdóhelyiséget. A képen Preiner Jenő mozdonyvezető, szakszervezeti bizalmi látható öltözködés közben.

(Hemző Károly felv.)

Csökkentsük a gazdaságtalan fuvarozásokat

Az utóbbi években a vasúti áruszállítás mennyisége nagyobb mértékben növekedett, mint a népgazdaság termelése. Ez arra utal, hogy a fuvaroztatók egyes árukat a termelés helyéről nem közvetlenül a felhasználás helyére adják fel, hanem azokat raktározás után továbbítják csak a felhasználás helyére. Az ily módon történő árutovábbítás gyakran indokolt és szükségszerű, de többször szervezetlenségre vezethető vissza.

Ugyancsak indokolatlanul növelik a vasúti szállítások mennyiségét és foglalják le a járműpark szállítóképességét *a rövid távolságú, a túl hosszú, keresztirányú és hajtűirányú fuvarozások is.*

Havi fuvarozási tervet

A gazdaságtalan fuvarozások elleni küzdelemben számottevő szerepe van *a vasúti árufuvarozások havi viszonylati tervezésének,* mely rendszert a vasút a közlekedés- és postaügyi miniszter rendelkezésére 1963 január óta vezette be.

A Vasúti Árufuvarozási Szabályzat és az azt kiegészítő Fuvarozástervezési Feltételek értelmében a vasút csak azoknak az áruknak a fuvarozását biztosítja, amelyek a havi fuvarozási tervben szerepelnek. *A havi fuvarozási tervet a vasút a fuvaroztatók tervadatjelentései alapján állítják össze.* Ezért minden fuvaroztatónak a tervhónap folyamán általa berakni tervezett áruk nemét, rendeltetési állomásonkénti mennyiségét, a továbbításhoz szükséges kocsik számát és típusát, minden tervhónapot megelőző hó 18-ig a feladási állomás részére havi fuvarozási tervbejelentéssel be kell jelentenie.

A szolgálati helyek dolgozói elsősorban ezeknek a terv adatbejelentéseknek *megfelelő felülvizsgálata és elemzése alapján akadályozhatja meg a gazdaságtalan fuvarozásokat.* Ha a tervadatbejelentés szerint a vállalat rövid távolságú, túl hosszú, vagy hajtűirányú szállításokat tervezne, az állomásnak az ilyen szállítások gazdaságtalanságára *az érdekelt vállalat figyelmét fel kell hívnia* és ösztönözni kell a vállalatot arra, hogy ezeket a szállításokat a tervadatbejelentésekből töröljék.

Külön rendelkezés tiltja

Ha az állomás felhívása eredményre nem vezetne, akkor az olyan szállításokat, amelyeket külön rendelkezések megtiltottak — mint például egyes gócpontok 30 kilométeres körzetén belüli forgalmát —, a havi fuvarozási tervadatbejelentésből törölni kell és a tervellenőr útján javasolni kell, hogy azokat a KPM ne vegye fel a havi fuvarozási tervbe. Ugyancsak jelentsék be az állomások azokat a gazdaságtalannak minősülő fuvarozásokat is, amelyeket *jelenleg külön rendelkezések nem tiltanak ugyan, de a fuvarozás gazdaságtalansága nyilvánvaló.* Ezeknek a szállításoknak a gazdaságtalanságát a Központi Szállítási Tanács bírálja el és intézkedik az esetleges megváltoztatásuk iránt.

Az ilyen túl rövid vagy túl hosszú gazdaságtalan fuvarozások ellen az állomások főként azzal küzdhetnek, *ha a kiadott rendelkezések maradéktalan végrehajtását biztosítják és nem tűrik el,* hogy olyan szállítások nyerjenek a havi tervbe felvételt, amelyeket a rendelkezések megtiltanak, megtagadják azok terven kívül történő felvételét és így nem nyújtanak segédkezet a vállalatok részére az ilyen szállítások lebonyolítására.

Az ismételt fuvarozások megakadályozása érdekében a vasút az újrafeladási tilalmat léptette életbe. Az átvevő által kirakandó küldeményt a rendeltetési állomásra történt megérkezés után *ugyanabban a kocsiban, csak a vasút beleegyezésével lehet újból feladni.* Az újrafeladás iránti kívánságot, melyet a vasút csak kivételesen és indokolt esetben teljesít, a rendeltetési állomás főnökéhez kell benyújtani írásban, melyhez *nem hitelezett küldeményeknél csatolni kell az 1000 forint újrafeladási díj befizetését igazoló elismervényt,* hitelezett küldemény esetén pedig a megkeresésben fel kell tüntetni az újrafeladási díj költségviselőjének pontos címét és bankfiók jelzőszámát is.

Csökkentsük az újrafeladásokat

Újrafeladási díjat akkor is fel kell számítani, ha az átvevő, illetve a feladó a megérkezett küldeményt, annak kirakása után más kocsiban szándékozik feladni, kivéve, ha a szóban forgó küldeményhez kellő időben már az előírt módon a kocsit megrendelte.

Az újrafeladásokra vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazása kellő hatást fejt ki a fuvaroztatókra az irányban, hogy az *újrafeladásokat a minimálisra csökkentsék.* Viszont a szabályok nem alkalmazása lehetőséget nyújt arra, hogy az állomások segítségével a fuvaroztatók a gazdaságtalan áruszállításokat fokozzák.

A fentiekben csak tömören vázoltuk azokat a lehetőségeket, amelyekkel állomásaink is *élhetnek a gazdaságtalan fuvarozások ellen.* Mivel az áruszállítási feladataink évről évre fokozódnak, ez ösztönözzön arra minden vasutast, hogy harcoljon a gazdaságtalan szállítások minimálisra csökkentéséért.

Dr. Székely János

Szocialista módon élnek, dolgoznak

A Szombathelyi Járműjavító szocialista brigádjai az 1964-es terv teljesítéséből becsülettel kivették a részüket.

Kovács József 11 tagú lakatos szocialista brigádja 1961-ben alakult. Az elmúlt évi vállalásaik teljesítésével negyedszer lettek tulajdonosai a szocialista brigád címnek. Jelesre vizsgáztak emberségből is. *Nagy János* volt brigádtag Sárváron élő özvegyével ma is — személyesen és levelek útján — kapcsolatot tartanak. Kiskorú gyermekéről gondoskodnak.

A kocsijavító osztályon *Mádé Jenő* brigádja 1963. január 1-én tűzte célul a szocialista brigád cím megszerzését. A brigád azóta is minden munkát, feladatot pontosan elvégez. Szerszámaikat karbantartják, munkapadjaik környékén példás a tisztaság, s erényük a munkafegyelem.

Kovács István

Terroristák garázdálkodnak a berlini S-Bahn szerelvényein

Mint ismeretes, a berlini magasvasút (S-Bahn) Nyugat-Berlinben is az NDK vasúttársaságához tartozik, mint ahogyan a Nyugat-Berlint Nyugat-Németországgal összekötő vasúti személy- és teherforgalmat is az NDK bonyolítja le.

Az S-Bahn egy évi szünet után, *ismét kedvenc vadászterületévé vált a nyugat-berlini terroristáknak,* és az őket pénzelő szélsőjobboldali revansista köröknek.

Őrségben a sínek mentén

Barcs felé robogott a pécsi személyvonat. A 10-es számú őrháznál a pályaőr idejekorán leeresztette a 6-os műutat lezáró sorompót, és kiállt az őrház elé. Amikor a csattogó gőzmozdony az őrházhoz ért, tisztelgett, és a szerelvényt figyelte. Miután tovagördült a vonat, a sorompóemelő szerkezethez lépett, s a két hatalmas rúd újra a magasba emelkedett.

Ezután tudtam csak beszélgetni az őrház kis irodájában a középtermetű, kerek arcú, szemüveget viselő *Balázs Ferenc* pályaőrrel. Arról kérdeztem, mióta él itt.

Egyedül a dombos tájon

— 1940-ben kezdtem dolgozni a vasútnál, most 44 éves vagyok. Itt a 10-es őrháznál tíz éve teljesítek szolgálatot.

— Volt-e már valamilyen probléma a szolgálata alatt?

— A saját hibámból nem volt baleset — válaszolta. — *Néhány évvel ezelőtt az egyik őszi estén nagyon megijedtem. A viharos erejű szél kicsavart egy fát a vasút mellett, és éppen akkor jött a 908-as gyorsvonat Pest felől. Arra dőlt a fa. Szerencsére nem történt különösebb baj.*

A 10-es őrház egyedül áll a dombos tájon. Közelében sehol sincs lakóház. A legközelebbi állomás *Bicsérd,* több mint egy kilométer. *Tarcsa* és *Fenyőpuszta* még messzebbre esik innen.

— Eleinte nagyon furcsa volt — folytatta a pályaőr —, *hiányoztak a szomszédok, a közösség. De ezt a „remete" életet is megszokja az ember. Ide köt a szolgálat. A gyerekek is megszokták, hogy nem mehetnek a szomszédba játszani.*

A kis őrszoba ablakában petróleumlámpa áll.

— Ezzel világítanak?

— Villanyunk még nincs. Olvasni pedig szeretek, ezért is kell most már szemüveget viselnem. A gyenge világítás mellett sokat erőltettem a szememet.

— Mit olvas?

— Megkérem az erre járó utasokat, hogy hozzanak újságot. A Nők Lapjára előfizetett a feleségem, és néha még a Képes Újsághoz is hozzájutunk.

Fontos a figyelés

— Szolgálata közben mire kell különösen vigyáznia?

— A sorompót időben, három perccel a vonat érkezése előtt eresztem le. *Igen fontos a vonatok megfigyelése is.* Ügyelni kell, nem adnak-e valami jelzést a vonatról, nincs-e valami rendellenesség. Nemcsak formális tisztelgés ez, hogy kiállunk az őrház elé, amikor jön a vonat.

Így veszik észre a pályaőrök a hőnfutott kocsit vagy az esetleg megcsúszott rakományt. A következő állomásra telefonon szól Baláz; Ferenc is, ha ilyesmit tapasztal. Baleseteket előzhetnek meg az ilyen telefonok.

— Legutóbb, másfél hónap, ja, egy hőnfutott kocsit fedeztem fel — mondotta. — *Ötven forint jutalmat kaptam a figyelmességemért. Gyakorta adódik ilyen „mellékkereset".*

Rózsafák az őrház előtt

Rózsafák állnak az őrház előtt. Papírral kötözte be azokat, hogy védje a fagy ellen.

— Én ültettem ezeket a rózsákat. Sajnálnám, ha elpusztulnának. Nyáron nagyon szépek. Gazdaságom is van. Baromfiak meg sertések.

Az őrházban levő szobakonyhás lakásban sürög-forog a pályaőr felesége. Élénken pergő nyelvvel magyaráz.

— Az imént jöttem meg Pecsről. Fél nap rámegy egy-egy ilyen bevásárló útra. Különben szeretek itt élni, bár a villany nagyon hiányzik. A három gyermekünk petróleumlámpa fényénél tanul. A villanyt nem hozhatja ide a vasút, mert a fővezeték messze van, drága lenne. Azt mondják, nincs rá keret. A lakás is kicsi, de amíg itt leszünk már kibírjuk.

— Hová készülnek?

— A sajátunkba. Családi házat építettünk Szentlőrincen. Két szoba, konyha, éléskamra és fürdőszoba is lesz benne.

Hiányzik a villany

Néhány kilométerrel odébb bokáig érő sárban jutottam el a 15-ös őrházhoz. Feleségével és két gyermekével lakik itt *Adravecz Károly* pályaőr. Villany nincs. A telepes rádió a család egyetlen szórakozása. A telepre meg ügyelni kell, mert nagyon hamar kimerül és az új 102 forint.

Az őrház szolgálati helyiségének falán öreg óra ketyeg. Rugóját a hosszú lánc végére akasztott súly helyettesíti. Meg is kérdeztem a pályaőrtől:

— Hány éve jár itt ez az óra?

— Nem tudom, de már biztosan igen öreg. Ez a mi szórakozásunk, ha éjszaka szolgálunk. A nagy csöndben csak az óra ketyegését hallja az ember.

A pályaőr felesége is bekapcsolódik a beszélgetésbe.

— Gyermekeink már nagyok, még egy szoba elkelne — mondotta az asszony. — *Meg a villany, az nagyon hiányzik. Én még mindig faszénnel vasalok. Olyankor megfájdul a fejem a széngáztól. Lenne pénzem mosógépre, de hiába, áram nélkül mit érek vele.*

Nyáron szép, télen nehéz az élet

Azt is elmondta, hogy nyáron nagyon szép ez a vidék, s akkor nekik is könnyebb. Máskor azonban nehéz itt élni — távol a községtől, az emberektől és egy kicsit talán a kultúrától is. Így aztán sok mindenből kimaradnak. Nem értesülnek arról, ha a boltba olyan áru érkezik, amelyet ritkábban lehet kapni, s azt sem hallják, mit dobolnak a faluban.

— Ha nálunk beteg van a házban, hiába hívjuk az orvost — szólt Adravecz Károly. — *Nem jön, mert messze vagyunk. Nekünk kell menni, ha tudunk. Amikor a feleségem a lábát törte, tíznapos késéssel került gipszbe a lába. Még ma is érzi a következményét.*

Az ország vérkeringését, az élet ezernyi kapcsolatát teremtő és fenntartó sínek mentén ezrek élnek így. Közel a vasúthoz és mégis távol a világtól, mert náluk sohasem állhat meg a vonat. Nehéz, küzdelmes a pályaőrök élete, nem ártana, ha jobban törődnének velük.

L. J.

ORVOSI TANÁCSOK

Hogyan táplálkozzanak a májbetegek

Írta: dr. Várkonyi Sándor adjunktus

A vasúti munka sajátos életmóddal és élelmezési szokásokkal jár. A szolgálati ágaként más és más élet- és élelmezési ritmus, stílus főleg akkor játszik fontos szerepet, ha a dolgozó egészségi állapotában tartós változás állt be. *Ilyen változás például a járványos májgyulladás utáni állapot, vagy a különböző eredetű idült májbetegségek.* Az orvos már munkaképességet állapít meg, de az étrend tekintetében még bizonyos előírásai vannak. Nem kis gondot okoz ez a betegnek, az őt élelmező családtagoknak és az üzemi konyhák vezetőinek.

A probléma forrásai

Idült májbetegség miatt gondozás alatt álló 3000 vasutas csaknem 50 000 alkalommal történt észlelése kapcsán megfigyeltem, hogy a probléma *két forrásból fakad.* Az egyik a betegeknek már említett különleges életmódja, a másik a diéta fogalmának helytelen értelmezése.

Lássuk az első problémát. Nem kétséges, hogy gyógyélelmezés tekintetében *más elbírálás alá esik a mozdonyvezető, fűtő, vonatkísérő és más elbírálás alá esik a pályaőr.* Előbbiek az ország egyik végéből a másikba utazva nemcsak sajátos életmódot élnek, de élelmezésüknek stílusa, ritmusa is más, mint az utóbb említett pályaőré, akinek lakása, munkahelye egybeesik és rendszerint háztáji gazdálkodást is folytat. *Más az élelmezése a hol éjjel, hol nappal dolgozó állomási alkalmazottnak,* mint a hivatalokban nappal nyolc órát dolgozó adminisztrátoré.

Különbség van az otthonától távol munkásszálláson élő, az időjárás viszontagságai közepette talpfákat cipelő, tömőcsákányt emelgető pályamunkás és a lakásával azonos városban járműjavító üzemben dolgozó munkás élelmezése között. *A betegnek és az ő elelmezésével foglalkozó családtagjainak a tevékeny részvételével tudja csak az orvos ezeket a problémákat részleteiben megismerni,* az élelmezésmódját célszerűen befolyásolni, a diétás előírásokat a munkakörülményekkel összehangolni.

Mit értünk diéta alatt

A másik probléma a gyógyélelmezés helytelen értelmezése. *Diéta alatt a betegek nem igen értenek mást, mint tilalmak sorozatát.* Az orvos elmondja, mit szabad, mit nem sz bad enni és melyek azok az ételek, amelyek kifejezetten szükségesek a gyógyuláshoz. *A beteg ebből rendszerint csak a tilalmat vési a fejébe. Étmódja így szükre szabott, egyhangú lesz.* Az életfontos tápanyagok tartós hiánya az egészség és erőbeni állapot további romlását okozza, a változatosság hiánya pedig elkedvetleníti a beteget. Elkeseredése egy-egy alkalommal könnyelmű étrendi kihágás megkockáztatásához vezet. Ez azután a panaszok súlyosbodását eredményezi. Igyekszünk a betegek kívánságait, ízlését megismerni és célszerűen befolyásolni. *Örömmel, sokszor hitetlenkedve veszik tudomásul, hogy sok-sok mindent ehetnek, csak apró, könnyen megtanulható és keresztülvihető konyhatechnikai eljárásokkal kell az ételeket elkészíteni.*

A legtöbb háztartásban az egész évi élelmezés 50—60 féle étel variálásából adódik. Csaknem ugyanazokból az alapanyagokból a diétás szakácskönyvek az elkészítési módok változtatásával *több mint ezer féle ételreceptet ismertetnek.* Ne abból álljon tehát a beteg élelmezése, hogy az otthon évtizedek óta megszokott 50—60 féle ételből kapja folyton csak azt a 15—20 félét „amit ő is megehet", hanem a diétás ételkészítési technika *(szükség esetén ételszállítási technika, például szélesszájú hőpalack)* segítségével tegyük élelmezését táplálóvá, ízlésessé, ízletessé és változatossá.

Az eddig elmondottak általánosságban mindenféle idült betegség diétás kezelésének az elvi alapja. Nézzük most már ezeknek a tükrében a májbetegek diétáját.

A májbetegek étrendje

Az idült májbetegek étrendje legyen *alkoholmentes, zsír-, fűszer-, rostszegény-, fehérje-, szénhidrát- és vitamindús.* A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy *a szeszesitalok kerülendők.* Zsíradékból napi 5—8 dekagrammal több nem fogyasztható. Tejszín, tejfel, étolaj, vaj, szárnyasok zsírja, disznózsír, margarin jelentik a zsiradékokat. Felsorolásuk az emészthetőség sorrendjében történt, a legutoljára hagyott margarint ajánlatos teljesen mellőzni.

A májbetegségekhez a gyomor-bélcsatorna, az epeutak és a hasnyálmirigy mozgási és nedvelválasztási zavara is gyakran társul és ezek miatt *a fűszeres és rostos dolgok panaszokat okozhatnak.* Ilyen értelemben kerülendő a hagyma, az erős paprika, a bors, borspótló, majoranna. Használjunk helyettük ízesítésre *paradicsompürét, citromot, citromhéjat, zöldpetrezselymet, kaprot, paprikalekvárt (Vitapric), köményt.*

A gyógyulást segítik

Nyugodtan fogyaszthatók a zöldborsóból, zöldbabból, tökből, spenótból, sóskából, sárgarépából, meggyből, almából, egresből, ribizliből készült főzelékek, levesek, mártások, továbbá burgonyából és rizsből minden olyan étel, ami a készítéskor nem vett sok zsiradékot magába. Tea, feketekávé megengedett.

Kifejezetten szükségesek a gyógyuláshoz a fehérjetartalmú ételek. Elsősorban az állati eredetű fehérjék: *a tej, a tehéntúró, a nem zsíros sajtfélék és a nem zsíros húsfélék (borjú, csirke, tyúk, házinyúl, nem zsíros halféle, sertéshúsnak a nem zsíros része és bizonyos fellazító eljárásokkal a marhahús.)* Együnk ezekből minél többet, mert a szervezetnek nélkülözhetetlen építőanyagai és fontos májvédő tényezőket tartalmaznak. Ugyancsak szüksége van a májbetegségben szenvedőnek *szénhidrátokra és vitaminokra is. Ezért lekvárt, mézet, édességet, befőtteket, kompótokat, nyers gyümölcsöket (ha panaszt okoznak, hámozva), könnyű tésztaféléket (a főtt tésztát vékonyra vágva) fogyasszunk.* A csokoládé és a kakaó gyakran okoz emésztőszervi panaszokat, ezért legyünk velük óvatosak.

Javaslat az utazóknak

A tojás mint fehérjeforrás a májnak hasznos. A májbetegségekhez társuló epeút-működészavarok esetében azonban panaszokat okozhat. Ezért fogyaszthatóságát egyénileg kell megítélni. *Aki nem érzi tőle rosszul magát, ehet nyugodtan lágytojást, keményre főtt tojást, buggyantott tojást, tejfelen sült tükörtojást,* kevés zsiradékkal készült omlettet, reszelt sajttal, zöldborsóval, vagy paradicsompürével ízesítve.

Utazószolgálatban ajánlható ételek a nem zsíros sajtfélék és túró. Utóbbit édesen, citromosan ízesítve változatosabbá tehetjük. *Nem zsíros sülthús hidegen* Nem nagyon fűszeres hentesáruk *(párizsi, szafaládé, gyógysonka), ezekhez egy-két deka vaj.* Méz, lekvár, gyümölcs tetszés szerint zsemlével, vagy szikkadt kenyérrel. Nem zsíros süteményfélék. Büfében virsli kevés mustárral, vagy kevés tormával nyugodtan fogyasztható. Meleg italok és ételek keskeny, vagy széles szájú hőpalackokban szállíthatók. Az úton előbb a hentesárukat és a meleg ételeket fogyasszuk el, mert ezek hamarabb megromlanak, a sajtot, mézet, lekvárt, száraz süteményt hagyjuk későbbre.

Az általános gyógyélelmezési alapelvek szem előtt tartásával az itt elmondott néhány diétás tanácsot betegeink hasznosan vihetik át a gyakorlatba és egy kis leleményességgel gyógyélelmezésüket nemcsak hasznossá, de élvezetessé is tehetik.

Munkásvédelmi őrjárat

„Érezzük a felelősséget"

A közelmúltban a szakszervezet központi vezetősége, de az elnökség is értékelte a vasút, ezen belül a járműjavító dolgozóinak munkavédelmi helyzetét, különös tekintettel a baleseti helyzet alakulására. Az értékelés alapján sajnálatosan *rossz fényt vet a járműjavítók műszaki vezetőire, de a mozgalmi szervekre is az a körülmény, hogy az elmúlt évek eredményes munkája után 1964-ben váratlanul nagyarányú visszaesés következett be a balesetek alakulásában.* Az elmarasztalásban — amelyben az elnökség a járműjavítók vezetőit részesítette — mi a Landler Jenő Járműjavító ÜV szakszervezeti bizottsága is érezzük a felelősséget.

Következetes felvilágosító munkát

A fennálló törvényes rendeletek adta jogok és kötelességek alapján *mi sem folytattunk olyan következetes munkát, mellyel a baleseteket — egyrészt a felvilágosító és nevelőmunkával, másrészt a mulasztó személyekkel szembeni eljárással — megelőzhettük volna.* Főként a számonkérés tekintetében maradt el a következetesség. A felelősségrevonás hiánya is hozzájárult ahhoz, hogy 1964-ben a balesetek számszerűségükben és súlyosságukban is növekedtek.

1964-ben balesetből 34 424, egyéb betegségből pedig 300 ezer munkaóra esett ki a termelésből, ami még jobban növelte vállalatunknál az amúgyis létszámhiányból adódó nehézségeket. A termelésből így módon kiesett munkaórák arra figyelmeztetik vállalatunk valamennyi műszaki vezetőjét, de bennünket is, *hogy nagyobb gondot kell fordítani a munkakörülmények javítására,* a munkafeltételek biztosítására, valamint a baleseteket előidéző veszélyforrások felszámolására.

Szakszervezeti bizottságunk a feladatok ismeretében határozta meg a soronkövetkező tennivalókat. *Ehhez a munkához a pártbizottság is megígérte a segítséget.* Tehát megvan az alap ahhoz, hogy jó munkát végezzünk.

Elsődleges feladatunknak tekintjük, hogy megfelelő oktatásban részesítsük a műhelybizottságok munkavédelmi felügyelőit, újjászervezzük és folyamatossá tegyük a munkavédelmi őrségekkel való foglalkozást. A kezdeti lépéseket már megtettük.

Helytelen szemlélet

Szeretnénk megváltoztatni egyes vezetők helytelen szemléletét. Ma még a gazdasági vezetők jelentős része *csak a „tervteljesítés törvényét" tartja magára nézve kötelezőnek, az egyéb törvényeket, így többek között a munkavédelemre vonatkozó törvényt, már kevésbé veszik figyelembe.* Gyakran megfeledkeznek a megfelelő munkafeltételek biztosításáról, nemegyszer szabálytalan munka felett is szemet hunynak. Még kevesebb gondot fordítanak arra, hogy a mulasztó személyekkel szemben eljárjanak. *Egyes gazdasági vezetők gyakran olyan légkört teremtenek, amelyben a dolgozók sem tartják fontosnak a munkavédelemre vonatkozó törvényes előírások betartását.* Ez a körülmény előbb vagy utóbb elkerülhetetlenül a balesetek magas számához vezet, mint ahogy az a múlt évben be is következett.

Néhány jellemző eset alátámasztja a fenti megállapítást. A VIII. osztály vezetői például több esetben eltűrték, *hogy az időszakos orvosi vizsgálatra kötelezett dolgozók a meghatározott időben ne jelenjenek meg az orvosi vizsgálatokon, mondván, hogy ennek hiányát a dolgozók nem érzik.* A figyelmeztetés ellenére is előfordult a vállalat területén, hogy mintegy 60 dolgozó nem vett részt az orvosi vizsgálaton.

Határozott intézkedés...

Tévedés ne essék, mi nem akarjuk mindenáron védeni a dolgozókat, mert az ő magatartásuk is sok esetben hozzájárul a balesetek bekövetkezéséhez. De joggal felmerül a kérdés, a fegyelmezetlenség láttán, *miért nem alkalmazzák a gazdasági vezetők a figyelmeztetés vagy súlyosabb esetekben a dolgozó munkából való — rövid időre történő — letiltását.* E kérdésnél ismételten felmerül a mindenáron való tervteljesítésre és jelentős mértékben a népszerűségre való törekvés. Az üzem pártbizottsága és a szakszervezeti bizottságunk mérlegelte a helyzetet és *határozott intézkedést hozott a 34-es törvényerejű rendelet végrehajtása, a munkavédelmi helyzet megjavítása érdekében.*

A vállalat igazgatója és főmérnöke a március 5-én megtartott baleseti konferencián *nyomatékosan felhívta az osztályvezetők figyelmét a törvényes előírások maradéktalan betartására.* Ezen a konferencián a szakszervezeti bizottság is határozottan állást foglalt amellett, hogy a jövőben szigorú felelősségrevonást kell alkalmazni mindazokkal a személyekkel szemben, akik mulasztásukkal előidézik a balesetek számának növekedését, akik nem tartják be a törvényes előírásokat.

Szatmári József

Baleseti krónika

Veresegyház állomás forgalmi szolgálattevője február 27-én 23 ora 35-kor engedélyt adott Őrszentmiklós állomásnak a 4431 sz. vonat közlekedtetésére. Ezt követően az adott engedély visszavonása és Őrszentmiklós állomás engedélye nélkül szembe menesztette a 4431 sz. vonatot a 4428 sz. menettel. A helytelen intézkedés következményét Erdőkeresztes megállóhely jegykiadóőre, *Molnár Antal* akadályozta meg. A baleset elhárításában tevékeny része volt a 4428 sz. vonat személyzetének, *Kovács Ferenc* mozdonyvezetőnek és *Loksa János* fűtőnek is, akik a késő éjszakai órákban is észrevették az íves pályán szembe haladó, feléjük mozgó kivilágított vonatablaksort.

★

Bárkányi János Balástya állomás II. sz. őrhelyének váltókezelője március 1-én az állomásra bejáró 792 sz. vonat fogadása közben az egyik kocsin rendellenességet észlelt. Bejelentése alapján megállapítást nyert, hogy a rakott G 124 992 sz. kocsi egyik keréktárcsája törött. Balesetelhárítási tevékenységéért Bárkányi Jánost a szegedi igazgatóság jutalmazásra terjesztette.

★

Február 15-én Szatymaz állomásra bejáró 1608 sz. sebesvonatot az állomás külső váltójánál meg kellett állítani, mert a 4. sz. vágányon indulásra készen álló 799 sz. tehervonat mozdonya a biztonsági határjelzőn kívül volt. A veszélyeztetés a késő éjszakai órákban történt. Néhány másodperc késedelem beláthatatlan következménnyel járhatott volna.

★

Február 26-án két vonatszakadás okozott veszélyeztetést, illetve balesetet. A 474 sz. vonatot leszakadt vonatrésze Hort-Csány állomáson megállás közben utolérte. Az utolérés következménye: *egy kocsi összetört, egy kisiklott, az állomáson forgalmi akadály keletkezett.* Ugyanabban az időpontban a 2183 sz. vonat hátsó kézifékes része Angyalföld elágazás és Rákosszentmihály állomások között leszakadt. és az új kihúzó vágányon keresztül Rákosrendező guritóra visszagurult. Ez utóbbinál baleset nem történt.

★

A kíméletlen rájárások rendszerint jelentős anyagi kárt, forgalmi zavart okoznak. Február 22-én *Galgamácsán* két fedett kocsi, 23-án *Taksony* és *Diósgyőr-Vasgyár* állomáson egy-egy kocsi kisiklott, illetve összeroncsolódott. Március 3-án *Székesfehérvár* állomáson két izben egy-egy kocsi, 4-én *Vásárosnamény* állomáson 3 kocsi kisiklott, illetve erősen rongálódott. Az események csaknem kivétel nélkül a jelzésadások megfigyelésének elmulasztása vagy figyelmen kívül hagyása miatt történtek.

★

Az utasítások megszegése, az óvórendszabályok figyelmen kívül hagyása ismét áldozatot követelt. Március 4-én Kunszentmiklós—Tass állomáson Bencze Gábor vonatfékező mozgásban levő, szűknyílású kocsisor közé egyenes testtartással lépett be. Az ütközők összenyomták. Nevezett a helyszínen meghalt.

★

Több baleset származott a járművek jelzésadás nélküli megindításából. A 8562 sz. tolatós tehervonat Apátfalva állomáson, a 2379 sz. vonat gépje Tarcal állomáson, az M. 44 018 sz. tartalék Rákospalota—Újpest állomáson váltóállítás és jelzésadás bevárása nélkül önkényesen megkezdte a mozgást. Kivétel nélkül forgalmi akadály, berendezések és járművek rongálása volt a következmény.

Italozással kezdődött, halállal végződött

Számos példa bizonyítja, hogy a vasúti közlekedésben is jelentős anyagi károkat okozhat, ha a dolgozók már munkába lépés előtt, vagy munkaidőben fogyasztanak szeszes italt. Az ittasság folytán bekövetkező forgalmi és üzemi balesetek megelőzése a túlzott alkoholfogyasztás korlátozása érdekében a 3442 1964. sz. Korm. sz. rendelet alapján a KPM is szigorú intézkedéseket léptetett életbe. *Az intézkedések azt a célt szolgálják, hogy ittas dolgozó vagy szeszes ital semmiképpen sem juthasson a munkahelyre.* A rendelet értelmében szervezetten ellenőrizni kell a szolgálatra jelentkezést és a munkaidő alatti állapotot. Szükség esetén haladéktalanul szigorú intézkedéseket kell foganatosítani egyrészt az ittas személy szolgálatból való eltávolítása, másrészt felelősségre vonása ügyében.

Az ellenőrzés hatékonysága érdekében fokozatosan be kell vezetni az alkoholfogyasztást megbízhatóan kimutató, alkoholszondákkal történő rendszeres vizsgálatokat. *Az alkoholszondás vizsgálatok tapasztalatai azt bizonyítják, hogy az állandó ellenőrzés hatékony balesetmegelőzést eredményezhet,* elsősorban azáltal, hogy italfogyasztás kimutatása esetén az ön- és közveszélyes állapotú embereket azonnal eltiltják a munkától.

A szolgálat közbeni italozás egyik tragikus következményű eseménye szolgáljon erre tanulságul. Február 14-én (fizetés napján) *Komoró* állomáson J. P. állomásfőnök-helyettessel az élen *a szolgálati helyen kancsószámra itták a bort.* Komorón semmi sem volt drága ezen a fizetési napon. A felelőtlen italozás következménye sajnos ezúttal sem maradt el.

Pusztai Mihály 31 éves 4 gyermekes családapa az ital hatására a forgalmi vágányok közé került, és ott lelte halálát.

Ehhez nem kell kommentár. Csupán annyi, hogy *indokoltnak tartjuk a debreceni igazgatóság szigorú eljárását az önmagukról, a közbiztonságról, a szolgálati fegyelemről teljesen megfeledkezett dolgozókkal szemben.* Pusztai Mihály esete pedig szolgáljon mindenki számára elrettentő tanulságul.

H. K.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

8. számból: 104 968 1965. I/B. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek patronálásának szabályozása tárgyában kiadott utasítás módosítása.

9. számból: 104 833/1965 I/3. A. Kiegészítő rendelkezések a Vasúti Ruházati Utasításhoz.

103 333/1965. I/C. Óvórendszabályok kiadása rendjének és alkalmazási körének szabályozása.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL

(Pusztai Pál rajza)

Húsz éve történt

Utasítás és parancs nélkül

A háború mindenütt otthagyta a nyomát, ahogy „távozott" hazánkból Nyugat felé. A Duna—Tisza közén, majd később a Dunántúlon még állt a harc, a Tiszántúlon már tétován — mint amikor hosszú lidérces álomból ébred az ember — mozdult az élet. Messziről még ágyúszót hozott a szél, s izzottak még az úszkösödő talpfák, néha még repülőgépek cikáztak az égen, de a első emberek már „útrakeltek": *keresni mi maradt hajdani életükből, keresni barátot, ismerőst, rokont, keresni a munkahelyet, amit a vesz közeledtekor kénytelenek voltak elhagyni.* Amerre mentek — felretolták útjukból a roncsokat, ösvényt tapostak a romokon át, hogy ahol tegnap még tankok dübörögtek, ott holnap már végigszaladhasson az első vonat.

A felrobbantott Déli összekötő vasúti híd mellett ideiglenes, provizorikus megoldással már elkészült az új híd

(Németh Gyula felv.)

Az élet a munka

Voltak, akiknek az volt az első kérdésük. *mikor lesz itt élet?* Mások nem kérdeztek semmit — dolgozni kezdtek. Nem tudták, fizet-e valaha is valaki a munkájukért, kapnak-e érte elismerést, köszönő szót. *Utasítás és parancs nélkül dolgoztak.* Volt közöttük kommunista és pártonkívüli. Szellemi es fizikai dolgozó. Volt, aki tudta, mit, miért tesz; hogy új világot kell építeni a romokon. Volt, aki csak azért dolgozott, mert ugy érezte, ez a kötelessége. De legtöbbjük tudta: *az élet a munka és a munka az élet.* Sokan voltak — s napról napra sokasodtak.

A rákosrendezői pályaudvar teljesen romokban hevert. A Vörös Hadsereg segítségével és a kommunisták irányításával a vasutasok rövid idő alatt rendbehozták az állomás berendezéseit, vágányait.

A Déli pályaudvar romeltakarításához a felszabadulást követő *első napon már 137 ember gyűlt össze.* A pályaudvar megrongálódott magasépítményeit, bár ideiglenesen, de májusra helyreállították.

Sorolhatnám tovább a példákat, mert szerte az országban, a legkisebb állomástól a legnagyobbig, amint elült a harci zaj, *megjelentek a vasutasok és hozzáláttak a szárnyszegett vasút felélesztéséhez.* A vasutasoknak nem kis részük van abban, hogy a teljesen tönkrement ország oly gyorsan lábrakaphatott.

Az első segítőtársak

A Vörös Hadsereg katonái voltak a magyar vasutasok első segítőtársai. Közös volt az érdek. A győzelmesen előrenyomuló hadseregnek kellet a zavartalan utánpótlás, a megbénult országnak pedig szüksége volt arra, hogy a vérkeringés a vaspályákon is minél hamarabb megindulhasson. *A szovjet hadsereg műszaki alakulatai néhány hónap alatt 900 kilométer hosszú sínpárt fektettek le, és 1000 kisebb-nagyobb hidat tettek használhatóvá.* Ezeken a hidakon, sínpárokon gördültek a fasiszták végleges leveréséhez szükséges hadianyag-szállítmányok, de ezeken futottak az első élelmiszerszállítmányok és az első színnel rakott kocsik is.

A vasutasok az első időkben nem kaptak bért, mert a MÁV-nak nem volt készpénze. De nem fizethettek természetben sem, mert a harcok miatt a mezőgazdaság hozama messze elmaradt a szükségletek mögött. *Sok helyen az állomáson dolgozók jó részének egyáltalán nem tudtak élelmet adni.* Megtörtént, hogy a nehéz fizikai munkát végző palyamunkások napszámra nem ettek egy falatot sem, mert ha az állomásokon állítottak is fel helyenkent közkonyhát, az a nyílt pályán dolgozóktól messze esett, és a tarisznyába reggel nem volt mit csomagolni. Ráadásul az 1944—45-ös tél rendkívül hideg volt, a megszokottnál sokkal keményebb.

A MÁV szertárait felgyújtották, kifosztották, ezért rendes szerszámmal, megfelelő mennyiségben, nem tudták ellátni a munkásokat. De munkás sem volt elég, hiszen a férfiak zöme még valahol a háború hányatott útjait járta.

Rákoson a vágányzat helyreállításán félszáz alkalmi munkás dolgozott. Idegileg, egészségileg leromolva, rosszul táplálva, szakszerű irányítás és szerszám nélkül, szinte puszta kézzel dolgoztak az emberek.

Közös akarattal

A vasút lassan mégis ujjáéledt. Lassan? De hiszen *február elején már elindult a fővárosból az első személyvonat!* Ezzel voltaképpen le is zárul a vasút újjáépítésének első korszaka. A spontán, öntevékeny korszak, amikor meg utasítás, szervezettség és felső irányítás nélkül, a lelkesedés parancsszavára fogtak az emberek munkához. Jóllehet, talán pillanatnyi érdekük ellenére is, hiszen kifizetődőbb és kényelmesebb lett volna bárkinek is közülük ideig-óráig elszegődni valamilyen módos tiszántúli gazdához.

A Dunántúlon már szervezettebben folyhatott a vasút újjáépítése, hiszen februárra, márciusra már a Dunán innen és a fővárosban újjászerveződhetett a vasutasok tábora. *Félreértés azonban ne essék, hősiesen helytálltak a dunántúli vasutasok is,* itt csak arról van szó, hogy mire az ő fejük fölül elvonult a háború vihara, addigra már megteremtődött a vasutas társadalom új szervezete. És hogy mennyire így van ez, azt bizonyítja az is, hogy az *„Arccal a vasút felé"* mozgalomban már a dunántúliak szép munka hőstettelvel is találkozhatunk.

Következik: *Arccal a vasút felé.*

Mausecz Zsuzsa

Szakszervezeti kiadványok

Határozatok gyűjteménye. III.

A SZOT elnökségének és titkárságának 1964. április 30-a után hozott határozatait tartalmazza a gyűjtemény.

A szakszervezeti bizottságok munkája

A kézikönyv részletesen tartalmazza mindazokat a tennivalókat, tudnivalókat, amelyek a szakszervezeti bizottságok munkájához tartoznak.

A SZOT minden részortra kidolgozta a feladatokat. Ezért a kiadó az elkövetkezendő hetekben folyamatosan megjelenteti a

Funkcionáriusok Tájékoztatóját.

Ezek és a kiadó többi kiadványai, a szakszervezeti bizalmi kézikönyve, a szocialista brigádok kiskönyvtára sorozat, a kultúrfelelősök kézikönyve, a munkavédelmi műszaki zsebkönyv, a munkavédelem jogi kérdései, a társadalmi bíróságok és döntőbizottságok kézikönyve eppen olyan hasznos segítséget jelentenek a szakszervezeti aktivisták mindennapi munkájában, mint a társadalombiztosítási és üdülési témákat felölelő tájékoztatók kézikönyve.

MÁRCIUSI ZÁSZLÓ

117 évvel ezelőtt, 1848. március 15-én nemzeti szabadságharc és polgári demokratikus forradalom robbant ki Magyarországon. Petőfi, Irinyi, Vasvári és velük együtt a márciusi fiatalok — Párizs, Berlin, Prága, Bécs és Milánó népének forradalmi megmozdulására — Budapesten is zászlót bontottak a szabadságért, testvériségért, az egyenlőségért.

1848-ban már nagyon sok vezető egyéniség tisztán látta, hogy Magyarországot két béklyó akadályozza a fejlődésben, boldogulásban. Az egyik a gyarmati függés Ausztriától, a másik pedig a feudalizmus. A magyar rendi nemesség uralma és az osztrák abszolutizmus egymást támogatva sanyargatta a magyar népet.

A parasztság zöme több mint másfél millió család jobbágysorban élt. A szabad parasztok száma alig érte el a 70 ezret. A nemesség nem fizetett adót, az államháztartás költségei a parasztokat terhelték. Az elnyomás, az elégedetlenség nőtt. Az úgynevezett reformkorszak intézkedései csak félig oldották meg a problémákat. Igy érthető, hogy a szabadság vágya olyan erővel lobbant fel szerte az országban mindenütt, hogy elsöpréssel fenyegette az egész feudális rendszert.

Az osztrák abszolutizmus azonban csak átmenetileg viselte el a vereséget, mert a lelkes március 15-i tüntetés és az ezt követő forradalmi események után már fegyveres összetűzésre is sor került. A magyarok lázba hozták Európát. Kossuth feledhetetlen hősiességgel szervezte meg az ellenállást, létrehozta a magyar honvédséget, mozgósította az országot.

A befejezetlen történelmi művet csak az 1945-ös idők tettei fejezték be. De a szabadságharc hősei, ragyogó tetteik örökre élnek minden magyar ember szívében. S most, amikor 1848. március 15-re emlékezünk, azokra gondolunk, azokra a lelkes fiatalokra, hazafiakra, akik már 117 évvel ezelőtt is a mai Magyarországért áldozták életüket.

A Magyar Szolidaritási Bizottság

FELHÍVÁSA

a függetlenségükért küzdő népek megsegítésére

A népi demokratikus Magyarország, amely felszabadulásának huszadik évfordulóját ünnepli s a szocializmus felépítésén fáradozik, *nem feledkezhet meg azokról a népekről és országokról, amelyek élet-halál harcukat vívják függetlenségükért.* Nem feledkezhetünk meg a gyarmati és félgyarmati sorsban sinylődő milliókról.

Afrikában, Ázsiában, Dél-Amerikában tízezrek élnek tüdőbajt terjesztő vályogviskókban vagy fedél nélkül. Mi, akik kórházi és orvosi ápolásban részesülünk, nem feledkezhetünk meg arról, hogy vannak országok, amelyekben *70 000 emberre egyetlen orvos jut csak.* Legyünk büszkék városainkra, egyetemeinkre, főiskoláinkra, gimnáziumainkra és technikumainkra, de gondoljunk arra, hogy a gyarmati és félgyarmati országokban sokszor *csak 5 írástudó akad száz közül.*

Csoda-e, ha ezek a népek függetlenségüktől, szabadságuktól várják sorsuk jobbrafordulását, ha fegyvert ragadnak elnyomóik és kizsákmányolóik ellen?

A gyarmati rendszer teljes megszüntetését az ENSZ 1961. évi közgyűlése ünnepélyes nyilatkozatban programjává tette... De ez a cél csak szívós, áldozatos és következetes harcban valósulhat meg. Az imperializmus nem mond le kiváltságairól. *Vér folyik Kongóban, Angolában, Dél-Vietnamban, Laoszban, Dél-Amerikában, fajüldözés a Dél-Afrikai Köztársaságban...* És most az imperializmus azokra akar lesújtani, akik nem nézhetik tétlenül honfitársaik elnyomatását, kiirtását. A határuktól 10 000 kilométerre támadnak bombavetőikkel, pusztítanak el békés falvakat és hazájuk védelmére mernek hivatkozni. *A szabadságért küzdők kongói, délvietnami és angolai börtönökben senyvednek,* borzalmas internálótáborok drótkerítései mögül várják szabadulásukat.

A magyar nép egész szívével a függetlenségükért, jövőjükért küzdők tábora mellett áll. Szolidáris a harcukkal, szolidáris az üldözöttekkel. Országunk az ENSZ-ben és a világ minden forumán szót emelt és szót emel a függetlenségükért küzdő népek történelmi igazságáért. *Csak az az ország érdemli meg a szabadságot, amely más országok szabadságát is szíven viseli.* Az elnyomottak és harcolók támogatása és védelme, nemzeti és nemzetközi kötelességünk.

Egyetlen öntudatos és érző ember sem hagyhatja magára a szabadságukért küzdő milliókat. *Részesítsük őket erkölcsi és anyagi támogatásban. Együttérzésünk egy jobb és békésebb világ eljövetelét hozza közelebb. Szolidaritásunk, anyagi és erkölcsi segítségünk kenyeret ad az éhező gyermekeknek, letörli az árvák könnyeit, könnyet, egy jobb falatot juttat a bebörtönzötteknek,* bekötözi a vérző sebeket és azt a meggyőződést erősíti a küzdő milliókban, hogy győzni fognak, mert nincsenek egyedül.

Legyen szolidaritásunk az emberi és társadalmi együttérzés forró és győzelmes kifejezése.

Halljuk meg az elnyomott népek kiáltását: *„Segítsetek, hogy élni és győzni tudjunk".*

Négy anya, egy gyermek

Hideg februári nap volt. Késő délután. A Nyugati pályaudvar pénztárcsarnoka benépesült. Egyre nyúltak a sorok a pénztárablakok előtt. Ki ide, ki oda váltott jegyet. Egyszer csak egy, amolyan 8—10 esztendős emberke került az ablak elé.

— *Balástyára kérek egy jegyet* — mondta cérnavékony hangon, dideregve. Mezitelen kis kezei, mint a szilva, olyan kékek voltak. Vékony, béleletlen kabátja zsebéből gyűrött papírpénzt és néhány forintot kotort elő.

Lacika megszökött

— *Hová kisfiam?* — kérdi a pénztárosnő, mert a didergő gyerekszájból bizonytalanul bukkantak elő a szavak. A pénz már együtt volt a maszatos kis kezekben, amikor ismétli:

— *Balástyára.*

— És anyád...?

— *Nincs.*

— Apád...?

— *Az sincs* — feleli röviden a gyermek, de ebben az „az sincs"-ben valami nagy szomorúság bújkált.

Néhány pillanatig egymást nézték. Az asszony szólalt meg:

— *Gyere be...* — mondta sok barátsággal a gyermeknek.

A pénztárfőnöki szobában — amikor a gyermek belépett — a munkáról tanácskozott négy nő, a Dózsa György szocialista brigád tagjai. Tekintetüket egyszerre fordították a belépőre, aki kezében kis batyújával, riadtan pislogott. Arca tűzpiros volt. Hol ide, hol oda tekintgetett.

Leültették, bátorították.

Hová utazol? Miért utazol? Kihez utazol? — záporoztak a kérdések. Az értelmes kis fickó egy darabig állta a sarat, aztán belezavarodott a sok kérdésre adott válaszokba. Végül elsírta magát. De a meleg tea, pár szem keksz és a négy meleg szempár felszárították könnyeit.

Szüleit nem ismeri

K. Lacika a Dózsa György úti általános iskola V. C. osztályának tanulója vallott.

— *Megszöktem hazulról, mert magyarból, oroszból és történelemből megbuktam* — mondja őszinteséggel. — *Nem merek hazamenni... Bár a nagymamám nagyon jó hozzám, de attól félek, hogy még jobban megbetegszik, ha megtudja.*

Beszél, beszél, beszél...

Apját nem ismerte. Anyja nevét viseli, aki 1956-ban, 17 éves korában elhagyta az országot. Kanadába ment. Él-e, hal-e, nem tudják. 1962-ben írt utoljára. Beteg volt. Azóta a levelek visszajöttek felbontatlanul. A nagymama a Vöröskereszttel keresteti. És ahogy ezeket mondja, akadozik a szava, a messze semmibe függesztett szemeiből egy-egy könnycsepp csordul alá, rá a színtelen, kopott ruhácskájára.

Már a harmadik teát issza — nem telik be a meleggel.

— *Én vagyok a hibás! Csak én, néni kérem* — mondja a pénztárfőnöknőnek, aki a gyermek felelősségérzetét igyekszik kitapogatni. Aztán mesél az iskoláról, ahol a szégyenpadban ül. A beteg nagymamáról, anyukáról, mert így hívja őt, aki éjszakánként a Széchenyi fürdőben takarít. Barátokról, a ligetről, ahol olyan nagyon jó játszadozni.

A brigád gyermeke

Sok minden szóba került... A gyermek és a négy asszony barátságot kötött.

Még este hazavitték. A kis megtért bűnös és a beteg nénike úgy ölelték egymást, mintha misem történt volna.

Másnap a brigádtagok elmentek az iskolába, egyengetni, magyarázni a gyermek ügyét, viselkedését. Részben sikerrel, részben sikertelenül! Lacika ügye az ő ügyük is. Gyermekükké fogadták. Az egyik — Dó *a Károlyné* négygyermekes anya — egy öreg vasúti bundát hozott hazulról. A másik, *György Fazekas Béláné*, Lacikára igazította. Került elő kis ingecske, zokni, meg ilyen-olyan ruhadarab is. Egyszer egyik, másszor a másik látja vendégül ebédre, vacsorára. Vasárnap a legtöbbször György Fazekaséknál ebédel.

— *Béla bácsi* — az asszony férje — *a haverom, mondja Lacika, igazi városligeti zsargonban.*

Valóban „haverja", mert komáznak, pajtáskodnak valahogyan úgy, mintha régi, nagyon régi barátok lennének. Együtt járnak moziba. Cukorka, csoki mindig kerül a férfi zsebében.

— És az iskola? — szokta kérdezni Béla bácsi.

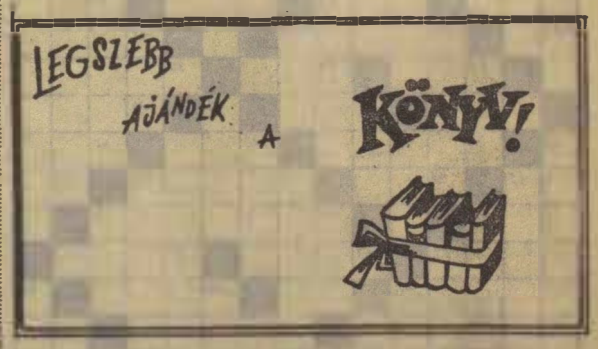
— *Az rendben lesz...*

— Akkor a csoki ügy is!

— *Áll az alku* — mondja a gyerek.

Úgy látszik, nemcsak négy mamát, hanem egy papát is talált Laci a vasúti pénztárnál.

Gergely József



AJÁNDÉKOZZON KÖNYVET AZ ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT BOLTJAIBÓL!

Nagy erőpróba előtt áll a vasutas sakkválogatott

Még a tavasz várat magára, a sportidény azonban már kezdetét vette. Benépesedtek a labdarúgó-pályák, de más sportágakban is megkezdődött már a vetélkedés a bajnoki pontokért, a helyezésekért. *Elkezdődtek az USIC bajnokságok is.* Március 11-től 15-ig a legjobb vasutas súlyemelők a lengyelországi Koszalinban találkoznak. Egy hónap múlva, április 8-tól 15-ig hazánkban, *Kecskeméten a legjobb vasutas sakkozók* mérik össze tudásukat.

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség égisze alatt megrendezésre kerülő sakkversenyt az SZMT székházban bonyolítják le. A különböző országok legjobb vasutas sakkozói ezúttal hatodszor találkoznak egymással. A magyar válogatott eddig két versenyen indult. A bemutatkozás 1959-ben Münchenben nagyszerűen sikerült. Csapatunk az első helyen végzett.

Legutóbb 1962-ben Bulgáriában találkoztak a sakkozók. Ott a Szovjetunió és Bulgária mögött a harmadik helyen végeztünk. Ez a helyezés is figyelemre méltó.

— *Vajon mit várhatunk sakkozóinktól az áprilisi versenyen, amelyen a jelek szerint 18 csapat méri majd össze tudását?* — A kérdést *Alföldi Lászlónak*, a vasutas válogatott egyik szakvezetőjének tettük fel.

— *Az erőviszonyokat még nem ismerjük* — hangzott a válasz. — *Annyi azonban bizonyos, hogy a szovjetek, a bolgárok, a svédek és a németek erős csapattal jönnek Magyarországra. Ezekben a csapatokban várható néhány ismert nemzetközi mester indulása is. Ami a mi csapatunk szereplését illeti, szeretnénk bejutni a négyes döntőbe.*

— Kik képviselik a színeinket a kecskeméti versenyen?

— *Dely Péter és dr. Bély Miklós nemzetközi mesterek, Heikkilä Heikki mester, Kardos Ernő címzetes mester, Schwarcz István és Czigoly Gyula mesterjelöltek.* A hetedik versenyző kijelölésére később kerül sor.

Megtudtuk még Alföldi Lászlótól, hogy a válogatott szorgalmasan készül a találkozóra. Hetenként kétszer tartanak közös edzéseket, ahol a tapasztaltabb játékosok a fiataloknak is sokat segítenek.

Mint azt a felsorolt nevek is mutatják, a magyar vasutas válogatott a legjobb összeállításban veszi fel majd a küzdelmet Kecskeméten. Reméljük, sikerrel.

(vf)

Új klubhelyiséget kapott a Debreceni VSC

Új létesítménnyel gazdagodott az elmúlt hetekben a Debreceni VSC. Az igazgatóság épületének Rózsa utcai szárnyán megnyílt az egyesület új klubhelyisége. A klubnak több helyisége is van. *A Bocskai-teremben tv, rádió, lemezjátszó, magnetofon áll a szórakozni vágyó sportolók rendelkezésére.* A játékszobában rex, billiárd, asztali futball és sakk-készletek várják a sportolókat. A Bocskai-termet és a játékszobát keresztfolyosók kötik össze. Ott helyezték el a ruhatárat.

Az új klub, amelynek berendezését, bútorzatát jó ízléssel válogatták össze, máris kedvenc helye a nagy múltú vasutas sportegyesület sportolóinak.

A szerkesztőség üzeni

Sulyok László Nagybátony, Kiss József Budapest, Kisvárdai István Nyíregyháza, Pintér Lajos Vácrátót, Cserháti József, Tótka Károly Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Szűcs Ferenc Hatvan, Bódogh Mihály Dombóvár, Kisvárdai János Miskolc, Czeglédi Sándor Debrecen. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bognár Károly Tapolca, Foki István Budapest. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Cserháti József, Tótka Károly, Szilágyi Sándor, Bozsits Béla, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged. Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Szűcs Ferenc Hatvan, Pintér Lajos Vácrátót, Foki István, dr. Buru János Budapest. Kisvárdai János Miskolc. Várfalvi Gyula Gyékényes. Káprai László Keszthely, Szentgáli István Gyöngyös, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kiss János, Marosán Pál Debrecen, Markos József Zalaegerszeg. **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Kérjük azokat a levelezőinket, akik a szakszervezeti bizottságok újjáválasztásáról írtak és írásuk helyszűke miatt nem került be lapunkba, az elkövetkezendő időben arról számoljanak be, hogyan látott munkához, milyen feladatok megoldását tűzte célul az újonnan választott szakszervezeti bizottság.

HÍREK

Levél egy fiatal kocsirendezőhöz

Kedves Barátom!

Mielőtt a tárgyra térek, hadd mondjak el egy, a közelmúltban a Nyugati pályaudvaron történt, nagyon szerencsés kimenetelű balesetet.

F. Sándor, fittyethányva a sok intelemre, szabálytalanul akarta a kocsikat, majd a Diesel-mozdonyt a kocsikkal összeakasztani. Ezt a hibát követte a másik: elmulasztotta a mozdonyvezetőt a szándékolt műveletről értesíteni és valószínű a mentővasat sem fogta meg, sem ráakasztás előtt, sem ráakasztás után.

S mivel a Diesel-gép frissen mozog, társai csak azt látták, hogy eltűnt alatta. Azonnal leintették a mozgást. A mozdonyvezetőnek is a helyén volt a szíve — nyomban megállt.

Odarohantak...

A legény négykézláb mászott ki a gép alól. Halott sápadt volt. Tapogatták. Semmi baj! — állapították meg a többiek.

De ez nem mindig van így!

Az elmúlt napokban Rákosrendező állomáson jártam. Ön az AB vágánycsoport felső végén — ha jól emlékszem — nyolcadik vágányon tolatott össze egy kocsisort. A gép mozgásban volt. Két kocsi között másfél méter volt a távolság. Ön — legnagyobb megdöbbenésemre — állóhelyzetben lépett be, anélkül, hogy a mentővasat megfogta volna.

Ezúttal szerencséje volt. De vajon érdemes-e kockáztatni? Érdemes-e az életét halálos veszedelemnek kitenni?

Üdvözli
— lyf —

— **Hazánk felszabadulásának 20. évfordulója alkalmából** Szeged állomás történetével és a szegedi vasutasok életkörülményeinek megismerésével foglalkozik a szegedi Vasútforgalmi Technikum honismereti köre.

— **Nagyobb teljesítményű** légkondicionáló berendezés kipróbálását kezdték meg a Wilhelm Pieck Járműipari Művekben. A berendezés csúcsforgalomban, zsúfoltság esetén is kifogástalanul hűti és tisztítja a vasúti kocsik levegőjét.

— **74 brigádban 990 dolgozó** küzd a szocialista brigád cím megszerzéséért a Dunakeszi Járműjavítóban. A szocialista műhely címért küzdő gyárrészlegek közül a gyártáslakatos műhely dolgozói elnyerték a megtisztelő címet.

— **Gyorsvonati személykocsik alumíniumból.** A Szovjetunió kalinyingrádi vagongyárában megkezdték az alumínium széleskörű felhasználását a személykocsik építésénél. Az alumíniumból készült kocsik önsúlya 42 tonna, a hagyományos gyorsvonati személykocsik 56 tonnás önsúlyával szemben.

— **Korszerűsítik Székesfehérvári állomás** utastájékoztató berendezéseit. A felvételi épületben és a peronokon 156 hangszórót szerelnek fel. A korszerűsítési munkálatokat a Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség végzi.

— **Ünnepséget rendeztek Debrecen állomáson a nemzetközi nőnap alkalmából.** A szakszervezeti bizottság az állomás mintegy 280 nődolgozóját köszöntötte. Többen részesültek pénz- és tárgyi jutalomban, s valamennyi nődolgozót megvendégelték.

— **Vasúti komp Sahalin szigetére.** 1967-re elkészül a Sahalin szigetére vezető kompösszeköttetés, amely a 260 km széles tengeren létesít mozgó hidat a szárazföld és a sziget között.

— **Két Szovjetunióban tanuló egyetemista**, a szegedi Vasútforgalmi Technikum volt növendékei látogatták meg egykori iskolájukat a téli szünet után. A két fiatal örömmel számolt be kitűnő tanulási lehetőségeikről és elért eredményeikről.

— **Nyugdíjas vasutasokat látott vendégül a szakszervezet** Tolna megyei bizottságának nőbizottsága a dombóvári vasutas kultúrotthonban. Az idős vasutasokat úttörők fogadták, majd jól sikerült műsoros teadélutánt rendeztek tiszteletükre.

— **Eredményesen dolgozott a múlt esztendőben a kisterenyei** fűtőház kollektívája. A termelési mutatókat 103,5 százalékra teljesítették, s mivel vállalásuknak minden tekintetben maradéktalanul eleget tettek, a szocialista munka szolgálati helye cím várományosaivá léptek elő.

— **Megnőtt a tanulási kedv** a szegedi igazgatóság dolgozói körében. A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumban több mint húszan tanulnak. Ezenkívül sokan tanulnak a különböző középiskolákban, technikumokban, a marxista esti egyetemen és más oktatási formákon.

Lakáscsere

— **Három szobás**, összkomfortos Népköztársaság úti lakásomat elcserélném 1 szoba, nagyméretű hallosra VII. ker. Damjanich utca környékére, vagy a IX. ker. József Attila telepi távfűtéses, másfélszobás I. emeleti lakásra. Érdeklődni munkaidőben: 222—988 telefonon.

— **Dunaharaszti MÁV állomás** épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki földszintes hasonlóért vagy kettőszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál Bp. Dunapart állomáson.

Kétmilliós megtakarítás újításokból

A szegedi igazgatóság tanácstermében gyűltek össze a külszolgálati főnökségek vezetői, párt, szakszervezeti funkcionáriusok, újítási előadók, igazgatósági osztályvezetők, előadók, újítók, hogy meghallgassák *Kiss Károly* elvtárs beszámolóját.

Az igazgatóság helyettes vezetője az újítómozgalom helyzetéről tartott beszámolójában elmondotta, hogy az elmúlt 17 év alatt 18 590 javaslatot nyújtottak be, melyből 5043-at fogadtak el, és 1964. december 31-ig 5020-at valósítottak meg. A megtakarítás: 33 millió 443 ezer 989 forint. Ez idő alatt 1 millió 119 ezer 227 forint újítási díjat fizettek ki az újítóknak.

Hatszáznégy javaslat

Az 1964. évi eredmények miatt sincs szégyenkezni való. *604 darab javaslatot nyújtottak be az újítók. Ez igaz, 73-mal kevesebb, mint az előző évben, de a javaslatok 36,75 százalékát elfogadták és a megvalósított javaslatok után 2 millió 331 ezer 021 forint népgazdasági megtakarítás jelentkezett*, amely 187,8 százaléka az 1963. évi eredménynek. A kifizetett újítási díj 94 318 forint volt, a népgazdasági eredmény 4,05 százaléka.

A meglevő eredmények ellenére azonban elgondolkoztató jelenség az újítómozgalomban részvevők számának visszaesése.

Nem javult a függő elintézetlen javaslatok aránya sem. 117 javaslatból 84 az igazgatóságot, 33 pedig a főosztály szakosztályait terheli. Ha a 31 hátraléknak minősülő javaslatok megoszlását vizsgáljuk, akkor ennek 65,62 százaléka, számszerint 21 a Vasúti Főosztályt, ebből 15 darab az I 8. szakosztályt terheli.

A számszerű eredményeket vizsgálva megállapítható, *hogy az újítási mozgalommal összefüggő tevékenység még mindig nem képezi a szakvonali munka szerves részét.*

Újítási célbrigádok

E hiba felszámolására a külszolgálatoknál is létrehozták a propaganda bizottságokat, akik a szakszervezeti aktívákkal *közösen együtt harcolnak a mozgalom kiszélesítéséért.* A jó együttműködés eredménye megmutatkozik, mert míg 1964-ben havonta átlag 50 javaslatot nyújtottak be, addig ez év januárjában 66 darabot.

A kiadott feladattervek megoldásában sem értek el eredményt; mert azok sablonosak voltak, nem kezdeményeztek újítási brigádok létrehozását ezek megoldására. Ebben az évben már javítottak ezen és mint Lökösháza állomásról *Zinkoczki elvtárs elmondta, 6 újítási célbrigád alakult januárban az egyes feladattervi pontok megoldására.*

Ha az önálló elbírálási helyen megtartandó megbeszélések is olyan alaposak, előremutatóak lesznek, mint a beszámoló volt, akkor az idén még jobb eredmények születnek a szegedi igazgatóság területén.

Sebestyén János

Amiről a bélyegek mesélnek

Pythagoras és Demokritosz már időszámítás előtt a végtelen űrről beszélt. Kopernikus véglegesen megdöntötte a platemaoszi világképet, s megállapította, hogy a világ központja a Nap. Euler az égitestek törvényszerűségét kutatta. Galilei távcsövet készített, és felfedezte Jupiter holdjait, a Tejút több csillagát és a Hold-hegyeket. Einstein megalkotta a relativitás elméletét, és összefüggést keresett a gravitáció és az elektromosság között.

Idézhetnénk még tovább is a régmúlt idők eseményeit, hiszen a KPM Dob utcai épületének magas földszintjén, *a posta bélyegmúzeumában a művészi kéz alkotta a kicsiny kis bélyegek rendszerbe foglalt sok-sok kiállítási tablón nagyon sok mindenről mesélnek.* A jelen és a múlt, a történelem és irodalom, művészet és zene találkozik itt ezekben az üvegvitrinekkel teli szobákban.

A világ minden bélyegeit megtalálhatjuk itt. Üveggel fedett asztalon láthatjuk a bélyegnyomáshoz szükséges nyomólemezeket és egy ritka különlegességet, a hamisított bélyegsoroztot.

Hosszú sorban sorakoznak a világ minden részében rendezett bélyegkiállításokon nyert díjaink, különböző ezüsttárgyak és kristályserlegek. A bélyegmúzeumot 1930-ban nyitották meg, és azóta állandóan gyarapodik. Több ezer bélyeget őriznek itt, és minden egyes színes alkotás egy-egy darabka kis történelem.

Puky Ilona

KERESZTREJTVÉNY

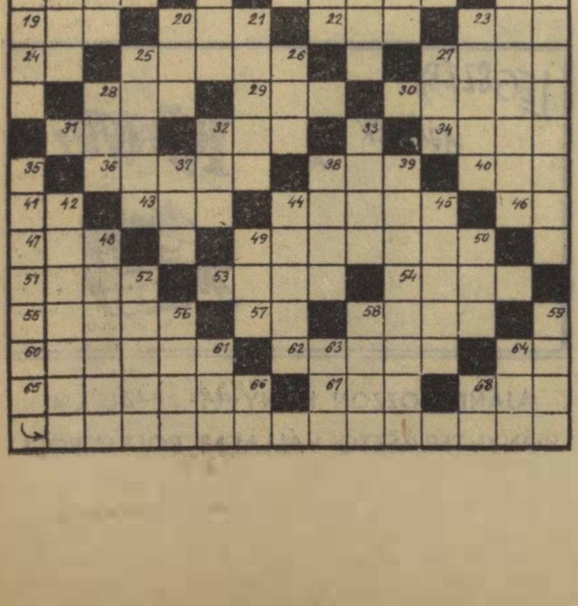
Vízszintes: 1. **Március 19—20-án kerül rá sor** (folytatása a függ. 35-ben). 13. Ilyen eszpresszó is van. 14. Az öt kanadai tó közül a legkisebbik. 15. Ritka férfinév. 17. Körlet. 18. Juttat. 19 Heves megyei község. 20. Szomszédos nép pénze. 22. Kereskedelemben használt rövid szövegű kötelezvény. 23. Meggyőződés. 24. Fordított névelő. 25. Indiai kerület a Ganges deltájánál. 27. Összezárt keze. 28. Hozzajut valamihez. 29. Verssorok összecsengése. 30. Kettéoszt. 31. A test éltető nedve. 32. A szív teszi. 34. Németül mondom. 36. Kossuth szülőhelye (ék. fel.). 38. Erdei gyümölcs. 40. Komárom megyei község. 41 Hangtalan rés. 43. Fémes elem. 44. Francia ültőkártya. 46. Vadász igéje. 47. Fában lakó féreg. 48. Alumíniumformiat. 51. Szántó közepe. 53. Ne ereszd! 54. Autó marka. 55. Vegyi elem (ék. fel.). 57. ...home. 58. Ilyen állat az ökör. 60. Ékezettel becézett férfinév. 62. Perzsiai város. 64. Kimondott betű. 65. Az a germán vezér, aki 476-ban megfosztotta trónjától az utolsó nyugatrómai császárt. 67. Van, németül. 68. Régi hosszmérték.

Függőleges: 1. Fontos csatorna neve. 2. Lóféle vadállat. 3. Vissza: férfinév. 4. Elérendő. 5. Szintén. 6. Házi állat. 7. Jelt ad. 8. Filmforgató csoport. 9. Tolna megyei község. 10. Férfinév (ék. hiány). 11. Birtokol. 12. Fed. 16. Kecskehang. 18. Idéz — latinul. 20. Ke. oldal. 21. Csillagkép. 23. Nagy zaj, botrány franciául. 25. Durva szövet. 26. Levegő, franciául. 27. Személyes névmás és kimondott betű. 28. Spion. 32. Húz ikerszava. 33. Angol hajós, többször körülhajózta a földet. 35. A vízszintes 1. folytatása. 37. Jugoszláv folyó. 38. Statisztikai kőnyomatos tudósító volt. 39. Mutogatta vala. 42. Aszott. 44. Város a görög Nomosban. 45. Drágakőféleség. 48 A Tisza mellékfolyója és nyakbavető. 49. Rágószerv. 50. Néz. 52. A mohamedánok szent könyve 56. ...poly, kisázsiai város. 58. Betűt vetsz. 59. A mohamedánok szent köve. 61. Perc rövidítése. 63 Száztíz. 64. Veszteség. 66. Mint a 41. vízszintes.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 35. Beküldési határidő: április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Ésszerű gazdálkodást. Szorosabb kooperáció.

Könyvet nyertek: özv. Károlyi Ferencné Sárvár, Vörösmarty utca 6. Sándor Jenő forg. szolg. tevő Putnok, MÁV-telep 9. Rózsa István Bp., VII., Dob utca 78. I 6 Pallay Gyula Miskolc, Kun Béla u. 63. György László Kisterenye Banyatelep.



Közlemény

Az *Operaház Erkel Színháza* értesíti a vasutas operabérlet tulajdonosokat, hogy a hátralevő bérleti előadások eredeti időpontja a következőképpen módosul: 1965. március 21-én vasárnap délelőtt 11 órakor Verdi: *Traviata*. április 25-én Aszafjev: *Bahcsiszeráji szökőkút*, május 16-án Rossini: *Tell Vilmos* c. operáját mutatják be. Felhívjuk a figyelmet arra is, hogy az utolsó részlet befizetése márciusban esedékes.

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

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM Ára 40 fillér 1965. ÁPRILIS 1.

Húsz szabad esztendő

ÍRTA: SZABÓ ANTAL FŐTITKÁR

A magyar nép ezeréves történelmének kiemelkedő dátuma 1945. április 4-e. Ezen a napon űzte ki a szovjet hadsereg Magyarország területéről az utolsó fasiszta csapatokat.

A húsz év előtti ünnep epizódjai jóllehet már elmosódtak az emlékezetekben, de az azóta eltelt két évtized szorgos munkájának eredménye egy szocializmust építő, egyre gazdagabb ország szemléletében, gondolkodásmódjában megváltozott társadalom. Új üzemek tucatjai, lakóházak tízezrei, iskolák, kórházak szociális és egészségügyi létesítmények egész sora épült az ország különböző városaiban. Mindezek ékes bizonyítékai annak a hatalmas átalakulásnak, amely hazánkban húsz év alatt végbement.

A német és magyar fasiszták lerombolt városokat, falvakat hagytak hátra az országban.. A vasúti fővonalak, az állomási vágányhálózat és a létesítmények mintegy 35—40 százalékát rombolták szét. A mozdonyok és a vasúti kocsik ezrei hevertek a sínek mentén.

A vasút vérkeringése a barbár pusztítás ellenére is hamar lüktetni kezdett. A közlekedés aránylag rövid idő alatt megindult a vasútvonalakon. Megindult, mert a párt, a kommunisták hívó szavára éhesen, rongyosan is szerszámot fogott az ország népe.

Hőskölteménybe kívánkozik az a munka, amelyet a felszabadult országban a munkások —, köztük a vasutasok tízezrei — végeztek. Az ország rendkívül nehéz élelmezési gondokkal küszködött. Súlyosbította a helyzetet a világtörténelemben egyedülálló infláció. Akkor járta az a szólás-mondás, hogy egy zsák pénzzel kell a piacra menni egy zacskó krumpliért.

Húsz év alatt dolgozó népünk keze nyomán új Magyarország született. A gyárak, a termelőeszközök a nép kezében vannak. A kultúra, a művelődés már nem a kiváltságos osztályok privilégiuma. A felszabadulás utáni években mélyreható kulturális átalakulás résztvevői és tanúi lettünk. Mindenek előtt kötelezővé tettük az általános iskola 8 osztályának elvégzését. Évről évre többen tanulnak középiskolákban. Az egyetemeken és főiskolákon jelentősen nőtt a hallgatók, s ezen belül a munkás és paraszt származású fiatalok száma. Sokan, akiknek a múlt rendszerben nem volt módjuk tanulni, folytatják tanulmányaikat. De nemcsak az oktatás, a népművelés minden ága a fejlődés tényeit bizonyítja.

Ezek az eredmények, amelyekre büszkék vagyunk, nem önmaguktól születtek. A felszabadulás óta eltelt húsz esztendő sok mindenre megtanított bennünket. A többi között arra is, hogy a szocializmus építése nem olyan egyszerű, nem olyan zökkenőmentes, mint ahogyan azt egykor elképzeltük. Sok nehézség, buktató állta útunkat, míg idáig eljutottunk. Nehézségeink voltak és még lesznek is. Az építés mai és még a későbbi évei sem lesznek gondoktól, problémáktól mentesek.

Csodák nincsenek. Rajtunk, csakis rajtunk múlik, hogyan, milyen eredményesen dolgozunk. Azok viszik előre legeredményesebben népünk ügyét, akik állandóan keresik, kutatják az újat, akik bátran vállalják az újjal járó nehézségeket, akik nemcsak többre, hanem minőségileg is jobbra törekednek.

A tervfeladatok végrehajtásának kulcsa a termelékenység fokozott ütemű emelése. A vasútnál is arra kell törekedni, hogy feladatainkat elsősorban a belső tartalékok mozgósítása, a rendelkezésre álló eszközök jobb felhasználása révén oldjuk meg. Azokra a műszaki fejlesztési és szervezési feladatokra kell több energiát fordítani, amelyek rövid idő alatt realizálhatók és a termelékenység emelkedését szolgálják. Okosan, ésszerűen kell gazdálkodni a munkaerővel is. A feladatok teljesítésének elengedhetetlen feltétele a széles körű közgazdasági szemléleten és magas fokú szakképzettségen alapuló hatékony és következetes vezetés, a fegyelmezett munka az irányító gazdasági és mozgalmi szerveknél egyaránt.

Dolgozó népünk a nagy évfordulókat minden évben új munkasikerekkel ünnepli. Így van ez most is. Hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére még a múlt év végén széles körű munkaversenymozgalom bontakozott ki. A vasutasok is új munkasikerekkel készülnek a nagy évfordulóra.

A felszabadulási verseny is arról tanúskodik, hogy az ország népe —, köztük a vasutasok is — egységesen, lelkesen követik pártunk 1964. decemberi felhívását, amely világosan megjelölte azokat a feladatokat, amelyekért hazánk további felemelkedése, népünk boldogulása érdekében mindenkinek küzdenie kell a maga helyén.

Április 4-én, hazánk legnagyobb nemzeti ünnepén mi szervezett vasutasok kettős évfordulót ünnepelünk: szabadságunk születésnapjával egyidőbe esik a vasutasszakszervezet megalakulása is. A kettős évfordulót akkor ünnepeljük meg legméltóbban, ha a versenylendület az ünnep után sem lankad, ha a vasutasok tovább harcolnak az éves tervek teljesítéséért, derekasan kiveszik részüket a szocializmus teljes felépítéséért folyó küzdelemből,

„Népi demokráciánk húsz esztendeje"

Március 27-én, szombaton a Nemzeti Múzeum épületében ünnepélyesen megnyitották a *Népi demokráciánk 20 esztendeje* című kiállítást.

A kiállítás dokumentumai is igazolják, hogy a magyar nép megfelelően él azzal a nagyszerű lehetőséggel, amelyet a Szovjetunió nak a második világháborúban a fasizmus felett aratott döntő győzelmei teremtettek meg. A kiállított dokumentumok bizonyítják azt is, hogy a szocializmus építése volt az egyetlen helyes út, amelyen haladva a legrövidebb idő alatt kiemelhettük hazánkat évszázados elmaradottságából.

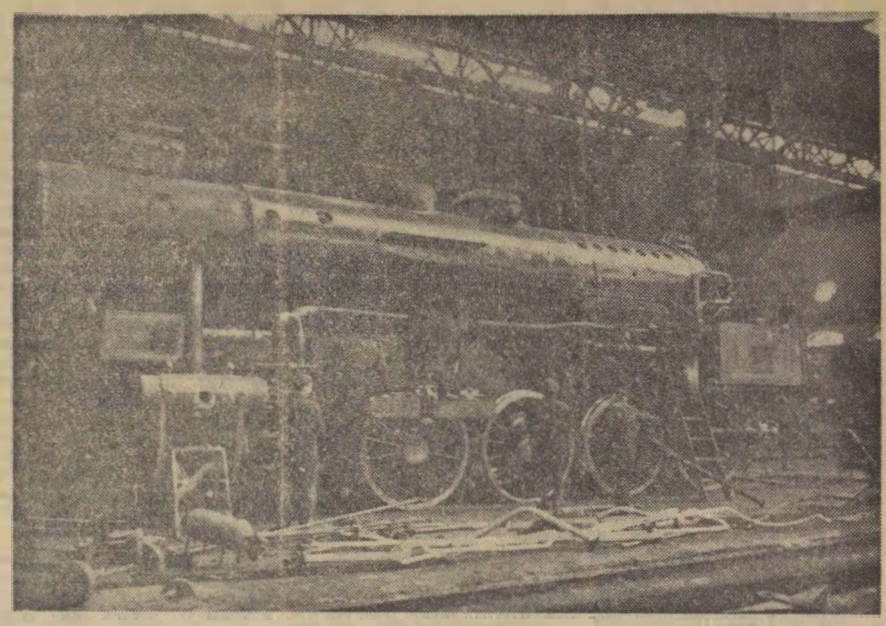
A húsz év harcait és eredményeit mintegy 2000 fotó, félszáz dokumentum és többszáz egyéb szemléltető tárgy tárja a látogatók elé.

OKLEVELET ÉS JELVÉNYT KAPTAK

Pál János és szocialista brigádja a balatonfüredi pályamesteri szakasznál már évek óta kimagasló eredményeket ér el. Munkájuk elismeréseként brigádzászlót és jelvényt kaptak. A kitüntetettek között szerepel *Csiszár Lajosné* üzemi konyhavezető *Hamán Kató* szocialista brigádja is.

A két kitüntetett brigád eredményei is hozzájárultak ahhoz, hogy a tapolcai pályafenntartási főnökség elnyerte az élüzem címet.

Útra készen a „Felszabadulási szerelvény"



A felvétel még szétszedett állapotban mutatja be a 424—361-es számú gőzmozdonyt. A gépen Jávor Antal csőszerelő brigádja, Gyurcsányi István vékonycsőszerelő brigádja és Morvai Béla mozdonyarmatúralakatos brigádja dolgozik.
(MTI Fotó: Mező Sándor felv.)

Mint arról a Magyar Vasutas január 16-i számában beszámoltunk: a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyben a Landler Járműjavító dolgozói éves tervükön felül vállalták egy 424-es gőzmozdony nagyjavítását, és 40 darab normál teherkocsi javítását.

Néhány nap választ el bennünket a jubileumi évfordulótól. Vajon a Landlerban elkészül-e a vállalt határidőre a „felszabadulási szerelvény?"

Mint *Gréman Zoltántól*, a kocsiosztály vezetőjétől megtudtuk, a részlegek becsülettel kivették részüket a munkaversenyből, *különösen nagyszerűen dolgoztak a szocialista brigádok.* Ennek köszönhető, hogy a „felszabadulási szerelvény" egy héttel az ünnep előtt már útra készen állt.

A 424—361-es számú mozdony, mint főjavításos gép, februárban érkezett be az üzembe. A főjavításból azonban fővizsga lett. A leszerelésnél ugyanis kiderült, hogy a gép kazánja annyira rossz állapotban van, *hogy a főjavítás helyett fővizsgára lesz szükség.* Mindezek ellenére a mozdonyosztály dolgozóinak sikerült betartaniuk a határidőket. Így a gép március 25-én már kigördülhetett udvari próbára a műhelyből. A nyíltpályás futópróbára április 1-én került sor.

A Landler Járműjavító dolgozói tehát maradéktalanul eleget tettek a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére vállalt kötelezettségüknek. *A „felszabadulási szerelvény" a 424—361-es fővizsgás mozdonnyal együtt, április 3-án útra készen várja a szabad utat.* (tm)

Ünnepi műszak a debreceni fűtőháznál

A debreceni fűtőház dolgozói az éves szocialista munkaversenyvállalásaik mellett, külön felajánlásokat is tettek hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére. Az év első két hónapjának eredményei alapján, a fűtőház dolgozói *100 elegytonnakilométer-tervüket a bázisidőszakhoz viszonyítva, 33,2 százalékkal teljesítették túl.* A tehervonatok átlagos terhelése a gőzvontatásnál 0,5 százalékkal emelkedett.

Jól alakult az év első hónapjában a fajlagos szénfogyasztás is. Amíg tavaly 100 elegytonnakilométerenként 9,6 kilogrammot takarítottak meg, addig most 7,42 kilogrammot.

Ez 4 millió 667 ezer forint hasznot jelent a népgazdaságnak.

Jelentősen szélesedett a szocialista brigádmozgalom is. *Az elmúlt év végéig 28 szocialista brigád, most pedig 36 versenyez a megtisztelő cím elnyeréséért.* Női dolgozóink is alakítottak szocialista brigádokat. A segédhivatalban 7 nő, a nemzetközi nőnap tiszteletére Március 8. néven alakított szocialista brigádot.

A fűtőház dolgozói március 22-től *ünnepi műszakot tartanak*, amely május elsejéig tart. Cél: a felszabadulási és a május elsejei munkaversenyvállalások sikeres teljesítése.

Marosán Pál

A „kávédarálótól" a sziliciumos villamosmozdonyig

Hogyan látja az ország fejlődését a vezérállásból Szántó Ferenc mozdonyvezető

A forgalmista kezében magasra lendül az indító tárcsa. Felzúgnak a motorok és a kékezüst színű szilícium egyenirányítós villamosmozdony, a 412a miskolci személyvonat hosszú szerelvényével méltóságteljesen gördül ki a Keleti pályaudvar első vágányáról. A vezérállásban kellemes az idő. Csak a motorok monoton zúgása szokatlan egy kicsit. Nekem igen, de *Szántó Ferenc* mozdonyvezető és *Balogh András* gépkezelő már megszokták a zajt.

Kora reggel van. A szürkületből lassan tűnik elő a látóhatár. Rákosnál járunk, amikor megindul köztünk a szó. A deresedő halántékú, tapasztalt mozdonyvezetőt a múltról, a felszabadulás óta eltelt két évtizedről faggatom. Ő a vezérállásból sok mindennek tanúja volt.

Pályamunkásként kezdte

— 1927-ben kerültem a vasúthoz, pontosabban a GYSEV-hez pályamunkásnak. Tengelyen 1933 óta vagyok. Azóta nagyon sokféle mozdonytípust vezettem.

— Milyen volt az első mozdony, az első út?

— Egy Sziegl-masinával — vasutas nyelven szólva kávédarálóval — cukorrépát vittem Sopronból Ebenfurtba. Abban az időben minden más volt. Jó magam sem gondoltam, hogy valaha ilyen kényelmes, technikailag ennyire tökéletesen felszerelt villamosgépen utazhatom, mint amilyen a szilíciumos mozdony.

— Hogy merre jártam az országban? — kérdezte szinte önmagától. *— Úgyszólván valamennyi fővonalunkon, továbbítottam vonatokat. Különösen sokat jártam a Dunántúlon, a hegyeshalmi vonalon. Útközben mindig megcsodáltam a rohamosan épülő új üzemeket, városrészeket. Tatabánya-alsó állomás szomszédságában valóságos új város épült az elmúlt években. Hatalmas üzemmé fejlődött az almásfüzitői Timföldgyár, a szőnyi olajfinomító. Komáromban és Győrben új felvételi épület épült, hogy csak néhány példát említsek.*

Ez is fejlődés

Karácsondra érünk. Az állomás felvételi épülete mellett autóbusz áll. Már elindultunk, amikor Szántó Ferenc ismét megszólalt.

— Régebben csak a grófot, a földbirtokosokat, s a községek urait várta lófogatú jármű az állomáson. A többi utas gyalogosan tette meg az állomás és a települések közötti utat. *Ma autóbuszok várják az utasokat. Ez is fejlődés. Jóllehet kevesen veszik észre.* Mint ahogy azt is kevesen látják, milyen nagyot változott az élet falun. A felszabadulás előtt mit lehetett látni? Rosszul öltözött, kosarakat, batyukat cipelő falusi asszonyokat. Ma az aktatáska és a legdivatosabb bőröndök díszelegnek a falusi ember kezében is. Arról nem is szólva, mennyi televízió, motorkerékpár, mosógép és különféle bútorféleség vándorol a városokból a falvakba.

100—110 kilométeres sebességgel

— Fejlődött a vasút, és fejlődtünk mi is. Mi, akik egykor az öreg gőzmozdonyokat vezettük, ezzel a nagyszerű géppel is megtanultunk gyorsan és biztonságosan közlekedni. Amikor a Borsod expresszt visszük, 100—110 kilométeres sebességgel száguldunk.

Balogh András, Szántó Ferenc mozdonyvezető kezelője 1945-ben került a vasúthoz. Az Északi Főműhelyben kezdte. Az 500. mozdonyt ő és munkatársai készítették el. Első próbaútra is ők vitték.

— Abban az időben én sem hittem volna, hogy valaha ilyen modern villamosmozdonyon utazhatok — kapcsolódott a beszélgetésbe Balogh András. *— Ezen a mozdonyon örök szolgálatot teljesíteni. Amikor még a miskolci vonalon gőzmozdonyokkal közlekedtünk, személyvonattal fél nap alatt tettük meg az utat Budapest és Miskolc között. Most pedig még 9 óra sincs, s már Mezőkövesdnél járunk.*

Miskolcra érkezünk. A bejárati jelző szabadra áll. Nézem a két vasutast, s egy kicsit irigylem is őket. Irigylem azért, mert húsz év alatt bejárták az egész országot, s a vezérállásból figyelhetik, hogyan épül, szépül a felszabadult Magyarország.

Sz. J.

Takarékos fűtőház

A Tapolcai Fűtőház a jobb összhang, a takarékosság és a gazdaságosság érdekében az 1965. évre intézkedési tervet dolgozott ki. *Szénnel a bázis fajlagos értékéhez viszonyítva, 3 százalékos megtakarítást érnek el.* Az anyagtakarékossági tervet pedig 3 százalékkal akarják túlteljesíteni. Az igen drága import csapágyfémeknél 12 százalékos megtakarítást terveznek. Szó esett arról is, hogy az előző évhez viszonyítva, 5 százalékkal több újítást adnak be.

Dancs József,
Tapolca.

KOSSA ISTVÁN:

Az első hetek

A Szabók Szakszervezetének Almássy téri helyiségében gyülekeztünk 1945. január 18-án, azok a régi szakszervezeti vezetők, akik a főváros felszabadult részeiből előkerültek. Lehettünk vagy harmincan. Valamennyien ismertük egymást, még a felszabadulás előttről. A legnagyobb meglepetést az én megjelenésem keltette, mert a Párt szűkebb vezetőin kívül, egészen a felszabadulásig, igen kevesen tudták, hogy már régen hazajöttem a Szovjetunióból, ahová a 401-es különleges büntetőszázadból kerültem a fronton keresztül.

Az értekezleten, vagy csak egyszerűen az összejövetelen, a házigazda szakszervezet főtitkára, *Kőműves József* elvtárs elnökölt. *Két kérdést kellett megoldani; hogyan, kikből hozzuk létre a Szakszervezeti Tanácsot, hogyan indítsuk meg, és milyen formában a szervezkedést azok között a dolgozók között, akik nem voltak szervezett munkások, mert számukra a Horthy-rendszer megtiltotta a szervezkedést,* illetve csak „hazafias", keresztény szervezetekbe engedte őket belépni. Ezek a szervezetek pedig csak arra voltak jók, hogy rajtuk keresztül is a rendszer kordában tartsa a tagságot. A vita a szervezeti forma körül forgott. Szakmaiak, vagy iparágiak legyenek-e az új szervezetek.

A felszabadulásig a vasutasoknak, a postásoknak, a közalkalmazottaknak és még néhány szakágnak nem volt szakszervezete. *Különösen a vasutasok és postások megszervezése látszott igen sürgősnek,* mert már akkor láttuk, hogy ezekre milyen emberfeletti munka vár, ha azt akarjuk, hogy a szétrombolt országban normalizálódjon az élet. Hosszú volt a vita, míg végül megegyeztünk. A vasutasokra nézve úgy döntöttünk, hogy egyetlen nagy szakszervezetet hozunk létre, mely magában foglalja a közlekedés valamennyi dolgozóját.

Még aznap délután, a Kommunisták Magyarországi Pártja akkori központjában, a *Tisza Kálmán* téren *(ma Köztársaság tér)*, összejött egy kis csoport, főleg régi 19-es vasutasok, és régi szervezett villamos-, autóbusz- és HÉV-alkalmazottak. Ma már nehéz pontosan visszaemlékezni, hogy kik voltak ott, *hiszen akkor még csak eszünkbe sem jutott, hogy jegyzőkönyvet, vagy legalább feljegyzést készítsünk az ilyenfajta összejövetelekről, megbeszélésekről.*

Szenes Márk régi, egykori vasutas, két botra támaszkodva csoszogott, *Szőts Áron* valahonnan Rákospalotáról gyalogolt be. Január volt, de gombolyukában az elmaradhatatlan vörös szegfű ott virított. A még öregebb *Kertész Jakab*, akinek valahol a Felsőerdősoron volt cipészműhelye azóta, mióta a vasúttól elbocsátották 1919-ben. Most munkát kért, hogy részt vegyen a vasutasok szervezésében.

— *Suszter, maradj a kaptafánál* — szólt oda neki valaki tréfásan, de félig komolyan is, mert ha cipőnkre néztünk, az suszter után kiáltott volna, ha rongyosságától kiáltani tudott volna.

— *Hát, én suszter létemre is vasutas maradtam* — vágta vissza a tréfálkozónak Kertész, és érdemes is lenne megörökíteni azokat a találkozókat, amelyek az öreg műhelyében voltak az egykori vasutasok között.

Mindenki kapott munkát. A villamosiaktól *Tóth Mihály*, az autóbuszüzemtől *Csaplár Péter*, a HÉV-től *Tajti János* jelentkezett ezen az első megbeszélésen. Megbízatást kaptak, hogy azonnal kezdjék meg a közlekedési alkalmazottak szervezését, ahol már volt régebben is szakszervezet, ott pedig indítsák be újra a szervezeti életet. Arra is megbízatást kaptak, hogy szerezzenek helyiséget az új, egységes szakszervezet részére.

Másnap már jelentették, hogy lefoglalták a Keresztény Szocialista Vasutasok addigi helyiségét a Kenyérmező utcában. Attól kezdve naponta jelentették, hogy milyen előrehaladást értek el a szervezkedésben. *Mindjárt az első napok egyik nagy eseménye volt, hogy az Istvántelki Főműhely dolgozói egyhangúlag csatlakoztak a szakszervezethez.* Az Északi Főműhely dolgozói, mivel Kőbányán már előbb felszabadultak, a saját elhatározásukból, maguk alakították meg a szakszervezetet. Ők a vasasokhoz akartak csatlakozni. Csak a Szaktanács döntése után léptek be a vasutas, illetve az egységes közlekedési szakszervezetbe.

1945. február 19-én alakult meg formálisan is a szakszervezet ideiglenes vezetősége. Elnök Szenes Márk vasutas, főtitkár Tóth Mihály elvtárs lett. *Hét szakosztály alakult; vasutas, villamos, kisvasúti, hajózási, sofőr, autóbusz, és szállítási szakosztály.* Minden szakosztály élére ideiglenes intéző bizottságot szerveztek. A vasutas szakosztály vezetősége, illetve intézőbizottsága, Pánti Béla, Tőkés Lajos, Tréfás Ferenc, Balatoni Pál, Rákosi Elemér, Koó István, Nagy Illés és dr. Stingli Kálmán elvtársakból állt.

Ez az egységes szakszervezet azonban csak néhány hétig működhetett zavartalanul, mert egyrészt megindult a belső harc az egyes szakosztályok között a vezető pozícióért, másrészt *Gerő Ernő* kierőszakolta a pártban, hogy az egységes szervezetet három önálló szakszervezetre kell felbontani. Így alakult meg a *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete*, a *Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szabad Szakszervezete*, és a *Magyar Szállító és Közlekedési Munkások Szakszervezete.* Nem sokkal később, a két utóbbi egybeolvadt. (1950 végén a hajósok is ehhez a szakszervezethez csatlakoztak.)

Ha nem is minden betűjében pontosan, de így jött létre a vasutasszakszervezet, mely mindjárt az első időkben egyike a legnagyobb és legaktívabb szervezet lett és amely már 1945. május 1-től önállóan működött.

Amint megindult a szervezeti élet, szükségessé vált, hogy szélesebb körű tájékoztatást adjunk a szakszervezetek feladatairól és szerepéről. *Ezért április 22-re vasutas-nagygyűlést hívtunk össze a Sportcsarnokban.* Kellemetlen, csípős szél, hószállingózás riogatott bennünket. Kicsit féltünk, hogy a lehetetlen közlekedési viszonyok és az akkori körülmények miatt nem sikerül a gyűlés. Mégis, több mint hatezren tolongtak a Sportcsarnokban, melyben nem volt egy talpalatnyi hely sem, és kint a csarnok körül is tolongott a tömeg.

A gyűlés előadója a Szaktanács részéről én voltam. Az elnök Tóth Mihály. A nagygyűlést megelőző megbeszélésen nagy vita volt. Inkább illene rá a veszekedés jelző, mert az már nem volt vita, ami ott történt. Addigra jó egynéhány úgynevezett 19-es előkerült. Drága, jó elvtársak voltak ezek, akik a Tanácsköztársaság alatti magatartásuk miatt sokat szenvedtek a Horthy-rendszer idején. Legtöbbjük csak nyomorogva kinlódta végig a felszabadulásig eltelt 25 évet. *Most maguknak követelték a szakszervezet vezető pozícióit és mindenáron a proletárdiktatúra kikiáltását akarták.* Nehéz volt velük megértetni, hogy még nincs napirenden a proletárdiktatúra. A fő feladat *összefogni az antifasiszta erőket a német fasizmus megsemmisítésére, végső csapást mérni a hitleri Németországra.*

A gyűlésen sok elégedetlen hang hallatszott. A 19-esek kezdték, a proletárdiktatúra éltetésével. Mások már az ellátást, a szolgálat nehézségeit tették szóvá, közbekiáltások formájában, de a többség lehurrogta őket, és mire *Gábor József*, az akkori közlekedési miniszter megérkezett a gyűlésre, viharos taps fogadta.

Nehéz idők voltak ezek. Hiszen Budán még februárban is ott voltak a németek, akik akkorával lőtték a pesti oldalt. *Sok áldozata volt akkor a kötelességteljesítésnek, mert az emberek, mihelyt felszabadultak, különösen a becsületesebbek, azonnal munkahelyükre siettek, hogy részt vegyenek a romok eltakarításában, a forgalom megindításának munkájában.* A szakszervezetbe való bejárás, vagy a szakszervezet nevében kimenni valamelyik munkahelyre, eppen annyi veszélyt rejtett magában.

Az idő a múltat megszépíti — tartja a szólás-mondás. És ez így van jól, mert ma már csak a hősi tettekre, a nagyszerű helytállásra emlékezünk.

Bizonyítványosztás fehér asztalnál

Öröm volt látni március 19-én az eredményesen vizsgázott öreg diákok összejövetelét a Nyugati pályaudvar különtermében. 126 öreg diák, köztük számos édesanya és édesapa vette át bizonyítványát. *Koltai Lajosné* és *Keresztes Ferencné* a legkiválóbbak között végeztek. Tízen kaptak oklevelet, és számosan dicséretet az általános iskola 8. osztályát végzett, sok boldog „öreg diák" közül. Majd vidám muzsikaszó, dal, nóta és jóféle borocska követte a hivatalos ünnepséget.

Legálisan az illegális munkáról

Veterán és ifjúsági találkozót rendezett a budapesti igazgatóság KISZ-szervezete. A veteránok, az illegális kommunisták visszaemlékezéseit figyelemmel hallgatták azok a fiatalok, akik a háborút a „földalatti" munkát csak a történelemkönyvekből ismerik. Szalai Pál a személyzeti és munkaügyi osztályhelyettes vezetője és Molnár Lajos a katonai szállítási osztály vezetője felváltva, szinte fáradhatatlanul mesélték elményeiket.

(Horváth Erika felv.)

Szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatai a felszabadulás után

A vasutasszakszervezet hivatalosan és a szakszervezetbe tömörült szervezett vasutasság *közel 70 országgal, azok különböző szervezeteivel, magánosokkal állnak kapcsolatban.* Ezek a kapcsolatok évről évre fejlődnek, szélesednek. Évente sok delegáció jár külföldön, és Magyarországra is sokan jönnek.

Utazó nemzet lettünk

Nem privilégium többé a külföld. Nem túlzunk, ha azt mondjuk, hogy ebben is élen járnak a vasutasok.

A fejlődés nem volt olyan egyszerű, mint megállapítani a mai tényeket. *1945-ben a háború vérziratarának elvonulása után kisebb gondunk is nagyobb volt annál, hogy utazással időt töltsünk.* Minden órát, minden percet az élet megindítására, az ország újjáépítésére kellett szánni.

Amennyire hősköltemènybe illő volt és a történelembe vonult az ország újjáépítésének korszaka, ugyan úgy ha nem is azzal a jelentőséggel, *de nemzetközi kapcsolataink szempontjából érdeklődésre tarthat számot mindaz a barátkozás, találkozás,* amely az ellenségeskedés elmúltával mégiscsak kialakult.

1945 végén már csehszlovák, román és svéd vasutasok jártak hazánkban, 1946 elején osztrák sportolók járták az országot, s magyar birkózók, labdarúgók utaztak Romániától Franciaországig, Cshszlovákiától Svédországig, Európa különböző országaiba. Ahogy a vasút megindulása az élet első jelét jelentette az országban, ugyan úgy talán éppen a vasutasok voltak azok, akik elsőként járták Európa országait, s jöttek el hozzánk is.

Nagyon sokan emlékeznek még arra, *amikor 1947-ben az FTC Üllői úti pályáján hét nemzet zászlaja kúszott az árbocokra, s rendeztük meg elsőként a vasutas európai labdarúgó-bajnokságot* a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség égisze alatt. Egyébként e nemzetközi sportszövetség megalakulásával is részt vettek a magyar vasutasok képviselői, egyikeként annak a hat nemzetnek, amely a ma már 25 európai ország vasutasait soraiba tömörítő fontos egyesület megteremtésén fáradozott.

Gyümölcsöző kapcsolatok

Kezdetben kapcsolataink főleg *a szocialista országokkal, elsősorban a Szovjetunióval voltak gyümölcsözőek.* Számos, az ország építését, a dolgozók élet- és munkakörülményeit előnyösen érintő tapasztalatot szereztünk a szovjet vasutasok munkájából. A munkaverseny számos formája és mint legújabb keletű, a szocialista brigádmozgalom is, a szovjet tapasztalatok gyümölcse. *A szovjet vasutak példája nyomán építettünk mozgó laboratóriumot, szerveztük meg a munkavédelmet,* és indul rövidesen útjára a balesetelhárítást remélhetőleg előnyösen befolyásoló, szemléltető eszközöket tartalmazó kiállítási kocsi.

Különösen nagyarányú volt a fejlődés nemzetközi kapcsolataink kibontakozásában, szélesítésében az utóbbi öt-hat évben. *Továbbra is szilárd és baráti a kapcsolat a szocialista országokkal.* E kapcsolatok eredményeként már négy éve baráti munkaverseny, vetélkedés segíti elő a szocialista országokat átszelő nemzetközi személy- és tehervonatok pontos, balesetmentes közlekedését. *Évente sok száz vasutas tölti szabadságát a Feketetenger partján, Szocsiban, Krímben, a bulgáriai Aranyparton, a román tengerparton, Csehszlovákia, Lengyelország és az NDK legszebb tájain.* Természetessé vált, és egyre elmélyülő barátság jellemzi ezeket a kapcsolatokat.

Szívesen jönnek hazánkba

Új vonások tarkítják a kapitalista országok szakszervezeteivel és más szervezeteivel vagy magánosokkal a nemzetközi érintkezést. *Szívesen jönnek hazánkba az osztrák, a belga és más nyugati országok vasutasai.* Amilyen rossz volt a helyzet 1956-ban és 1957-ben, annyira megváltozott az elmúlt évek folyamán.

1960-tól a felszabadult és fejlődő országokkal is élénkek kapcsolataink. *Ghanából, Guineából, Maliból, az EAK-ból* és más felszabadult, fejlődő országból jártak hazánkban.

A békés együttélés politikája a nemzetközi kapcsolatok állandó fejlesztését is jelenti. Különösen fontos szerepe van ebben hazánknak. Ezért üdvözöljük szeretettel minden hazánkba jövő és irántunk barátsággal viseltető külországbeli vasutast, szervezett munkást, turistát, kultúr- és sportküldöttséget. Ezért küldünk szívesen magyar vasutasokat külföldre, akik viselkedésükkel, emberi magatartásukkal egyre több hívet szereznek szocialista hazánknak.

(s. j.)

Két évtized a szakszervezeti mozgalomban

A rohanó évek sodrában egy-egy évforduló alkalmat ad az emlékezésre, arra, hogy felmérjük a megtett utat. *Bánáti József*, a pécsi TBFF szakszervezeti bizottságának titkára is így van ezzel. *Rengeteg élménye, a munkában és a mozgalomban szerzett tapasztalata van, melyhez az utóbbi húsz esztendő során jutott.* 1936-ban került a vasúthoz. Bútorasztalos segéd volt már akkor. Azóta rengeteg távirda asztalt és különféle kapcsolószekrényt készített. Sohasem volt függetlenített funkcionárius, de kezdettől fogva aktív tagja a vasutasok szakszervezetének.

Bizalmiként kezdte

Emlékeiről kérdeztük és Bánáti József szívesen beszélt.

— *A felszabadulás után az volt a legfontosabb feladatunk, hogy a magunk területén segítsük az üzembiztos távközlés és a biztonságos vasúti közlekedés kialakítását.* Sohasem felejtem el például, milyen nehéz körülmények között kezdtük a sorompók telepítését. *Egy G-kocsi padlójára rakott szalmazsákokon pihentük ki éjszakánként a munka fáradalmait.* Szerelő- és javítócsoportjaink ma már kárpitozott bútorral berendezett hálókocsikkal járják az igazgatóság területét. A mai fiatalok el sem tudják képzelni, milyen nehéz volt akkor.

Bánáti elvtárs 1945 után *bizalmiként kezdett dolgozni a mozgalomban.* Milyen feladatokkal foglalkozott akkor a szakszervezet? — kérdeztük.

— *Dolgozóink élelmezési és tüzelővel való ellátása jelentette a legnagyobb gondot. Távoli falvakból hordtuk a burgonyát, a hagymát és más élelmiszert. Szegények és gyakran éhesek voltunk, de a munka már az életet jelentette.*

Ki tudná azt ma már elsorolni, hogy az elmúlt két évtized során hány dolgozó kérésének teljesítéséhez, panaszának orvoslásához nyújtott segítséget a szakszervezeti bizottság titkára?

— *Az ilyen ügyek közül is a különlegesebbek közé tartozott, amikor Vastag Sándor Jugoszláviában töltött 10 munkásévét sikerült beszámíttatni a követség útján beszerzett igazolással — mondotta.*

Tanult és tanított

Sok ezer szakszervezeti aktivistával együtt Bánáti József is *tanult és tanított az évek során, s aligha volt boldogabb ember nála, amikor látta az eredményt, a közösség erősödését.* Egy alkalommal megbetegedett az egyik távírásznő. Addig egyedül élt, de munkatársnői nem hagyták magára a bajban. Valamelyikük minden nap meglátogatta.

Rendbetették a lakását, főztek neki, elvitték hozzá a táppénzt, kiváltották gyógyszereit — egyszóval segítették, hogy mielőbb rendbejöjjön. Az ilyesmi nagy öröm a szakszervezeti bizottság titkára számára, aki egyébként a szakszervezet központi vezetőségének tagja és Baranya megyében a társadalombiztosítási tanácsot is vezeti. Amikor elkezdte, húsz évvel ő is fiatalabb volt és az emlékekben benne van az ő ifjúsága is.

Az ellenforradalom leverése után Bánáti József is részt vett a vasutasok szakszervezetének újjászervezésében. Rengeteget dolgozott. *Volt olyan hónap, amikor 60 órát fordított társadalmi munkára. Elég sok ez, ha arra gondolunk, hogy családos ember, s négy gyermeke van.* Velük is sokat kellett és kell is foglalkoznia. Sohasem volt könnyű élete. Jómaga is négygyermekes családban nőtt fel. Apja egy grófi uradalomban cselédeskedett.

Népszerű ember

Jó hasznát vette gyermekkori tapasztalatainak, amikor a termelőszövetkezetek szervezésében vett részt alapszervezeteinek többi tagjával együtt. Véménden és környékén először agitációs munkával segítették a közös gazdaságok születését, azután évekig a nagyárpádi termelőszövetkezetet patronálták. *Gépeket javítottak és segítették az öntözőrendszer kiépítését. Rendszeres elfoglaltság volt ez sokak, így a szakszervezeti alapszervezet titkára számára is.* Azóta a termelőszövetkezet megerősödött. A vasutasok önzetlen támogatását egy szép családi est keretében köszönték meg a nagyárpádiak, amikor búcsút vettek patronálóiktól.

S ha már itt tartunk, mondjuk el azt is, hogy Bánáti József népszerű ember alapszervezeténél, főnökségének dolgozói körében. Népszerű, mert együtt él az alapszervezet tagságával, problémáikkal és örömeikkel.

L. J.

ÜNNEPI MŰSOR ÉLENJÁRÓ SZOCIALISTA BRIGÁDOK TISZTELETÉRE

A vasutasszakszervezet budapesti bizottsága március 16-án immár másodszor rendezett ünnepi műsort a munkában élen járó szocialista brigádok tiszteletére a Vasúti Főosztály kultúrtermében. A műsorban felléptek *Palcsó Sándor* és *Domahidi László*, az Állami Operaház magánénekesei, *Zentai Anna*, a Fővárosi Operettszínház művésze, *Bojtor Imre* magyarnóta-énekes, *Mede Tibor*, a Thália Színház tagja. Közreműködött a Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfonikus Zenekara *dr. Hamari András* vezényletével.

A budapesti bizottság a jól megszervezett, mintegy két-órás műsorral kellemes estét szerzett a termet zsúfolásig megtöltő brigádtagoknak és családtagjaiknak.

MÉRFÖLDKŐ

A magyar vasút húsz éve

Húsz év a történelemben igen rövid idő, mégis a magyar nép életében, történetében, fejlődésében *az utóbbi húsz évet méltán nevezhetjük korszaknak.* Olyan korszaknak, amelyben megváltozott az egész nép élete, társadalmi összetétele és megváltoztak a gazdasági és politikai viszonyok is.

Az a fejlődés, azok a változások, amelyek az ország életében, a felszabadulás óta eltelt két évtized alatt végbementek, nem múltak el nyomtalanul a vasút felett sem. *Megváltozott a vasút munkája, tevékenysége, a vasutas dolgozók élete is.* Egy ilyen változás természetesen nem adható hűen vissza egy cikk keretében. Hazánk fejlődésének utóbbi húsz évéről könyvtárnyi adat, anyag halmozódott fel és napjainkban is kötetekben foglalkoznak vele. Nyilvánvaló, hogy ilyen körülmények között még az „áttekintés" szó is túlzás, éppen ezért talán úgy lehetne jellemezni e cikk igényét, hogy „a magyar vasút húsz éve dióhéjban".

Mérhetetlen kárt okozott a fasiszta rombolás

Nagyon mélyről, talán túlzás nélkül mondhatjuk, nulláról kellett elindulni. Hazánk fél évig hadszintér volt, annak összes borzalmaival. A háború okozta közvetlen károk azonban eltörpültek ahhoz képest, amik a visszavonuló német fasiszták „haditettei" áldozatául estek. *Felrobbantották az összes nagyobb hidat. A vágányhálózat mintegy 30—35 százalékát tették használhatatlanná, vagy semmisítették meg. Elpusztult a nagy állomások 30 százaléka, olyanok, mint Nyíregyháza, Hatvan, Debrecen, Győr, Székesfehérvár. Rendkívül súlyos volt a pusztítás a biztosítóberendezésekben. Az egyébként sem fejlett hálózat mintegy 90 százaléka, a vontatást kiszolgáló berendezéseknek 60 százaléka, a vontatási műhelyeknek több mint 50 százaléka pusztult el, vagy vált használhatatlanná.*

A legnagyobb pusztítás, a legnagyobb kár a járműparkot érte. *A vontató járműveknek nem egészen 10 százaléka maradt használható állapotban.* A villamosvontatás teljes egészében elpusztult. A teherkocsiknak négy, a személykocsiknak pedig 3 százaléka maradt meg.

Ez volt az a kép, amely elénk tárult, amely megmaradt az ezt ebből vérző országban. *Reménytelenség, fásultság töltötte el a legjobb hiszemű embert is.* Az optimisták 30—40, még többen 50—60 évre tették a kibontakozás, az újjáépítés dátumát. Nem tartott azonban sokáig ez a fásultság és csüggedés. Felülkerekedett az élni akarás, a jövőbe vetett hit, melyet táplált a Magyar Kommunista Párt.

Megindult a fejlődés

1946-ban ünnepeltük *a magyar vasút 100 éves jubileumát.* Talán ez volt az első olyan ünnep a vasút történetében, melyet munkasikerekkel is emlékezetessé tettünk. Ekkor már járható volt a vonalak 90 százaléka, ha provizórikusan is, de használható volt a hidak fele és a jubileum tiszteletére a tatabányai szénmedencéből elindult az első villamosmozdony vontatta szénszerelvény.

A tervgazdálkodásra való rátérés hároméves tervünk újabb lendületet adott a vasút fejlődésének. Lényegében akkor fejeztük be az újjáépítést, de már új beruházásokba is kezdtünk. Mégis a nagyarányú, a valóban előremutató, az újjáépítésen túlmenő fejlődést az ötéves tervek hozták meg. *Beruházásokra és felújításokra 1951-ben már 1 milliárd forintot fordítottunk.* Ez a fejlődés 1954-ig kissé visszaesett, nem volt töretlen. 1954-től lassú, *majd 1958-tól ugrásszerű növekedés következett be.* 1958-ban, 1,7 milliárdot, 1961-ben 4, 1963-ban pedig 5,2 milliárdot fordítottunk beruházásra és felújításra.

A fejlődés egyéb jeleivel is találkozunk a vasút minden területén. *A vasúti pályák 45 százalékán 23 tonnás tengelynyomást megengedő vágányokat építettünk. 1600 kilométer a hézagnélküli pályák hossza.* A felépítmény ilyen nagymértékű javulása a vonatok sebességének 100 kilométerre, vagy még többre való növelését is lehetővé teszi.

Uj, felvételi épület épült *Székesfehérvárott, Győrben, Debrecenben, Hatvanban, Nyíregyházán, Záhonyban,* hogy csak a jelentősebbeket említsük.

Az „500 mozdonyért" jelszót is a modernizálás jelszava váltotta fel. 1960-ban megszűnt Magyarországon a gőzmozdonyok gyártása. Kis- és középteljesítményű Diesel-mozdonyokat állít elő a magyar ipar, de emellett külföldről is szerzünk be, *főleg nagyobb teljesítményű vonali Diesel-mozdonyokat.* Ilyen az 1950 lóerős svéd gyártmányú NOHAB Diesel-mozdony. *Az idén szállít részünkre a Szovjetunió 52 darab ugyancsak nagy teljesítményű Diesel-mozdonyt.* Külföldi licenc alapján a magyar ipar a múlt évben megkezdte a legmodernebb szilícium egyenirányítós, 3000 lóerős villamosmozdonyok gyártását.

Szükségessé teszi a villamosmozdonyok gyártásának növelését a villamos vonalhálózat bővítése, fejlesztése is. A hegyeshalmi vonal helyreállítása után *villamosítottuk a 182 km hosszú miskolci vonalat, a Miskolc—Diósgyőr közötti szárnyvonalat* s jelenleg épül a szerencs—nyíregyháza—záhonyi vonal.

Jelentősen fejlődött a személy- és teherkocsi-park is. *Hosszú ideje már csak négytengelyes személykocsikat szerzünk be, vagy gyártunk saját vasúti műhelyeinkben.* A teherkocsipark növekedése talán még ennél is számottevőbb. A magyar ipar ugyan nem gyárt teherkocsikat, de 1951-től folyamatosan szerzünk be. *A beszerzett kocsik többségében modern, nagyrakszúlyú, görgőcsapágyasok,* melyek nagy sebesség elérését is lehetővé teszik.

Nagy fejlődésen ment át a forgalmú szolgálat is. Az eszközök fejlődésével *egyre inkább beszélhetünk kultúrált utazásról, a vonatok sebességének növeléséről, újrendszerű ingavonatok beállításáról.* A forgalom fejlődésével együtt megnőtt a magyar vasút nemzetközi jó híre is. Számos nemzetközi vonat szeli át hazánkat, köztük expressz vonatok és gyorsjáratú hűtőkocsikból álló TEEM-vonatok.

Modern hír- és távközlőeszközök

A távközlő- és biztosítóberendezésekben is — melyeket a legnagyobb kár ért — sokat haladtunk előre. Hosszú ideig nem fordítottunk gondot erre a fontos szolgálati ágra, fejlődése lassú, alig észrevehető volt. 1955-ben kezdődött e berendezések rekonstrukciója. A rekonstrukciós program keretében lényegében megszűnt a Morse-rendszerű értekezés és helyére egy sor új rendszerű, a forgalombiztonságot is megfelelően szolgáló berendezés került. *Nő a gyors és megbízható távgépíróhálózat.* S egyre szélesebb körben kerül sor rádió használatára.

Nagymértékben javítja a forgalmat, s annak biztonságát, *a mozdonyrádiók bevezetése.* Ez lényegében megbízható kapcsolatot jelent a menetirányító és a mozdonyvezető között. Nagymértékben nőtt az automatikus térközbiztosító berendezések hossza. A biztosítás fokozását követeli a vonatok nagyobb sebessége, a vonatforgalom sűrűségének növekedése.

Megszűnt a létbizonytalanság

A jelentősen megnövekedett forgalmat a vasút közel háromszor annyi dolgozóval bonyolítja le, mint a felszabadulás előtt. *Ha változásokról beszélünk, akkor nem maradhat ki az a változás sem, amely a vasutasok életében végbement.* Márpedig ez a változás mindennél fontosabb, de jelentősebb is mint az összes többi. *A szocializmus építése a dolgozók kezében van. Ő értük folyik.* Ez ma már nem jelszó, hanem valóság hazánkban. A népi hatalom első tevékenysége az volt, hogy eltörölje azokat a sértő megkülönböztetéseket, amelyek a dolgozók közé éket vertek.

A vasúton minden dolgozó 1945 óta „kinevezett" ember. *Ennek jelentőségét az a tíz- és tízezer szerződéses munkás, pályamunkás érzi igazán, aki a felszabadulás előtt minden hónapban megkapta a felmondó levelét.* új felvételénél pedig ki volt szolgáltatva néhány ember kénye-kedvének.

A felszabadulás óta a vasutas dolgozók életszínvonalát javító egy sor bérügyi intézkedés született. Ezenkívül számtalan olyan béren kívüli juttatásban is részesülnek, amely korábban vagy egyáltalán senkit, vagy csak egy szűk réteget érintett. *Több mint 120 ezer vasutas kap egyenruhát, még több azoknak a száma, akik munkaruha juttatásban részesülnek. Közel 50 000 dolgozó veszi igénybe az üzemi konyhákat.* Ezenkívül olcsón jutnak üdüléshez, kulturális és sportlehetőségekhez, szálláshoz, laktanyához. *A felszabadulás óta 6—700 millió forintot fordítottunk szociális létesítmények építésére.* Ez nem elég, mert az örökség, melyet átvettünk, nagyon „szerény" volt, de úgy gondolom, mégis dicsekedni lehet vele.

Nagy jelentőségű az a folyamat is, amely a nehéz fizikai munka felszámolása, megkönnyítése érdekében történik. Különösen sok történt a legnehezebb munkafolyamatok, így a pályafenntartási munkák gépesítése érdekében. *A gépesítés mellett széles üzemegészségügyi és munkavédelmi hálózat őrködik a dolgozók biztonságos munkája, egészséges munkafeltételei felett.*

Nincs szégyellnivalónk

Sokat kell még tenni a vasutas dolgozók szociális helyzetének javításáért, *de az eddigiekért sincs mit szégyellni.* így rövid idő alatt sehol sem tettek annyit a dolgozókért, mint hazánkban. A vasutasok ezzel tisztában vannak, tudják ezt és ezért végezték és végzik mindenkor feladataikat lelkesedéssel.

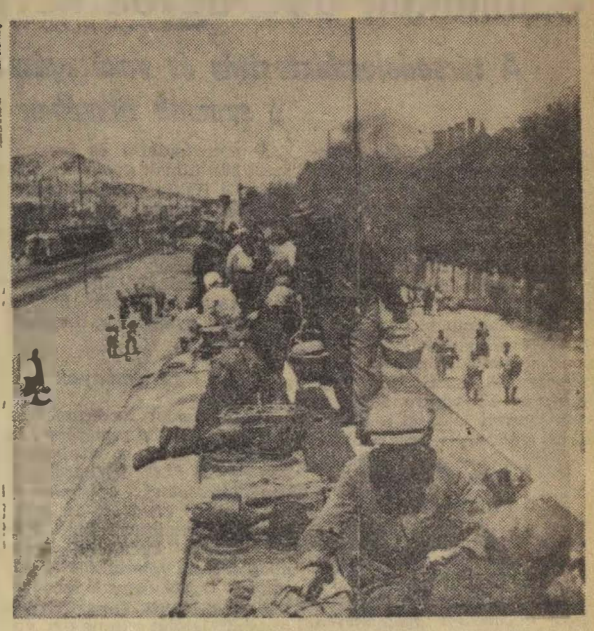
A dolgozók lelkesedését tükrözte a felszabadulás óta az a munkalendület, amely a szocialista munkaversenyben fejeződött ki. A szocialista munkaverseny eredményeink motorja volt és az ma is.

A vasút fejlesztése egy gazdag országnak is rendkívül nehéz feladat. Nagyon sok anyagi eszközre van szükség az ilyen célkitűzések megvalósításához. Ha figyelembe vesszük, hogy az egész nemzeti vagyon egyötöde vasúti eszközökben van lekötve, akkor elképzelhetjük, hogy a vasút akár csak 1 százalékos fejlesztése is százmilliókat kíván. Ha ezt összevetjük a Magyar Államvasutak fejlődésével, akkor igazán értékelni tudjuk mindazt, ami a magyar vasúton az elmúlt húsz évben történt.

1945. április 4-e, hazánk felszabadulása mérföldkő nemcsak a vasút, hanem az egész ország történetében is.

S. J.

1945—1965



A felszabadulás utáni hetekben, hónapokban a pályaudvarokon gyakori volt az ilyen látvány. Azok, akiknek már a kocsikban nem jutott hely, a tetőn foglaltak helyet.

Ma, 1965-ben új, korszerű, négytengelyes személykocsik tucatjai közlekednek vasútvonalainkon. Ezekben a kocsikban, mint az a képen is látható, már kényelmes, kulturált az utazás.

(MTI Fotó felvétele)

Felszolgáló, szakács és cukrász tanulók vetélkedője

Már hagyományossá vált az Utasellátó legfiatalabb szakembereinek országos vetélkedője. Mint minden évben, most is megtartották a harmadéves ipari tanulók terítési és szakácsversenyét. A Keleti pályaudvar kultúrtermében kora reggel óta izgatottan készültek, hogy déli 12 órára, a zsürizés kezdetéig minden a legnagyobb rendben legyen. A fej-fej melletti küzdelemben végül is a terítést diplomata asztallal *Kertész Gáró* Keleti és *Nagy Tamás, a Nyugati* Utasellátó étterem tanulói nyerték.

A szakácsok közül *Tóth Erzsébet,* a Keleti étterem tanulója készítette a legfinomabb falatokat. Természetesen a finomságokkal a cukrászok sem vallottak szégyent. *Takács Attila* első díjas tortája még a szigorú zsürit is jó hangulatra derítette.

A helyezettek pénzjutalomban részesültek. A jutalmakat *Gróf József,* a vállalat helyettes igazgatója adta át a győzteseknek és helyezettek-nek.

A legszebb névnapi ajándék

Beszélgetés két kitüntetett szocialista brigádvezetővel

Két napon át, március 18-án és 19-én, az *Építők Rózsa Ferenc* székházának kongresszusi termében tanácskozásra ültek össze a szocialista brigádok küldöttei, a szocialista brigádvezetők.

A vasutas brigádokat 87 küldött képviselte. Ez a szám is kifejezője annak a nagyszerű mozgalomnak, amely a vasút történetében már 6 évre tekinthet vissza. 1959 — az első brigádok megalakulása — óta a vasútnál is tekintélyt vívott ki ez a mozgalom, mint ahogy ez a tanácskozás is tekintélyes helyet kapott gazdasági életünk történetében.

S hogy a szocialista brigádmozgalom ma már *tartalmas, megalapozott és jó eredményekkel büszkélkedhet,* az elsősorban a székszorokban helyet foglalók áldozatos munkájának, és azoknak a brigádtagoknak köszönhető, akik ugyan személyesen nem vehettek részt a tanácskozáson, de munkájuk, eredményük szavakban helyet kapott.

A Landler Járműjavító Pártbizottsága a felszabadulás 20. évfordulója alkalmából pártmunkás találkozót rendezett. A találkozón Pánti Béla a vasutasszakszervezet alelnöke, az üzem első párttitkára emlékezett vissza, hogyan indították el az üzemben a termelést.

(Horváth Erika felv.)

Kitüntetett brigádvezetők

Pártunk és kormányunk értékelve a szocialista brigádok munkáját, a tanácskozás alkalmával 72 kormánykitüntetést adott át. *A kitüntetettek között öt vasutas is szerepelt. Kiss József,* a tapolcai pályafenntartási főnökség uzsai VII-es pályamesteri szakaszának előmunkása, nyolcszoros szocialista brigádvezető a *Munka Érdemrend arany fokozata* kitüntetést kapta.

Szántó László, a székesfehérvári járműjavító lakatos csoportvezetője, ötszörös szocialista brigádvezető a *Munka Érdemrend* ezüst, *Dani József,* Kaposvár állomás vonatvezetője, háromszoros szocialista brigádvezető, *Pacz József,* Curtici határállomás forgalomirányítója, háromszoros szocialista brigádvezető és *Cseke László,* a Pécsi Fűtőház motorvezetője, négyszeres szocialista brigádvezető a *Munka Érdemrend* bronz fokozata kitüntetést kapták.

A tanácskozás második napján az egyik szünetben Dani Józseffel és Pacz Józseffel a véletlen hozott össze. A kongresszus hangulatáról, légköréről esett a legtöbb szó. *Mindketten nagyra értékelték Brutyó elvtárs beszámolóját és Fock elvtárs felszólalását őszinte, nyílt hangvétele miatt.* Majd magukról beszéltek.

A munkáról beszélnek

— *Ez volt a legemlékezetesebb, legboldogabb névnapunk* — mondták szinte egyszerre.

Közben egy üveg sör is előkerült, koccintottunk mi is a Jóskák egészségére. De Dani József nem ivott.

— *A kitüntetés után a Parlamentben Kádár elvtárssal is csak málnaszörppel koccintottam* — mondja. — *Szeszes italt nem iszom.*

— Talán ez is a szocialista brigád vállalásai között szerepel — jegyeztük meg tréfásan.

— *Nem! Fehér asztalnál is gyakran összejövünk. De én ott is csak málnát iszom.*

Pacz Józseffel még egyszer koccintunk, ezúttal a kitüntetésre.

— *Mit mondjak* — tárja szét a karját, miután megitta a sört —, *szeretjük a határforgalmat. Nem egyszerű ott dolgozni, de úgy érzem, mindannyian tudásunk, s erőnk legjavát adjuk.*

— *Azt is írja meg* — fordultak hozzám mindketten —, *hogy akkor, amikor a kitüntetést átadták, és most is a brigádra, a fiúkra gondolunk, azokra, akikkel közösen idáig jutottunk.*

A kérésnek örömmel teszünk eleget.

—lf—

Szolnokon 300 ágyas MÁV-kórház épül

A társadalombiztosítás és vasútegészségügy fejlődése a számok tükrében

A felszabadulás előtt a vasútegészségügy alacsony színvonalon mozgott. Az irányítást az egyes üzletvezetőségek főorvosai végezték. A dolgozók betegellátásával pedig főleg részfoglalkozású ellenőrző orvosok és a pályaorvosok foglalkoztak. A gyógyítás szolgálatában csupán egy intézmény, a *MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet állt*, melyben 18 osztály 450 ággyal, és 18 szakrendelő 91 szakorvossal látta el a kórházi és szakorvosi feladatokat.

Korszerű kórház a romok helyén

A második világháború idején ez az intézmény is elpusztult. *Üszkös gerendák, beomlott falak és a törmelékek közé keveredett gyógyszerek, kötszerek jelezték a helyét.* A vasutasok önként vállalkoztak helyreállítására. Bár korlátozott keretek között, de a felszabadulás után rögtön megindult benne a munka. *A teljes helyreállítás 1946 végére fejeződött be*, majd 1947-ben szülészeti és gyermekosztállyal bővítették. Az ágyak száma 1948 elején már 621 volt. 1948-tól 1964-ig *egyenletes ütemben 1048-ra emelkedett a kórházi ágylétszám.* Közben 1956-ban 130 ággyal a péceli MÁV Továbbkezelő Kórház és 250 ággyal a budakeszi MÁV Tüdőszanatórium is megkezdte működését. A kórházi ágyak fejlesztésével párhuzamosan fejlődött a szakorvosi ellátás is.

A dolgozók ellátásának megjavítása érdekében 1947-től 1955-ig a *hat igazgatóság székhelyén, azonkívül Szolnokon és Békéscsabán létesült MÁV-rendelőintézet.* 1949-ben a betegség megelőzés és a jobb egészségvédelmi ellátás biztosítására hoztuk létre a higiénikus orvosi hálózatot, az Egészségügyi Kutató Laboratóriumot és az alkalmasság megállapítása végett a MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomást.

A mozgásszervi és érrendszeri bántalmak gyógykezelése céljából *Hévízen, Balatonfüreden* és *Harkányban* gyógyházat létesítettünk 205 ággyal, azonkívül a szervezetileg gyengébb vasutas gyermekek erőnléti állapotának javítására a Szabadsághegyen gyermek gyógyházat hoztunk létre.

Új létesítmények

Nagy gondot fordítunk az intézmények fejlesztésére és korszerűsítésére is. *Szolnokon 300 ágyas MÁV-kórházat és rendelőintézetet építünk. A miskolci új rendelőt az idén adjuk át rendeltetésének. Készül a MÁV budakeszi tüdőgyógyintézet rehabilitációs pavilonja is 120 ággyal.* Ez részben a gyógyult tbc-s betegek rehabilitációját, munkába való visszatérését lesz hivatva elősegíteni. Ezenkívül Debrecenben egy új MÁV-rendelőintézet építése szerepel a tervben Az üzemi rendelők egész sora létesült az elmúlt években. Hamarosan új üzemi rendelő épül Miskolcon. Dunakeszin és Celldömölkön.

Hazánkban igen fontos feladat az öregekről való gondoskodás. Nyugdíj rendszerünk négy alkalommal változott a felszabadulás óta. Jelenleg az 1959. január 1-én életbelépett új nyugdíjtörvény van érvényben. Ez már figyelembe veszi a szolgálati évek számát, meghatározza a legalacsonyabb sajátjogú és özvegyi nyugdíjak összegét és javította az előző nyugdíjtörvények alapján nyugdíjazottak anyagi helyzetét is

Hasonló fejlődésen ment keresztül a rokkantsági nyugdíj is, mindenkor az öregségi nyugdíjakkal egyidoben. 1965. július 1-vel ismét rendezik az alacsonyosszegű nyugdíjakat.

624 millió forint társadalombiztosításra

A dolgozók társadalombiztosítási ügyeit 1950-től a szakszervezet irányítja. A vasutas dolgozók társadalombiztosítási ellátásának fejlődését legjobban a költségvetés számai bizonyítják. *Amig 1950-ben 24 milliót, addig 1964-ben 624 millió forintot fordítottunk a dolgozók társadalombiztosítási ellátására.*

Időközben átvettük a családi pótlék folyósítását. *A keresetek emelkedésével több táppénz került kifizetésre.* A tbc-sek rendszeres és rendkívüli anyagi támogatást, 2 évig táppénzt, korlátlan ideig kórházi kezelést kapnak.

1963. január 1-től kétévi kórházi kezelés illeti meg a paralizises gyermeket, korlátlan kórházi ápolás a dolgozót, a nyugdíjast és nyugdíjas özvegyet. 1953. november 1-től a temetési segély összegénél eltörölték a lakhely szerinti megkülönböztetést, illetve az ezzel járó különbségeket.

1963. január 1-től *84 napról 140 napra emelkedett a szülési segélyezés időtartama.* A 150 forintnál drágább gyógyászati segédeszközöknél a térítést 25 százalékról 15 százalékra csökkentették, a tolókocsit és a hallókészülékeket a nyugdíjasok és családtagok is jogszerint kapják.

1964. január 1-től az üzemi baleset, foglalkozási betegség és tiltott munkakörben dolgozó tbc-sek rehabilitációját vezettük be és részükre keresetveszteségtérítést biztosítunk.

A családi pótlék összegét a felszabadulás óta két esetben is emelték már. A kormány 1965. július 1-től ismét emeli a kétgyermekes biztosítottak családi pótlékát.

A vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi ellátása fejlődésének főbb állomásai mellett természetesen megszámlálhatatlan kisebb pénzügyi kihatású intézkedés is született a felszabadulás óta eltelt 20 esztendő alatt.

Élre tört a budapesti igazgatóság

Minőségileg is javult a vasút munkája

Februárban az igazgatóságok teljesítményei a következők szerint alakultak:

Budapest	**102,62 %**
Debrecen	**102,29 %**
Miskolc	**101,94 %**
Pécs	**99,71 %**
Szeged	**100,05 %**
Szombathely	**99,91 %**

Januárban és februárban az állami szállítási tervet 97,85 százalékra teljesítettük. Az elmaradás 370 000 tonna, ami egyrészt olyan betervezett belföldi szállításokból adódott, amelyeknél igény nem jelentkezett, másrészt pedig olyan betervezett importküldeményekből, amelyeknek belépése nem történt meg. *A belföldi forgalomban támasztott szállítási igényeket* kielégítettük és összesen

995 000 tonnával több árut szállítottunk, mint az előző év azonos időszakában.

Külön ki kell emelni, hogy a bázisidőszakhoz mérten, nemcsak mennyiségi vonatkozásban, hanem a feladatok tervszerűbb végrehajtásával, minőségi szempontból is javult a vasút munkája. Erre többek között jellemző, hogy addig, míg az előző év február hónapjában a személy- és a tehervonatoknak csupán 91,92, illetve 57,40 százaléka közlekedett menetrend szerint, addig

az idén a menetrendszerűség 96,88, illetve 74,13 százalékra emelkedett.

Különösen a tehervonatoknál következett be nagyfokú javulás.

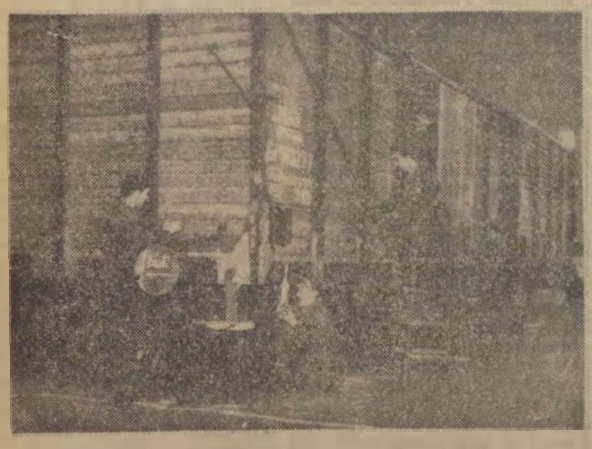
Jónak értékelhetők a vonó- és vontatott járműveknél elért eredmények. *Az egy dolgozó, valamint az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény hálózati operatív tervének teljesítésénél elértük a vonatkozó célkitűzések maximumát.* Ennek eredményeként — hálózati szinten — a dolgozó mozdonyok teljesítménye 3,2, a vonali mozdonyok teljesítménye pedig 3,8 százalékkal haladta meg a bázisidőszak eredményeit.

A teherkocsik gazdaságos kihasználására jellemző célkitűzések valamennyi igazgatóságnál kedvezően alakultak. Ennek bizonyságául szolgál, hogy

a kocsitartózkodási átlagidő hálózati értékét a bázisidőszakhoz mérten, egy órával csökkentettük,

a raksúlynorma célkitűzését pedig 1,66 százalékkal túlteljesítettük.

Ami a minőségi munkára jellemző célkitűzéseket illeti, a tervhez képest egyedül a tehervonatok átlagos terhelésénél mutatkozik kisebb mérvű elmaradás.



A szolnoki járműjavító teherkocsi osztályán Kelemen Sándor ifjúsági brigádja elsőként teljesítette a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére tett vállalását. A képen a brigád tagjai egy fővizsgás kocsin dolgoznak.

(Horváth Erika felv.)

HÚSZ ÉVE TÖRTÉNT

„Arccal a vasút felé!"

A főváros, s az ország felszabadulása után kulcskérdés volt a vasút. *Gerő Ernő*, az akkori kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter így nyilatkozott a Szabad Nép 1945. május 13-i számában. *„A legfontosabb feladat nemcsak a kereskedelmi és közlekedésügyi tárcán belül, hanem az egész népgazdasági élet szempontjából a közlekedés újjáépítése. Vasút nélkül nem lehet ellátni az ipart, mert ellátása a vasút működésétől függ. Közlekedés nélkül nem lehet fellendíteni a magyar mezőgazdaságot, mert ez attól függ, el tudjuk-e látni a falut munkaeszközökkel és gondoskodni tudunk-e az új termés elszállításáról . . ."*

Megmozdult az egész ország

Széleskörű szervezettséggel indult tovább a munka. Az MKP I. országos pártértekezletén 1945. május 20-án született meg: *„Arccal a vasút felé!"* jelző, amely az egész országot mozgósította a legfontosabb feladatra.

Egymásután láttak napvilágot a vasutasok versenyfelhívásai. *A kezdeményezés az Istvántelki főműhelyből indult el.* Az országos méretű versenybe csaknem valamennyi pályaudvar, fűtőház és főműhely bekapcsolódott. A szakszervezet versenybizottságot állított fel az eredmények értékelésére.

Ekkor indította meg első tapasztalatait a reakció is, amely éppen a társadalmi összefogást szerette volna megakadályozni *A MÁV vezetői igazgatósági rendeletben vezették be a belső cenzúrát.* Megtiltották, hogy az igazgatóság engedélye nélkül közleményeket helyezhessenek el a lapokban. A közvélemény nyomása, felháborodása azonban olyan nagy volt, hogy 8 nap múlva visszavonták ezt a rendelkezést.

Az újra megjelenő felhívásokra, június 20-án a XIII. kerületi pártvezetőség *100 kommunistája jelentkezett rohammunkára a Nyugati pályaudvaron.* A Déli pályaudvart is a rohammunkások segítségével hozták rendbe és így június 18-án már átadták a forgalomnak. Angyaföldön június 14-én a kerület gyáraiból több százan segédkeztek az Északi Fűtőházban.

Az Egercsehi Kőszénbánya és a Portland Cementgyár munkásai a MÁV dolgozóival együtt *3 hónap alatt 11 kisebb vasúti hidat és két alagutat hoztak rendbe.* Miskolcon két hét alatt 7000 ingyenes túlórát teljesítettek.

Így ment ez napról napra. Névtelenül, fizetség nélkül — ezrek és ezrek vettek részt a rohammunkában.

Hősi küzdelem

A kocsijavításhoz megfelelő gépekkel rendelkező gyárak egymásután ajánlották fel segítségüket, levélben vagy személyesen — a MÁV-igazgatóságnak. A helyreállítási munka így is egyre nehezebb lett. *Nem volt anyag, a feladatok pedig egyre nőttek. A pénz és a munkáskéz is kevés volt.* A legszükségesebb vasanyagoknak mindössze 3 százalékát tudták előteremteni. A kohászat érchlány miatt alig, alig dolgozhatott. *Az emberi akarat és a leleményesség azonban pótolta a hiányokat.* Összeszedték a roncsokat, kiszerelték a még használható alkatrészeket és így javították meg a sérült mozdonyokat és kocsikat.

A nehézségek ellenére megfeszített munkával folyt tovább az újjáépítés. *A vaci vasutasok napi 10 órás munkájukon felül még 1 óra ingyenes túlórát vállaltak. Az Északi Fűtőház mozdonyvezetői havonta 400—420 órát dolgoztak. Veszprémben hathetes munkaprogramot dolgoztak ki. Az Istvántelki és az Északi Főműhely 120—120, a debreceni és a szolnoki 90—90, a szombathelyi pedig 60 mozdony helyrehozatalát vállalta.*

Az erők koncentrálása, a hősi küzdelem és áldozatvállalás nem maradt eredménytelen. *Június 14-én az Északi Főműhelyben 100 darab újjáépített gőzmozdonyt adtak át a forgalomnak.* Júliusig a szombathelyi vasutasok is teljesítették felajánlásukat: *60 mozdonyt és 200 tehervagont javítottak meg.* Debrecenben megkezdték a romokban heverő állomásépület helyreállítását.

Működni kezd az egész vasút

Július ra elkészült a felszabadult ország első menetrendje. Működni kezdett tehát a vasut. s ha működése még nem is volt teljesen zavartalan, de mire a földeken és gyümölcsös kertekben beérett az első termés — a magyar vasút már „zöldutat" biztosíthatott a kiéhezett városok felé robogó élelmiszervonatoknak.

A Budapest—Hegyeshalom közötti vonal a szénszállítás érdekében volt rendkívül fontos. Helyreállításának első szakaszában április 30-ig eltávolították a leszaggatott, szétrombolt felsővezetékeket — amelyek csak akadályozták a forgalmat. Augusztus 24-re ezen a fővonalon is helyreállították a villamos felsővezetékeket.

Határidő előtt

1945. november 14-én az Északi Főműhelyben átadták az ötszázadik gőzmozdonyt. *A MÁV műhelyei egytől egyig határidő előtt teljesítették felajánlásaikat.* Mire 1945 végén lecsett az első hó, a szétroncsolt vasúti pályák 84 százalékát kijavították és 130 darab nagyobb nyílású hidat állítottak helyre.

A rohammunkában való helytállásért 57 vasutast ujjáépítési éremmel tüntettek ki, 82 vasutast pedig előléptettek.

A tervbe vett 10 000 vasúti kocsit 1945-ben már nem sikerült helyreállítani. A magáncégek ugyanis, amelyek a kocsijavítás jórészét vállalták, nem tudtak „megbirkózni" a rájuk szabott feladatokkal. Nem tudtak — vagy talán nem is akartak? A magánipar nagy része ugyanis a nyár végére már csak készpénz előleg ellenében volt hajlandó munkához látni. Így a 10 000 vasúti kocsi csak 1946 elején készült el.

Az 1945-ös év — *a felszabadulás éve* — a vasutasok helytállásának dicsőséges esztendeje volt. Először életük kockáztatásával mentették a menthetőt, azután utasítás és parancs nélkül fogták meg a szerszámok nyelét, kezdték meg a munkát, majd folytatták ezt tudatosan versengve, egymást túlszárnyalva. Megteremtették az alapot az ország újjáépítéséhez, az élet megindulásához.

Mausecz Zsuzsa

Veszélyes vállalkozás

Hideg januári reggel volt. A messze távolban már szaladozott az éj sötétje. Sehol egy fény, sem az utcán, sem a házakban. Csak egy-egy torkolattűz villan bele az éjszakába

Az éj leple alatt egy emberi alak kúszik lassan előre Kőbánya-alsónál a vasúti töltésen. A híd felé tart . . . Mint egy zsákot gördíti át testét a sineken. Elvágja a gyújtózsinórt, aztán csak úgy mint oda, kúszik vissza és eltűnik egy pince sötét torkában. A Zalka Máté téri vasúti híd megmenekült a barbár pusztítástól.

Két évtized telt el azóta. És most, 20 esztendő múltán, szemtől-szembe ülök a hajnali jelenet egyetlen szereplőjével. *Lengyel Ferenc* főintézővel. Miközben feketekávénkat kevergetjük, a 20 évvel ezelőtt történtekről beszélgetünk.

Sajnáltam a hidat

— Kőbánya-alsó állomáson mint segédtiszt teljesítettem szolgálatot — kezdte visszaemlékezését. — *1944 végén Budapest környéke már frontvonalnak számított. Mint afféle fiatal, akiről nem régen került le az „angyalbőr". barátságot kötöttem az állomáson levő katonákkal.* Ők vigyáztak a mai Zalka Máté téri hídra. Sok mindent megtudtam tőlük. Azt is elmondták: *mikor kerül sor a kőbányai vasúti hidak felrobbantására, s hol merre megy az elektromos gyújtás vezetéke.*

Nagyon sajnáltam a hidat, melynek építését nemcsak mint szemlélő kísértem végig, hanem közvetve tevékeny részt is vettem abban. *Elpusztítását galádságnak tartottam.* Ezért elhatároztam, hogy megakadályozom a felrobbantását. Amikor eljött az a bizonyos nap, 1945. január 5-ike, az ágyúdörgés mind közelebbről hallatszott.

Nehezen múltak a percek

— Nem mondom, saját bőrömet is féltettem, de akkor nem gondoltam másra, mint a híd megmentésére. Nehezen múltak a percek. Tudtuk, ha robban a híd, mi sem ússzuk meg szárazon. Ezért sokan el is menekültek az állomásról. *Erdélyi Mihály* váltókezelő és családja, *Szedresi Pál* öreg bakter katonaszökevény fiával és még néhányan azonban ott maradtunk az állomás pincéjében.

Esteledett. Közeledett 17 óra, a tervezett robbantás pillanata. *Olyan csend volt az óvóhelyen, mint egy siralomházban.* A karórám nagy mutatójának lassú mozgását figyeltem.

17 óra . . . Kint semmi zaj. A nagy izgalom vagy talán a kimerültség miatt, elszenderegtem. *Arra ébredtem, hogy Szedresi Pali bácsi, aki jól tudott oroszul, egy szovjet katonának magyaráz.*

— Mi is és a híd is megmenekültünk — fejezte be a visszaemlékezést Lengyel Ferenc főintéző.

Gergely József

Eredményes a szocialista brigádmozgalom

A soproni pályafenntartási főnökség területén 1960. szeptember 1-én bontakozott ki a szocialista brigádmozgalom és már az első év végére 10 brigád érte el a célkitűzéseket. *Jelenleg 20 oklevéllel, jelvénnyel és zászlóval rendelkező brigád tevékenykedik a főnökség területén.* Gazdasági munkájuk példamutató. Gondot fordítanak az egyéni képzésre is. A szakmunkás vizsga letételét 45 fizikai dolgozó, a 8 általános iskola elvégzését 25, az érettségi megszerzését 9, a technikum elvégzését szintén 9 dolgozó vállalta.

A fertőszentmiklósi XI. pályamesteri szakasz brigádjai célul tűzték ki, hogy 1965 végére *megszerzik a szocialista pályamesteri szakasz* címet.

Perlaki Gyula
Sopron

A művelődés útjain

Egy társadalomban a dolgozók rétegeinek műveltségi színvonala tükrözi az egész ország kulturális helyzetét. Az általános műveltség fokmérője pedig a tömegek általános alapfokú iskolázottsága. *Horthyék Magyarországa nem büszkélkedhetett ilyen fokmérővel. A magyar vasutasok műveltségi színvonala is alacsony fokon mozgott.* Az 1947. évi felmérések szerint, a vasutasság több mint 60 százalékának nem volt meg a nyolc általános iskolai végzettsége. *Az analfabéták száma meghaladta a tizezret.* Erről a mélypontról indult a vasutasok nagy közössége, a felszabadulás teremtette új utakon.

„Tanulj, hogy tanithass"

A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete már 1945 decemberében „*Tanulj, hogy tanithass*" címmel, közzétette kulturális és művelődési programját.

Az Északi, az Istvántelki főműhelyben és sok más szolgálati helyen, egymásután hangzottak el a százéves vasútról szóló ismeretterjesztő előadások. *A vasutasok körében hamarosan népszerűvé válik a politikai, történelmi, természettudományi, műszaki, irodalmi stb. tudományos ismeretterjesztés.* Számos érdekes témával ismerkedtek meg az elmúlt 20 esztendő alatt a szakszervezeti aktivisták, de sokan ülnek szabad idejükben az ismeretterjesztő előadások hallgatóságának soraiban is. *1952-ben 80 ezren, az elmúlt évben pedig több mint 100 ezren hallgatták az ismeretterjesztő előadásokat.* Ebben az évben több mint 100 munkásakadémián, közel 10 ezren gyarapítják általános és szakműveltségüket.

A tudományos és ismeretterjesztő munka széles körű szervezése mellett, nagy munkát végeztek a szakszervezeti szervek és aktivisták azért, hogy minél többen pótolják a műveltség hiányait, hogy éljenek a népi rendszer teremtette tanulás lehetőségeivel, kedvezményeivel. A szakszervezeti aktivisták maguk is hozzáláttak a tanuláshoz. Emellett ezreket mozgósítottak a különböző iskolákba. *1955 óta, évente 8—10 ezer vasutas dolgozó él a tanulás lehetőségével, kedvezményeivel.* Csupán az utóbbi hat év alatt, több mint 10 ezer dolgozó fejezte be — különböző állami oktatási formákon — tanulmányait. Évről évre növekszik a továbbtanulásba kapcsolódó dolgozók száma, ezt bizonyítja a következő statisztika is:

Évek	Beiratkozott	Vizsgázott	Ebből ált. isk.-ban
1959/60	9 131	6 606	—
1960/61	9 722	8 561	5 596
1961/62	10 906	8 716	5 092
1962/63	10 633	9 184	4 939
1963/64	11 164	9 797	4 326

Az 1964/65-ös tanévben is 11 ezernél többen tanulnak. Ebből ezren egyetemeken és főiskolákon, ötezren középiskolákon, technikumokban és gimnáziumokban. *Budapesten* több mint *két és fél ezer, Borsodban* és *Hajdú-Biharban* 1000—1000, *Vas* megyében 500, az egykor legelmaradottabb *Szabolcs-Szatmár* megyében pedig több mint 600 vasutas tanul munkája mellett.

Üzemi általános iskolák

Nagy lendületet adott az általános iskolai tanulásnak, hogy a szakszervezeti bizottság a szolgálati helyeken fordákhoz, műszakokhoz alkalmazkodó, helyi üzemi általános iskolai oktatást szervezték. A *Nyugati pályaudvaron* öt év alatt, közel ezer dolgozó kapcsolódott be a továbbtanulási mozgalomba. *Az elmúlt évben öt üzemi általános iskolai osztályban, több mint 300-an tanultak.* Négyosztályos üzemi általános iskola működik a Budapesti Építési Főnökségnél, háromosztályos a Hámán Kató fűtőháznál, és Ferencváros állomáson. Külön figyelemre méltó, hogy a Debreceni Járműjavító Üzemi Vállalatnál *ötosztályos üzemi általános iskola működik, több év óta sikeresen.* Bevált ez az oktatási forma a Miskolci fűtőházban és a járműjavitóban, a nyíregyházi fűtőházban és sok más vidéki szolgálati helyen.

Figyelemre méltó változás történt az elmúlt két esztendőben a különböző iskolatípusok iránti érdeklődésben is. *Két év alatt 21 százalékkal nőtt a középiskolákban, 36 százalékkal az egyetemi és főiskolákon tanuló vasutasok száma.*

A szakkáder-képzésben is nagyot léptünk előre. Szakmunkás képesítést mintegy 23 ezren szereztek, ebből közel kétezren esti és levelező oktatáson. *Szaktanfolyamokon közel 96 ezren nyertek képesítést, s közülük 50 ezren esti és levelező oktatás keretében.* Közép- és felsőfokon közel négyezren szereztek technikumi képesítést vasútforgalmi, pályafenntartási és gépészeti technikumainkon.

Tanulást segitő kedvezmények

Növekedtek a tanulókat érintő különféle kedvezmények. E kedvezmények során *a fizetett tanulmányi szabadság, a fizetett munkaidőkedvezmény mellett, jelentős helyet foglal el a társadalmi tanulmányi ösztöndíjrendszer is.* 1960-ban 286 ezer forintot, az elmúlt évben pedig már több mint két és fél millió forintot fizetett a MÁV ösztöndíj címén.

Ezek a számok is arról tanúskodnak, hogy a szakszervezet 1945-ben meghirdetett *oktatási, művelődési programját jól hasznositották a szolgálati helyeken.* A dolgozók tanulás utáni vágya, a továbbtanulók növekvő száma, a következő évek megoldandó feladataihoz is biztatást jelentenek. Biztatást azokhoz a feladatokhoz, melyek keretében nem kevesebb, mint további 20—25 ezer, 45 évnél fiatalabb vasutas dolgozó általános iskolába való bevonását teszik parancsolóan szükségessé szakszervezetünk szervei, aktivistái a népműveles munkásai számára.

Kovács János

JUBILEUMI ELŐADÁS VASTAPSSAL

A *Szigligeti Színház* adott ismét egy estére otthont a megalakulásának *15 éves jubileumát ünneplő Tisza-táncegyüttesnek.* Március 22-én, a zsúfolásig megtelt színház nézőterén ott volt *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, a szakszervezet megyei tanácsa, a megyei és városi tanács számos vezető képviselője.

Amikor felgördült a függöny, egymást követték a másfél évtized alatt összegyűjtött legismertebb tancok, csárdások, szvittek, a Kunság és Jászság, a Tiszántúl számos ismert népi tánca. 15 *év* fáradságain ért élvezetes táncmotívumok rajzolódtak a tüzes és magas művészi színvonalról tanúskodó táncos kollektíva fellépései nyomán.

Az évtized táncainak felújítása mellett számos új koreográfiát is bemutattak.

Népi zenekaruk is nagy út, magas művészi fejlődés megtételéről, szorgalmas munka eredményéről tanúskodott. *Kállai János* vezető prímás egyéni, és a zenekar együttes teljesítménye, művészi színvonala dicséretre, és hadd tegyük hozzá, jobb zeneszerzésmokra érdemes.

Madarász Katalin és *Bojtor Imre* népdalénekesek közreműködése jelentős művészi színfoltja volt az est jubileumi műsorának.

Méltán érdemelte meg a 15 éves táncegyüttes a szolnokiak és vendégeik elismerését, az újra és újra felcsattanó tapsvihart és köszöntést.

Mi is gratulálunk a jubiláló együttesnek és vezetőinek, és sok sikert kívánunk további lelkes munkájukhoz.

Kolozs Pál: Utazás Detektiviába

a könyv szerzője ezúttal a detektívregények birodalmába kalauzolja el az olvasót. Bemutatja a detektívregényírók ősét, *Edgar Allan Poet*, megismertet *Sherlock Holmes*, a nagy angol detektív karrierjével, s általában a detektívregényirók alkotó módszereivel. *Humoros cselekmény, sok kalandos fordulat, groteszk-irónikus hangvétel jellemzi ezt a rendkivül élvezetes irást*, amelynek forma szerint maga a szerző a hőse.

Apám

Titokban társaidnak,
— hogy anyám ne hallja —
fáradtságról beszélsz.
Húsz év tizenkét órái
ütközök közé szorítva —
tudja azt anyám.
s ha Te nem mondod is,
ködös éjszakákon,
ólmos eső után,
amikor megrakott vagonokat
gördítesz helyére —
veled van ő.

Mikor miénk lett a vasút,
akkor kezdted Te is.
Átszidtál éveket,
hogy amit fizetnek
csupán zsirravaló —
menni készültél.
— De hát itt ruhát is adnak,
melegprémű bundát —
s el, egy lépést sem tettél.
Milyen élvezettel gusztáltad
ruhád,
az újat, a naftalinszagút!

Goromba főnökök jöttek-mentek.
ha bántottak,
itthon nem izlett az étel,
de megnyugodtál,
ha anyám veled szidta őket.

Emlékszel? Egyszer meghurcolt a vonat.
A térdedről lemállott a bőr.
Anyám sirt. Te azt mondtad:
„Figyelni kell a kiskésit,
nem gyerekjáték a vasút!"
s munka helyett
ágyat nem cseréltél,
másnap már új kocsit toltál helyére.

Marasztalni könnyű volt magad,
hisz menni csak dacból akartál.
Azóta a főnököd is Ember.
prémiumosztáskor észrevesz,
s hogy fiatal munkaerőt
a forgalom nem csábít,
azon töprengsz:
— a vasúttal mi lesz.

KÁRÉ JÁNOS

Hadak után

Amikor már a hadak mindenütt
a tűzből, vérből, sárból elvonultak,
kapunk előtt egy katona feküdt

sárgán és holtan. A gyilkos szilánk
a szivét érte, s melle kinyílt, mint
gazok között egy szál pipacs-virág.

Hogy ki volt az árva, titok maradt,
nem fedte fel zubbony, sisak s mi még lehet:
de levél, fénykép vagy csak egy irat

sem maradt. Gyötört arcú emberek
jöttek és temették a gazba el; s most
piros pipacs nyilik szive felett.

LABANCZ GYULA

Debreceni krónika

Szabados Jóska húszesztendős legény volt. Csak azért tudta elkerülni a katonasort, amiért Debrecen, a nyilas uralmat. Siettek a szovjet csapatok. Megmentették a várost a nyilas hordáktól. 1944. október 18-án Jóska Józsán pillantotta meg az első szovjet katonát. Bajúszos, harmincöt körüli, hetyke férfi volt. Ő leste, és csodálkozott. A mama húzta el a józsai ház kapujától.

— Meglátnak! — s ebben a mondatban az is benne volt, elvisznek. Mert ugye, minden mama egy kicsit elhitte az ijesztő plakátokat, de a fiú csak ott állt, továbbra is a kapunál, s leste, amint az utca torkolatába egy páncéltörő ágyút beásnak a vöröskatonák. Néhány perc múlva már asztalnál ültek. Beszélgettek. Egy gyerekember Jóskát méregette. Egyidősek lehetnek, de az katona. Nagyban magyaráztak egymásnak, egészitgették ki egymás szótárát, amikor riadót kiáltottak. A katonák eltűntek, s néhány perc múlva Debrecen alatt lövöldöztek. Aztán elcsendesült minden, aknák sem sivitottak, mint két nappal előbb. Szinte már kényelmetlen volt a csönd.

Jóska, meg az apja különösen ideges kedett. Mi lehet a városban? Hetek óta nem jártak bent. Mi lehet a gyárban? Mi van a többiekkel? Minden izgalmat, félelmet elnyomtak ezek a kérdések. Két nap múlva, egy öreg frontlóval, meg egy rozoga talyigával elindultak a város felé.

Baj nélkül értek Debrecenbe. A katonák megszokták, ha elfoglalnak egy várost, az elmenekültek visszaköltöznek. Az utakon, ahol a front háta mögött a nép szegényen, félve özönlött a város felé. Igy jöttek Jóskáék is. A lakás épségben maradt. Csupán néhány üveg befött, meg lekvár tűnt el a harcok alatt.

— Aki ennyivel megússza a háborút, az fogja be a száját — így az apja. Mert ő tudta, mi a háború, hisz végigharcolta a tizennégyes világháborút. Ezzel napirendre tértek a dolog felett. A házban, ahol az alagsorban laktak, segélyközpontot építettek a vöröskatonák. Éppen jókor érkeztek, főzőaszonyt kerestek maguknak a katonák. Igy mentették fel Szabadosnét meg a lányát a közmunka alól. Jóska meg az öreg csak ténfergett. Egyiket sem fogta a kely, de egymásnak sem mondták, hogy be kéne menni a gyárba. Kapóra jött, hogy a telefonközpontosok aggregátorja meghibásodott. Jóska vállalkozott rá, hogy meghegeszteti. Igy egy katonalány kíséretében került ki a vagongyárba.

A tolópad járásban nagy tömeg fogadta. A tömeghez egy szovjet őrnagy beszélt. Egy idegen kiejtésű magyar vasúti tiszti egyenruhát viselő férfi fordította a szavakat.

— El kell kezdeni a vasút újjáépitését. Meg kell teremteni annak a lehetőségét, hogy vonatok érkezhessenek Debrecenbe. Azért jöttünk Önökhöz, mert tudjuk, hogy a magyar munkások ebben szívesen segítenek nekünk.

Ezeket fordította a tiszt, s a tolópad vezetőállásán levő néhány ember szinte a szavába vágva ígérte a többiek nevében, hogy vállalják a munkát. Aztán a részletek megbeszélésére került sor.

Jóska ott lábatlankodott a már munkálkodók közt. Mert akadt munka bőven. Ki harckocsialkatrészeket babrált, ki gyalogsági ásót csinált. Minden ember kezében szerszám, a fiú egy kicsit szégyellte is magát. Elkésett volna? Pedig még alig néhány napja, hogy elvonult a front. Majd megjött Sándor bácsi a hengerfedéllel. Hazaindultak.

Jóska reggel korán ébredt. Nem bírt fekve maradni. Az öreg Szabados is felkelt. Oldalról leste fiát, tudta mire gondol, egy kicsit befelé mosolygott is, amikor aztán a gyerek kijelentette, hogy reggelit kér és elmegy Apafára, mert ott vannak a többiek is. A mama még őt is megszidta, de hiába volt minden. Jóskát nem lehetett visszatartani, az öreg egy lapátot nyomott a kezébe, hogy azt vigye, mert biztos szükség lesz rá. Jóska nem akarta visszautasitani, mert miért sértse meg, de magában káromkodott, mi a fenéért cipelje?

Apafán voltak már vagy kétszázan. Az orosz őrnagy, meg a tolmács fogadta őket. Az emberek csoportokba verődve várakoztak, míg aztán a tolmacs elkezdte fordítani az őrnagy szavait.

— Legalább három vágányt kell rendbehozni. A szovjet katonák Pallag körül tartanak az építéssel, két-három nap alatt ideérnek, s arra itt pályaudvarnak kell lenni. Igen, de hogyan kezdjék a munkát. Hiszen a németek minden sínt, legalább három felé robbantottak. Hogyan lesz ebből járható vágány. Szomorúan nézték a galád munkát. Lassan csapatokba szerveződtek. Szerszám volt elég, ép sín azonban annál kevesebb. Néhány ember úgy került a vasúthoz, hogy először pályamunkás volt. Ezek irányitották a munkát. A többiek tőlük tanulták meg, hogy nemcsak fűrészelni, hanem pattintani is lehet a sineket, elég hűvös van már ahhoz, hogy a ridegebb, fáradtabb sin eltörjön. Nyelesvágóval a koronát is, meg a talpat is bevágták, ameddig csak lehetett, aztán feltámasztották a sinvéget és elkezdték ütni nagykalapáccsal. Keserves munka.

Az őrnagy látta a kinlódást és azt is, hogy jól választott, amikor a vagongyáriakhoz ment, mert íme, akadt közöttük pályaépítő szakember is.

Jóskának csákány jutott. Alá kellett verni azokat a talpfakat, amelyeket elmozdítottak a sürü toldások. Az istennek sem ment a krampácsolás. Egyszer, amint az állomás mögötti kút mellett vezetett el az útja, hirtelen visszafordult, s egyenesen odament az őrnagyhoz.

— Te, mit akarsz? — kiáltott rá a tolmács. Erre lett figyelmes a parancsnok, s intett, hogy nem kell olyan gorombán. A fiú ettől bátorságot kapott, megkószörülte a torkát, nem tudta, hogyan szólítsa meg a tisztet. A mondóka közepébe vágott.

— Víz nélkül nem lehet ám vonatozni. Úgy látszik, a tiszt valamit értett magyarul, mert megrándult a szemöldöke. A tolmács fordított. A fiú tovább beszélt. — Itt három kút volt, a németek mindegyiket lerombolták. Igy hát nem lesz víz, hacsak — s hatásos szünetet tartott — az őrnagy mosolygott, s ő folytatta —, hacsak valahogy meg nem csináljuk a kutakat. A tolmács még mindig a pokolba kívánta a gyereket, mert neki az volt a véleménye, hogy lesz gondja arra másnak, mit üti az orrát ilyesmibe. De a tiszt biztatta.

— Vagy fél esztendeje cserélték ki a szivattyúkat nagyteljesitményű Wortingtonokra. Az ejektorok, mikor utoljára a gyárban voltam, még megvoltak. A katona bólogatott, s most már a tolmács is érdeklődve figyelte a szavait.

— Te tudod, hogy hol van?

— Igen! Behozták a gyárba, az ócskavastelepre. Ott a színesfém-hulladékok között láttam őket. Van vagy tíz, mert a nagyállomáson is leszereltek egy csomót.

— Ügyes fiú vagy. És mondd, fel is tudnátok szerelni? — kérdezte.

Jóska majd kibújt a bőréből, hisz ezt akarta. Mert kinek van kedve krampácsolni, amikor lehet okosabb dolgot is csinálni. Másfél óra múlva ötödmagával, bent a gyárban cöveket válogattak, ejektorkúpokat szabályoztak, menetet vágtak, mert ugye, pótolni kellett a vezetékeket, a vízdarukat, és mindent. De milyen jó volt dolgozni! Okoskodni, mérni, anyagot keresni. Furcsa láz telepedett valamennyiükre. Reggel, mikor megérkeztek, a kiskocsival, s rajta minden, ami kell, az őrnagy már ott állt az állomás előtt. Az óráját nézte, s felderült az arca, mert ugye, ilyenkor a katonának sok mindennel számolni kell. De most minden úgy ment, mint ahogy eltervezte. Az aknászok már a kútban voltak, robbanóanyagot kerestek, s a fiúk is megérkeztek. Mire bejár az első mozdony, víz is lesz, nem kell majd vödörrel hordani, mint még sok helyen.

A fiúk munkához láttak. Valamennyien harminc alatt voltak. Egyik-másik szőkött katona, egy-kettő felmentett, a többi pedig síheder. Szinte versenyeztek egymással. Tetszett a munka, s azért sem haragudtak, hogy néhány nap múlva a nagy állomás kútjait is nekik kellett rendbehozni, mert lassan nemcsak Apafáig jártak a vonatok, hanem a debreceni nagyállomásra is befutott az első mozdony. Jóskáék valamennyien ott álltak, amikor a fűtő bekapcsolta a tömlőt az ejektorhoz. Hallgatták, ahogy gőzt ad a mozdonyvezető, s a gőz néhány másodperc múlva felkapja a vizet, s ömlött a víz a tartályba. Ömlött, alig győzte a szükségdaru felvezetni a vastag sugarat.

SZABÓ JÓZSEF

A vasutas sport húsz éve

A felszabadulás óta eltelt húsz esztendő alatt a vasutas sport is sokat fejlődött. Hogy a fejlődés szemléltetőbb legyen, érdemes összehasonlítást tenni a harmincas évek állapotával. *1933-ban 27 vasutas sportklub működött az országban.* Abban az időben a sportnak, a sportolóknak juttatott kedvezményekről nem nagyon lehetett beszélni. Arról nem is szólva, hogy a vasút területén nagyon sok helyen megtiltották a sportolást, semmiféle sport szervezését sem engedélyezték.

A kezdet nem volt könnyű

Hazánk felszabadulása után, mint ahogy minden területen megkezdődött az újjáépítés, a sportélet is kezdte bontogatni szárnyait. *Természetesen a kezdet itt sem volt könnyű. Sok ezer sportszerető vasutas áldozatkész munkájára volt szükség ahhoz, hogy a megrongált, lerombolt sportlétesítményeket mielőbb birtokukba vehessék a sportolók.* Csak ezután lehetett továbblépni, megkezdeni az aktív sportolást, a dolgozók ezreinek bevonását a sportmozgalomba.

Jelenleg 83 vasutas sportkör működik az országban. A 83 sportkör 450 szakosztályában közel 16 000 aktív sportoló vesz részt a különböző sportágak versenyein. Emellett számos üzemben, vasúti szolgálati helyen rendeznek üzemi bajnokságokat a legismertebb sportágakban, labdarúgásban, asztaliteniszben, röplabdában és sakkban.

Érdemes visszapillantani a felszabadulás után megrendezett első nagyobb szabású sportversenyekre. 1948-ban Budapesten 34 csapat részvételével rendeztek üzemi asztalitenisz-bajnokságot. 1949-ben a sportközpont országos asztalitenisz-bajnokságot írt ki, amelyen *400 csapat vett részt, mintegy 3000 versenyzővel.* Ez a megmozdulás nagy lendületet adott az asztalitenisz-szakosztályok szervezésének.

A magyar sport élvonalában

A vasutas sport fejlődését, a nagyobb sportklubokénál folyó eredményes nevelő munkát számos példa igazolja. *Alig van olyan sportág, amelynek élvonalában ne lennének ott a vasutas sportolók.* Megtalálhatók sportolóink a különböző nemzetközi versenyeken, az Európa- és világbajnokságokon éppen úgy, mint az olimpiai bajnokságokon. Az 1948-as londoni olimpián *Bóbis Gyula* és *Papp László* szerzett olimpiai aranyérmet. 1952-ben Helsinkiben a 16 aranyéremből *Csermák József, Hódos Imre, Székely Éva* és *Gyenge Valéria* tért haza olimpiai aranyéremmel. Számos vasutas versenyző kapott helyet a melbourne-i, a római és legutóbb a tokiói olimpián részt vevő magyar válogatottban.

Hosszúra nyúlna felsorolni azoknak a versenyzőknek a nevét, akik jelenleg is tagjai a különböző válogatott keretnek. Néhány név azonban mégis ide kívánkozik. Vívásban legismertebbek a *Kamuti* fivérek, *dr. Mendelényi Tamás, Mendelényiné Ágoston Judit, Kovácsné Nyári Magda* és *Bóbis Ildikó*, kerékpározásban *Juszkó, Horváth* és *Orbán*, úszásban *Turóczi Judit* és *Lenkei Ferenc*, asztaliteniszben *Berczik Zoltán* és *Rózsás Péter*, súlyemelésben *Nagy Róbert* és *Tóth Géza*, birkózásban *Reznák János*, hogy csak néhány nevet említsünk.

Nemzetközi kapcsolataink

A magyar vasutas sport jelentős szerepet töltött és tölt be a nemzetközi sportérintkezésben is. Hosszú ideje ápolták sportszerető emberek a gondolatot: meg kell alakítani a *Nemzetközi Vasutas Sportszövetséget.* A második világháború befejezése után, 1946-ban Bécsben alakult meg ez a szervezet, melynek létrehozásán *a magyar vasutasok is sokat fáradoztak.* Az alakuló kongresszuson akkor hat ország, köztük hazánk képviselői is részt vettek. Ma 25 ország vasutas sportszervezetét tömöríti ez a szervezet.

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) évente 5—6 sportágban rendez Európa-bajnokságokat. *A magyar vasutas sportolók számos bajnokságon vettek már részt, s nem egy esetben győztesként, vagy előkelő helyezéssel tértek haza.* 1947-ben labdarúgásban. 1962-ben birkózásban, ebben az évben — április 8 és 15 között — pedig sakkban, hazánkban rendezzük meg a legjobb vasutas sportolók találkozóját. Otthont adtunk már a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség technikai bizottságának, elnökségének, sőt, 1962-ben az USIC kongresszusát is Budapesten tartották.

A magyar vasutasok aktív tevékenységének elismerését jelentette, *hogy 1956-ban a technikai bizottságban, majd 1963-tól a szervezet elnökségében foglalunk helyet.* Jelenleg a magyar vasutasok adják a szervezet egyik alelnökét is.

Hosszan lehetne még sorolni a vasutas sport két évtizedes fejlődésének *főbb* állomásait, jelentősebb eseményeit. Úgy gondoljuk, azonban, *ez a néhány példa* is ékesen bizonyítja, hogy 1945-től napjainkig a magyar sport nagy családjában a vasutas sport, a vasutas sportolók is nagy utat tettek meg.

Mrovcsák József

ÚJRA A BVSC-BEN

Laky Károly, a neves vízilabda szakember, az 1960-as római olimpia után vette át a magyar vízilabda-válogatott irányítását. Tevékenysége alatt a magyar csapat megnyerte a *lipcsei Európa-bajnokságot, Moszkvában a Trofeó Italiát és Tokióban is aranyérmet szerzett a magyar vízilabda-válogatott.* A csapat 1960-tól 1964-ig több, mint 60 válogatott mérkőzésen veretlen maradt.

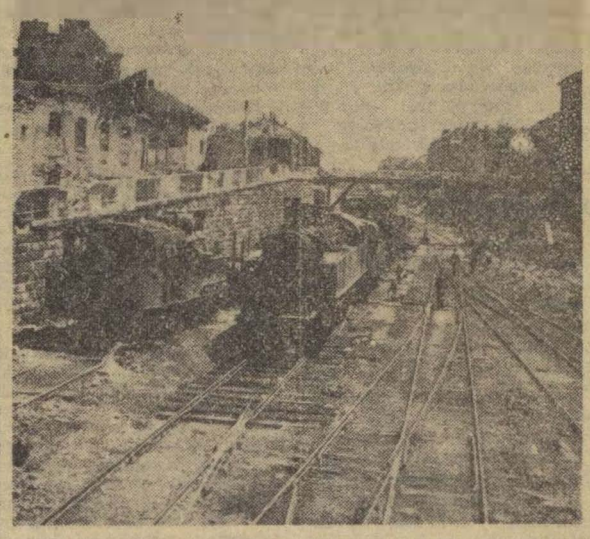
Laky Károly március elején saját kérésére megvált a válogatottól, *és visszatért régi klubjához a BVSC-hez*, ahol több, mint másfél évtizede szervezte, irányította a vízilabdacsapat edzéseit, s keze alatt több tehetséges, fiatal játékos nőtt fel, jutott el a válogatottságig.

— 100 darab különleges kavicsoló kocsit készített az NDK-nak egy belga cég. A kocsikat speciális adagoló szerkezettel szerelték fel, amely a kavicsot a kívánt ágyazati profil szerint adagolja. Mivel egy tolószerkezet a felhasznált anyag pontos adagolását teszi lehetővé, a kocsikat új munkálatoknál, és utánkavicsolásnál egyaránt lehet használni.

— 12 nődolgozó készül a jegyvizsgálói feladatok ellátására Gyékényes állomáson. A vonatkezelői szakvizsgát valamennyien határidőn belül meg megszerezték. A jövő jegyvizsgálói Toronyi László oktatótiszt irányítása mellett készülnek a hátralévő szakvizsgákra.

— 240 darab újítási javaslatot adtak be 1964-ben a Dunakeszi Járműjavító dolgozói. A bevezetett újítások után mintegy 1 millió 200 000 forint megtakarítás érhető el.

BUDAPEST DÉLI PÁLYAUDVAR



Ilyen volt a Déli pályaudvar 1945. kora tavaszán...

... és ilyen ma. A pályaudvar megnövekedett forgalma kötelezően írta elő a vágányhálózat és a felvételi épület bővítését. Erre az elmúlt években került sor. A mai Déli pályaudvar új felvételi épülete jól illeszkedik bele a Vérmező környékébe.

(MTI Fotó: Lajos György felv.)

Hírek

— Hazánk felszabadulása 20. évfordulója tiszteletére, a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói vállalták, hogy tervükön felül 300 négyzetméter mozaiklapot, 150 négyzetméter parkettát építenek be, és száz darab felépítményi szerszámot javítanak ki.

— A Szovjetunióban évek óta végeznek kísérleteket az egyes váltók és egész váltócsoroknak a robogó mozdonyról különleges rádiótechnikai berendezéssel történő állítására. A kísérletezésre mellékvonalakat és iparvágányt használtak.

— A felszabadulási munkaversenyben 100 százalékon felül teljesítették az átlagos terhelési, a kocsikihasználási és a gurítási tervüket a Miskolc tiszai pályaudvar dolgozói. A személyvonatok menetrend szerinti indításánál pedig 98,3 százalékos eredményt értek el.

— Több külföldi nőbizottsággal tart baráti kapcsolatot a szegedi igazgatóság nőbizottsága. Az elmúlt évben Karl Marx Stadtból voltak vendégek. A bulgáriai stara-zagorai vasutas nőszervezet az idei nőnapra küldött üdvözletet és egy szép, népi himzésű albumot.

— Kocsitengelyek és más alkatrészek hibáinak megállapítására, mágneses detektorokat használnak Londonban. A repedések irányát, a műszer fémszemcsékből alkotott mágneses nyomvonal segítségével jelzi.

— Ujabb négy brigád tüzte célul a szocialista brigád cím elnyerését a záhonyi fűtőháznál. Vállalásaik között a mozdonyok minőségi javítása, anyagtakarékosság és a javítási határidők csökkentése szerepel.

— A hatvani csomópont KISZ-fiataljai csatlakoztak a budapesti vasutas ifjúsági tanács által indított felszabadulási munkaversenyhez. Vállalták, hogy április 4-re két nagyterhelésű vonatot továbbítanak Szolnokra.

— Saját erejükből építik át a fűtőház laktanyáját a győri vasutasok. A mintegy 20 000 forint értékű munkát április 4-re befejezik.

Halálozás. 77 éves korában Budapesten elhunyt Milyánovics Pál, a Keleti pályaudvar nyugdíjas helyi csoportjának bizalmija. Milyánovics Pál, mint kocsirendező, fiatalon, már 1907-ben Szeged-rendező pályaudvaron kapcsolatba került a szakszervezeti mozgalommal. Temetésére március 31-én került sor a Farkasréti temetőben.

MAGYAR VASUTAS
A szervezett vasutas dolgozók lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
A szerkesztő bizottság vezetője: Gulyás János
Szerkesztő: Visi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872, üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

A HIVATALOS LAPBÓL

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

10. számból: 101 560/1965. I/8. Á. Új ürszeivény bevezetése a Magyar Államvasutaknál.

131 894/1964. I/8. E. Rakodással képzett irányvonati célkitűzés és Premizálás 1965. évre.

106 087/1965. I/2. C. Felvétel a vasúti technikumok dolgozó tagozatainak I. évfolyamára az 1965/66. iskolai évre.

11. számból: 62 381/1964. BVKH I. Havi letétjegy rendszeresítése vasúti alkalmazottak kerékpárjához és a MÁV anyagszámjegyzék kiegészítése.

LAKÁSCSERE

— Elcseréiném szoba, konyha, kamrás szolgálati lakásomat hasonlóra a budapesti igazgatóság területén. Cím: Maduda Miklós, Barta állomás.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kozma Zoltán, Kisvárdai János, Miskolc; Marosan Pal, Kiss János, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Dancs József, Tapolca; Cserháti József, dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Kiss Lajos, Alsóőrs; Perlaki Gyula, Sopron; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Szűcs Ferenc József, Battonya; Engi József, Újszeged: Baksy Magdolna, Budapest; Szalai István, Rozske; Szentgáli István, Gyöngyös; Vidovich László, Hatvan. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

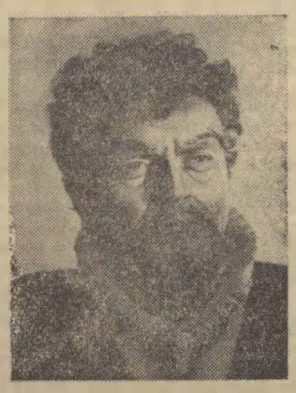
Várfalvi Gyula, Gyékényes; Totka Károly, Sziládi Sándor, Szeged; Pintér Lajos, Vácrátót; Bognár Károly, Tapolca; Antal József, Miskolc; Hoffmann József, Veszprémvarsány; dr. Buru János, Baksy Magdolna, Fóki István, Budapest; Szemenyei Imre, Pécel; Szűcs Ferenc, Hatvan. **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Sindel Imre, Mezőtúr; Markos József, Zalaegerszeg; Fóki István, Budapest. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A SÍNEK VILÁGÁTÓL AZ OPERÁIG

Beszélgetés Bódy Józseffel, az Operaház basszistájával

— Sokszor adtam már interjút napi- és hetilapoknak, de most, hogy a Magyar Vasutas is érdeklődik életem, munkám után, az minden eddiginél jobban esik — mondja kissé elérzékenyülve *Bódy József*, az Operaház kitűnő basszistája, akit valóban kedves emlékek fűznek a vasúthoz, a vasutasokhoz.



— Apám vasutas volt, térfelvigyázó — folytatja mélyzengésű hangján. — *Gyermekkorom a sínek világában telt el. Nem könnyen, mert négyen voltunk testvérek, és édesanyánk korán meghalt. Talán innen ez a nagy érzékenységem.*

A muzsika is korán rabul ejtett. — Közben egy régi elsárgult kottát mutat: Szól a kakas már... — *Életem első sikere, 17 éves növendék koromból. A kottán Székelyhídi Ferenc, az Akadémia nagyhírű tanárának kezeirása: „Bódy József énekét meghallgattam, tanulásra és tanításra alkalmasnak találom."*

A tanulás nehéz évei következtek.

— Az iskolai szünetekben a salgótarjáni vasgyárban vagy bányában dolgoztam, hogy a tandíjravalót megkeressem. Az első patrónusom Veresegyházán egy jómódú molnár volt, aki úgy megilletődött a hangomtól, hogy az előadás után hátamat veregetve így szólt: *Hangverseny úr! Ez igazán szép volt!*

1943-ban ösztöndíjas énekkari tagja lettem az Operának. De továbbjutnom szinte reménytelennek látszott. A felszabadulás után, amikor megalakult a *„Gördülő Opera"* társulat, már szóló szerepekhez is jutottam. Elsőnek a *Tosca* börtönőrének szerepében, majd a *Rigoletto* Sparafucileje misztikus maszkjában hallott a közönség. Később a Szegedi Nemzeti Színházhoz kerültem. Ott a többi között a *Figaró házassága* Bartalóját és a *Szevillai borbély* Basilióját énekeltem.

Ez a Basilió hangzott meszsze. Meghallották Pesten az Operaházban is. Hamarosan a fővárosba kerültem, ahol *Tóth Aladár* rámbízta a Varázsfuvola Sarastróját. 1952-től rendes tagja vagyok az Operának. Sokat köszönhetek *Komor Vilmosnak.* A Don Juan kormányzójától a Roccoig egymás után következtek a szerepek. *Székely Mihály* irántam táplált bizalma és barátsága olyan szerepek megtanulására ösztökélt, mely akkor még igen nagy feladatnak látszott. Az ő közvetlen irányításával alakítottam és énekeltem Igor herceg Koncsekjét és a Don Carlos II. Fülöpjét.

Ősszel a bécsi zenevilág hallja Bódyt. Hívja Bonn, Hamburg és egy New York-i impresszárión keresztül San Francisco.

Nyiladoznak számára a művészi ábrándok kapui. A *Muzsika* című zenei folyóirat egyik korábbi száma ezt írja róla: *„Az a mély humánum, amely Székely Mihály nagy szerepeinek aureolája volt, tanítványra, örökösre talált Bódy Józsefben."*

Ezt mi is hisszük — akik évi 60—70 szerepében, egyszeregyszer hallottuk vagy halljuk — és mint közülünk valóra, mint vasutas szülők gyermekére mi is büszkék vagyunk.

— gergely —

A VIT-sorsjegy főbb nyereményei: berendezett családi ház garázzsal, Moszkviccsal. Balotoni telek víkendházzal, autóval. Víkendházak autókkal, hűtőgépek, televíziók, magnetofonok, rádiók és még 10 000 nyeremény. Ára: 3,50 Ft. Húzás: július 11-én.

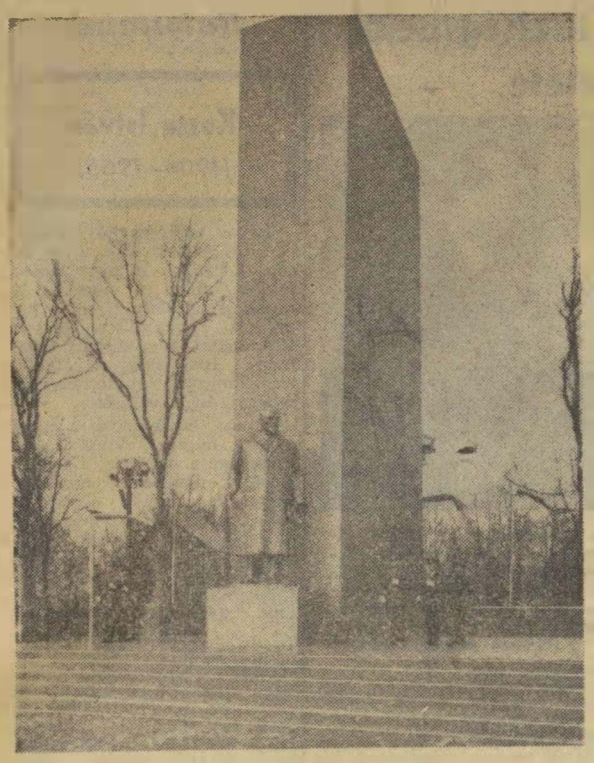
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. ÁPRILIS 17.

Lenin műve élőbb, mint valaha



Kilencvenöt évvel ezelőtt, 1870. április 22-én született V. I. Lenin, korunk nagy forradalmára. Nincs a földgolyónak olyan országa, ahol nevét és életművét ne ismernék.

Lenin életműve új korszakot nyitott az emberiség történetében. A világ forradalmi átalakulásának, a társadalom feltartóztathatatlan fejlődésének állandóan ható tényezői a lenini eszmék.

Már négy évtizede nincs az élők sorában, de műve élőbb, mint valaha. Hagyatéka, tanítása, eszmei sora beteljesedett. A marxizmust ő alkalmazta a világ megváltozott társadalmi és gazdasági körülményei között az imperializmus korában. Létrehozta azt a tudományos eszme rendszert, amit marxizmus—leninizmusnak nevezünk.

Lenin eszméi testesülnek meg a kommunista mozgalomban, mely tért hódított és többségre jutott a nemzetközi munkásmozgalmon belül. Az ő eszmeje válik valósággá az imperialista uralom által elnyomott gyarmati népek felszabadulásában. Az imperializmus gyarmati rendszere felett a történelem ítélkezett, az „oszd meg és uralkodj" imperialista eszméjét, a népek a történelem szemétdombjára vetik.

Ha voltak is olyan felfogások, hogy a leninizmus kizárólag orosz sajátosság, ezt a történelem már rég megcáfolta. A leninizmus, korunk marxizmusa, ma már összefonódott az emberi haladás és a szocializmus ügyével az egész világon és nálunk Magyarországon is.

Lenin tanításaihoz hiven védjük és erősítjük a népi hatalmat, a proletárdiktatúra államát. Védjük és erősítjük a munkás-paraszt szövetséget, a munkásosztály politikai együttműködését az értelmiséggel és minden dolgozó társadalmi réteggel. Védjük és erősítjük a párt és a nép bizalomra épülő egységét, a kommunisták és pártonkívüliek egymás iránti bizalmát.

Lenin hatalmas életművében egyik legjelentősebb helyet a munkásosztály harca, politikai pártjának eszméje és az a fáradhatatlan harc foglalja el, melyet annak megteremtéséért, fejlesztéséért folytatott.

Voltak a munkásmozgalomban Lenin előtt is különböző partok és egyesülések, olyanok is, amelyek szép és nemes célokat vallottak ugyan, de vagy nem volt közös harci tapasztalatokban kialakult egységes és forradalmi ideológiájuk, vagy nem voltak egységesek az elvekben. Más csoportosulások szűk körre terjedtek ki, nem értve meg, hogy a történelem menetét a néptömegek döntik el, s mint összeesküvők, a néptől elszakadva, azok aktív támogatása nélkül estek el.

Gyakorlatban bizonyosodott be, hogy a sikerek mindig összefüggnek a lenini elvek helyes alkalmazásával, a kudarcok pedig ezeknek az elveknek a megsértésével.

Lenin, a marxizmus továbbfejlesztője, a XX. század legnagyobb gondolkodója az egyetlen, aki az emberiség számára elfogadható utat mutat. Ez az út már kipróbált. Ezen haladva jut a párt vezetésével a magyar nép is mind közelebb a lenini nagy célhoz, népünk legigazibb nemzeti érdekének megvalósításához, a szocializmus teljes felépítéséhez.

Vállalták – teljesítették

Mint már arról az ünnepi számunkban hírt adtunk, a felszabadulási szerelvény határidőre készült el a Landler Jenő Járműjavítóban. Április 3-án délelőtt a 424-es gőzmozdonyt és a 40 kocsiból álló szerelvényt az üzem kollektívájának jelenlétében *Fenyvesi István* vállalatvezető ünnepélyesen adta át *Fogarasi Józsefnek*, Rákosrendező állomás főnökének.

A felszabadulási szerelvényt *Burza János* mozdonyvezető és *Borhi Sándor* fűtő továbbította első útjára. A szerelvény első állomása Rákosrendező pályaudvar volt. Itt a tehervagonokat már szétosztották és rendeltetésüknek megfelelően bekapcsolódtak a bel- és külföldi teherforgalomba.

A miskolci igazgatóság dolgozói a felszabadulási munkaversenyben a vállalásaikat tú teljesítették. A személyvonatok indításánál 97,2, a tehervonatnál 70,5 százalékos eredményt értek el.

A miskolci csomópont még ennél is jobb eredménnyel dicsekedhet. A személyvonatok menetrend szerinti indítása 100 százalékos volt.

A csomópont a felszabadulási műszakban 3,7 százalékkal túlteljesítette a tervét.

Külön dicséret illeti a példamutatóan dolgozó szocialista brigádokat. A felszabadulási műszaknak még egy ünnepi eseménye volt. A távközlő- és biztosítóberendezési fenntartási főnökség *április 4 tiszteletére 5 nappal a határidő előtt adta át Felsőzsolca állomáson az integra dominó berendezést.*

A debreceni fűtőház mozdony javító műhelyének dolgozói egy 326-os sorozatú mozdony időszakos javítását *két nappal a vállalt határidő, április 4-e előtt befejezték.* Ezenkívül a záhonyi fűtőház egy 520-as sorozatu mozdonyán a hat havi vizsgálatot terven felül elvégezték.

A kocsiszolgálat vállalásai között szerepelt egy kocsi időszakos javítása. A részleg dolgozói ezt határidőre befejezték. *Kardos Lajos* szocialista brigádja Debrecen Vásártér állomáson a csatlakozó fővezetékek kicserélését végezte el határidő előtt egy nappal *Bruder Ferenc* és *Leontesz Zoltán* szocialista brigádjai is teljesítették vállalásukat.

A szombathelyi járműjavító vállalatnál 54 kocsiból álló békevonatot adtak át a forgalomnak.

A béke-szerelvény a 424—1003 sorozatú mozdonnyal az élén április 3-án fél tizkor hagyta el az üzem területét. A vállalás teljesítéséért a kocsijavító osztály dolgozóit dicséret illeti. Különösen a futó részleg, mint szocialista üzemrész tett ki magáért. De a jó eredményhez hozzájárult a társosztályok kooperációs munkája is.

Április 3-án délelőtt a székesfehérvári járműjavítóban ünnepélyes külsőségek között állították össze *azt az 56 tengelyes tehervonatot, amely Budapestre vitte a székesfehérvári vasutasok felszabadulási üdvözletét.* A vállalat kollektívája, mindenki, aki csak érdekelve volt ebben a nagyszerű fegyverténybe, jelen volt az ünnepségen.

A székesfehérvári járműjavító dolgozói a Landler járműjavító dolgozóihoz hasonlóan terven felül végezték el a kocsik javítását.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A Minisztertanács és a SZOT Elnöksége az 1964. évi eredmények alapján az alábbi vasúti szolgálati helyeknek ítélte oda a vörös vándorzászlót és a vele járó pénzjutalmat:

1. **Miskolci csomópont**
2. **MÁV Északi Járműjavító ÜV.**
3. **Celldömölki Építési Főnökség**
4. **Mátészalkai csomópont.**

A vasút és az üzemi vállalatok nyereségrészesedése

A vasút 1964. évi teljesítménye alapján

a vasutas dolgozók átlagban 14 nap nyereségrészesedést,

ezen belül a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett üzemek 40, az élüzemek 25, a vezérigazgatói és igazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek pedig 15 százalékkal több jutalmat kapnak.

A nyereségrészesedés kifizetésére április közepétől folyamatosan kerül sor.

Az 1964. évi teljesítmények alapján a MÁV üzemi vállalatok nyereségrészesedése a következőképpen alakult:

Északi Járműjavító	**26 nap**
Landler Jenő Járműjavító	**15 nap**
Dunakeszi Járműjavító	**20 nap**
Szolnoki Járműjavító	**13,7 nap**
Debreceni Járműjavító	**17 nap**
Miskolci Járműjavító	**18 nap**
Szombathelyi Járműjavító	**21,2 nap**
Székesfehérvári Járműjavító	**24 nap**
MÁV Gépjavító ÜV.	**17 nap**
Kitérőgyártó ÜV.	**18 nap**
Utasellátó ÜV.	**14.5 nap**

Szocialista vonalfőnökség

Tóth János 23 éve dolgozik a vasútnál. 1958-ban Cigánd állomás vezetője lett. Az állomás hat főből álló szocialista brigádja hat éven át teljesítette az élüzem célkitűzéseket és az éves gazdasági vizsgálatok után példás osztályzatot kaptak.

Tóth János érdemes vasutas. Kiváló szakmai és társadalmi munkája után *háromszor tüntették ki kiváló dolgozó oklevéllel és jelvénnyel.* Brigádja munkában és szórakozásban összetart. Társadalmi munkában évente 258 órát dolgoznak. Az állomásuk mindig tiszta és rendes. Többször nyerték el a tisztasági verseny első díját.

A brigád segíti a gyengébb szolgálati helyeket, *Kenézlőt és Füzérkomlóst.* E két helyen munkájuk eredménye már jelentkezik: javult a munkaverseny.

Cigánd állomás szocialista kollektívája jó munkával elnyerte *a szocialista vonalfőnökség* címet.

Kisvárdai János
Miskolc

Húsz év után ismét együtt

Régi ismerősök találkoztak a Nyugati pályaudvar KISZ-klubjában. Azok a vasutasok, akik 1945-ben az első „békebeli szerelvényt" állították össze, amely a Nyugati pályaudvarról Szolnokra ment. Abban valamennyien egyetértettek, hogy az akkori vonat nem volt szabályos, hiszen ablak nélküli kocsikból és jórészt tehervagonokból állt. De a lényeg az volt, hogy a főváros és az ország keleti része között újból létrejött a vasúti összeköttetés.

Húsz éve ennek. S a deresedő hajú „öreg" vasutasok most fehér asztalnál, pohárcsengés és zeneszó mellett elevenítették fel az első próbálkozás emlékeit. Közülük többen már nyugdíjasok, hiszen az idő gyorsan repül. De találkoztunk olyanokkal is, mint *Oltvári József* és Zsigri Lajos, akik azóta is a vasutat szolgálják.

Tófalvi István, a Nyugati pályaudvar szb-titkárának üdvözlő szavai után *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára köszöntötte a vonat személyzetét és azokat a vasutasokat, akik a Nyugati pályaudvaron jelen voltak az első szerelvény összeállításánál, illetve indításánál. Őszinte, baráti szavakkal méltatta munkájukat, majd átadta a párt- és a szakszervezet ajándékát, egy talapzaton álló gőzmozdony makettjét.

Szabó Antal főtitkár elvtárs köszönti azokat a vasutasokat, akik a Nyugati pályaudvaron részt vettek az első vonat indításában

(Hemző Károly felv.)

A vasút új élüzemei

Az 1964. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet és az ezzel járó pénzjutalmat.

Békéscsaba, Pápa, Sopron vasúti csomópont, Bp. Kelenföld, Diósgyőr-Vasgyár, Mezőtúr, Kőbánya-teher, Miskolc—Gömöri, Pécsbánya-rendező, Somogyszob, Szob állomás, Újmiskolci, Tapolcai Pályafenntartási Főnökség, Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Dunakeszi Járműjavító ÜV., MÁV Kitérőgyártó ÜV., MÁV Gépjavító ÜV.

Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek

Az 1964. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek részesültek vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban:

BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG

Bp. Keleti pu., Székesfehérvár, Esztergom állomás, Bp. Déli, Dorog, Pusztaszabolcs fűtőház, Rákos Motorüzem Főnökség, Bp. Keleti Villamosfenntartási Főnökség, Villamos Felsővezeték Építésvezetőség, Landler Jenő Villamos Vonalfelügyelőség, Budapest-Ferencvárosi, Szolnoki Pályafenntartási Főnökség, MÁV Épületfenntartási Főnökség, Bp. Nyugati Szertárfőnökség.

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG

Záhony, Nyíregyháza állomás, Püspökladány fűtőház

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG

Berente szénpályaudvar Gyöngyös, Vámosgyörk. Szuhakálló—Mucsony, Kál-Kápolna állomás, Sátoraljaújhely, Jászapáti, Diósgyőr, Sárospatak fűtőház, Miskolci Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

PÉCSI IGAZGATÓSÁG

Pécs állomás, Kaposvár, Bátaszék fűtőház, Dombóvár szertár.

SZEGEDI IGAZGATÓSÁG

Hódmezővásárhely, Orosháza állomás, Kecskemét, Békéscsabai Alföldi Kisvasút fűtőház.

SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG

Celldömölk, Veszprém-külső, Tapolca, Sárvár, Veszprém, Keszthely állomás. Zalaegerszeg fűtőház, Soproni Pályafenntartási Főnökség, Szombathelyi Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Szombathely Szertár.

EGYÉB SZOLGÁLATI HELYEK

MÁV Építési Géptelep, Északi Osztószertár Főnökség, Székesfehérvári Járműjavító ÜV., MÁV Utasellátó ÜV

Szakszervezetünk első hónapjai a felszabadulás után

ÍRTA: PÁNTI BÉLA, A SZAKSZERVEZET ALELNÖKE

A Tanácsköztársaság bukása után a Peyer paktum értelmében a vasutasoknak nem volt szabad szervezkedési joguk. A felszabadulás után egyszerre jelentkezett a felrobbantott vonalak, felvételi épületek, javítóműhelyek, megmaradt járművek legsürgősebb üzemképes állapotba való helyezése mellett *a vasutasok szakszervezetének ujjászervezese.* Nehezítette a szervező munkát az a körülmény is, hogy egyesek az egységes közlekedési szakszervezet, mások az önálló vasutasszakszervezet létrehozását szorgalmazták.

Magyar Vasutasok Szabad Szakszervezete

1945 április 22-én, vasárnap délelőtt 10 órakor

a Nemzeti Sportcsarnokban

vasutas nagygyűlést

tart, melyen megjelenik és felszólal

Gábor József

kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter is

Felszólalnak:

Kossa István
a Szakszervezeti Tanács főtitkára

Széles Pál
Máv. intéző

Kócsa Mihály
Máv. segédtiszt

VASUTASOK! Jövendő sorsotok dől most el. Segítsetek kialakítani saját jövőtöket. Legyen ott tehát minden vasutas rangra és beosztásra való tekintet nélkül. **Ezzel is tüntessünk a független, szabad és demokratikus Magyarország mellett!**

Az első hetekben úgy nézett ki, hogy egységes szervezetbe tömörül valamennyi közlekedési dolgozó. A MÁV dolgozói létszámuknál és speciális helyzetüknél fogva, azonban már akkor jobbnak látták volna az önálló vasutasszakszervezet létrehozását. A közlekedési szakszervezet ideiglenes vezetősége és azonbelül a vasutasok intéző bizottsága megalakult ugyan, de ez a bizottsag nagyobb tevékenységet nem fejtett ki. *A vasúton szakszervezeti tevékenységet elsősorban a felszabadulást követő hetekben létrehozott üzemi bizottságok fejtettek ki.*

Megalakulnak az üzemi bizottságok

A felszabadulást követő napokban legelőször a három nagy műhelyben — *Istvantelki, Északi, Dunakeszi* — választották meg az üzemi bizottságot, s ezt követte a főváros nagy fűtőházai, állomásai üzemi bizottságainak létrehozása. Január második felében az akkori elnökigazgatóság óvóhelyen *Csanádi Györgynek*, az igazgatóság üzemi bizottsága elnökének vezetésével tartották meg az üzemi bizottságok elnökeinek első értekezletét. A megbeszélés célja a romok eltakarításának meggyorsítása, a közellátás és termelés ellenőrzésével kapcsolatos munka értékelése és általánosítása volt.

Februárban az *újonnan megalakult szakszervezeti tanács* Fiumei úti helyiségében tanácskoztak a budapesti üzemi bizottságok elnökei, ahol a vasutas üzemi bizottságok elnökei is megjelentek.

Amilyen mértékben javult a közlekedés, olyan mértékben mélyült el a kapcsolat a vidéki vasutas dolgozókkal. Az 500 mozdony és 10 000 kocsi üzemképes állapotba helyezéséért folyó küzdelem fokozott mértékben vetette fel a vasutasok szervezetbe való tömörítésének szükségességét. *Különösen élesen vetődött fel az önálló vasutas szervezkedés kérdése a három budapesti nagyműhelyben.* Ezekben a műhelyekben már 1943-ban próbáltak rálépni a vasutasok megszervezésének útjára. 1943 áprilisában *Buzgó János, Medgyes Tibor, Németh Pál* és *Barna Géza* elvtársakkal felkerestük *Peyer Károlyt* azzal, hogy valamilyen formában kieszközöljük a vasutasok szervezetbe való tömörítését. Annyit tudtunk elérni, hogy hozzájárult a vasasok kebelén belüli szervezkedéshez *„A saját felelősségükre"* — mint mondotta.

Megkezdődik a szervezkedés

A szervezkedés megindulását megelőzte a rákospalotai munkásotthonban összehivott vasutas értekezlet, amelyen részt vett Peyer Károly, *Szakasits Antal, Matasits Géza*. Peyer a résztvevők lelkére kötötte, *„nehogy abban a tévhitben szervezzék a vasutasokat, hogy a háború után megszűnik a kapitalizmus Magyarországon"*. A résztvevők nem fejtették ki véleményüket Peyer megállapításával szemben. Az volt a fontos, hogy megindulhasson a szervező munka.

Néhány hónap alatt a vasúti nagy műhelyekben kb. 500 műhelyi munkás lépett a szakszervezetbe. A szervező munka 1944. első felében visszaesett, mert a Dunakeszi műhelyből kettő, az Istvántelki Főműhelyből három elvtársat tartóztattak le „az államra és társadalomra káros tevékenység miatt".

Kossa István elvtárs, az *Első hetek* c. cikkében nagy eseményként emlékezik meg a volt Istvántelki Főműhely dolgozóinak egyhangú csatlakozásáról az újonnan alakult szakszervezethez. A csatlakozás nem volt véletlen, hiszen a műhely már 1945. január 10-én felszabadult, s a legjobb állapotban levő műhely volt. *Az első üzemi bizottság választásán a legnagyobb harmónia nyilvánult meg.* Nem azon volt a hangsúly, hogy ki, melyik pártnak a tagja, hanem azon, hogy milyen magatartást tanúsított a letűnt fasiszta rendszerrel szemben.

A műhelyekben és más szolgálati helyeken nehéz helyzet elé állította az üzemi bizottságokat a közellátás kérdése. A közellátás javítását jelentette az üzemi bizottságok javaslata alapján a konzumok létesítése.

A felszabadulás első hónapjaiban kidomborodott a vasút nagy jelentősége, ami megnyilvánult abban is, hogy rendszeressé vált a volt Tisza Kálmán téri pártközpontban a vasutas üzemi bizottsági elnökök értekezlete.

A Kenyérmező utcában, a volt VOGE székházban kezdte meg működését az egységes közlekedési szakszervezet. A viták napirenden voltak, amelynek *Apró Antal* elvtárs vetett véget azzal, hogy tudomásunkra hozta *a párt és az akkori kereskedelemügyi miniszter hozzájárult az önálló vasutasszakszervezet letesítéséhez.*

Nagygyűlés a Sportcsarnokban

Az új helyzet vetette fel az első vasutas nagygyűlés megszervezését. *Az 1945. április 22-i gyűlésen jelentették be az önálló vasutasszakszervezet megalakitását, amelyhez a hajósok is csatlakoztak.* A vasutasok bérének rendezése, az igazolásra vonatkozó kormányrendelet maradéktalan végrehajtása, a vasúthálózat helyreállítása, az ellenség elleni harc szerepelt a nagygyűlés napirendjén. A gyűlés szónokai: *Kossa Istvan, Szeles Pál, Kócsa Mihály* és *Gábor József* kereskedelemügyi miniszter voltak.

Az ideiglenes vezetőségre tett javaslatot a nagygyűlés elfogadta. *Az új veeztőség első feladata közé tartozott a kereskedelemügyi miniszter rendelete alapján az első munkáskáderek kiválasztasa a termelés szempontjából legfontosabb munkaterületekre.*

Lelkesen dolgoztak

Az ideiglenes vezetőségnek nem volt könnyű a feladata, az 500 mozdony és a 10 000 kocsi üzemképes állapotba való helyezése nagy lelkesedés közepette ment ugyan végbe, de mint rontó tényező jelentkezett az infláció, ami nagyon megnehezítette a szakszervezet munkáját is. *Az ideiglenes vezetőség a vasút üzemképes állapotba való helyezésével, a vasutasok megszervezésével jó munkát végzett.* Nem volna helyes, ha megfeledkeznénk az odaadó, lelkes szervező munkát végző elvtársakról, akik a kezdet-kezdetén lelkesen dolgoztak a szakszervezet újjáalakításáért. *Tréfás Ferenc, Györke János, Rakosi Elemér, Gátai Ágoston, Gáspár Sándor, Varga György* és a régi 1919-es elvtársak voltak, akik az első sorokban meneteltek a nehéz küzdelemben.

Most húsz év távlatából emlékezzünk rá, honnan indultunk, s hová érkeztünk el. Nehéz, fáradságos munka volt, de megérte.

BIZALMIKÉNT KEZDTE

Húsz esztendő: a sok évszázados történelem néhány pillanata. Visszaemlékezve rá, rövid időnek tűnik. Átélni azonban hosszú volt. Hosszú volt, mert sok-sok kemény küzdelmet hozott magával, amelyeknek mindannyian részesei voltunk.

Ezeket a gondolatokat formálgatta *Sasvári László*, a Landler Járműjavító kocsiosztályának bognára, akinek *két évtizedes aktív szakszervezeti munka van a háta mögött.* 1945-ben, mindjárt megválasztották bizalminak, s végig funkciót töltött be. Jelenleg a szakszervezeti bizottság tagja.

A két évtizedről, s az azt megelőző évekről kötetnyit tudna beszélni.

Szavaiból éles kontúrokkal rajzolódik elénk a múlt: *fiatal korában a Fások Szakszervezetének volt tagja. Gyakori vendége volt az Angyalföldi Munkásotthonnak, a sztrájk egyik tanyájának, ahogy ő nevezte.* Egy-egy sztrájk alkalmával öt pengő segélyben részesültek. Ő nem fogadta el, átengedte annak a dolgozónak, akit éhező gyermekek vártak otthon.

Akkor nem szívesen vették, ha valaki tagja volt a szakszervezetnek. Egy alkalommal el is bocsátották állásából. Ekkor szakadt el a mozgalomtól. De nem sokáig, 1945-ben újra szakszervezeti tag lett. Az akkori körülmények között, az ország helyreállításában a szakszervezeti tagokra nagy feladat hárult.

Alig szabadult fel Ujpest és Rákospalota, azonnal nekiláttak a romok eltakarításához, *majd két műszakban, reggeltől estig, estétől reggelig dolgoztak.* Kinek milyen munka jutott. Közben arról is kellett gondoskodni, hogy az otthoniak asztalára is kerüljön valami. Beszerzők járták a falvakat, hogy élelmet oszthassanak szét a dolgozók között.

Sasvári László mindig sokat dolgozott. Dolgozott a munkahelyén, és szaladgált, intézte társai ügyes-bajos dolgait. Talán meg sem tudná mondani, hogy hányan keresték fel húsz év alatt. És ő egyetlen esetben sem mondta, hogy más elfoglaltsága van.

Jóleső érzéssel gondol arra, hogy sok dolgozó kérését intézte el. S arra is, hogy *a húsz esztendő alatt elért eredményeknek ő is részese,* a felbecsülhetetlen értékű szociális létesítmények létrehozásában neki is szerepe volt.

Tamás Menyhért

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A budapesti szolgálati helyek szakszervezeti tisztségviselőinek, a budapesti bizottság és a szakszervezeti központ dolgozóinak Gulyás János titkár adta át a „Szakszervezeti Munkáért" jelvény arany-, ezüst- és bronzfokozatát szakszervezetünk Benczur utcai székházának elnökségi termében

(Hemző Károly felv.)

Hazánk felszabadulásának 20. évfordulója alkalmából bensőséges ünnepségek keretében adták át a **Szakszervezeti Munkáért** jelvényt azoknak a tisztségviselőknek, akik 10, 15 és 20 éve tevékenykednek a szakszervezeti mozgalomban. A kormánykitüntetéseket a szaktanács székházában, a jelvényeket szakszervezetünk központjában és a megyei bizottságok székhelyein adták át.

A

Munka Érdemrend

ezüst fokozata kitüntetést kapta: Végh Ferenc, a Fejér megyei bizottság titkára és Szabadfi József, Vas megye volt MB-titkára.

A

Munka Érdemrend

bronz fokozatát Vadas Lajos, az Északi Járműjavító Törekvés kultúrotthonának igazgatója kapta.

A

„Szakszervezeti Munkáért"

arany fokozatot kapta: Kinczli József MB-titkár, Baranya megyet, Martinka István MB-titkár, Tolna megye, Berta István munkavéd. föf. vez., szaksz. közp., Kaszás István pol. munkatárs, szaksz közp., Parti József Bp. biz. titkar, Hajdu József pol. munkatárs, szaksz. közp., Kovács Antal szb-titk., Szolnok fth., Dobos László szb-titk., TB Ép. Főn., Konta Béla szb-titk., Ép. Fenntart. Főn., Sebők István szb-gazd. fel., Berente áll., Prágai József MB bérfel., Bács megye, Kristóf Janos MB nyugd. szerv., Csongrád megye, Kalocsai Ignác sz. gazd. fel., Székesfehérvár JJ. ÜV., Matyas Lajos szb-elnök, Debrecen fth., Széchenyi Zoltán szb-titk., Kaposvár fth., Szabó Ferenc MB-titk., Záhony áll., Hottinger József szb-tag, Szombathely JJ. ÜV., Maraci Viktor MB bérfelelős, Zala megye.

Ezüst fokozatot kapott: Scheich Péterné szb gazd. fel., Pécs szertár, Szabó Mihály szb mvéd. felügy., Békéscsaba áll., Herczegfalvi György bizalmi, Miskolc áll., Varga József TT titk., Miskolc fth., dr. Novák Emil szb kult. fel., MÁV Kórház, Győri István szb-titk., Vízafogó áll., Szentesi Sándor szb-titk., Magasép. Főn., Bilai Lajos szb-titk., Józsefv. pft. XIV., Doma Sándor munkavéd. felügy., Bp. biz., Hegedüs Jenő MB sportfel., Csongrád megye, Tolinger Jenő bizalmi, Székesfehérvár áll., Peczár István szb-titk., Győr áll., Nagy Elek szb-titk., Debrecen Ép. Főn., Víg János MB bérfel., Heves megye, Krasznai József MB munkavéd. felügy., Komárom megye, Molnár István szb-titk., Szob áll., Drávai János szb. munkavéd. felügy., Szolnok JJ. ÜV., Kisfalvi Frigyes szb gazd. fel., Szombathely áll., Sági János szb-titk., Várpalota GV., Magyar István szb-titk., Nagykanizsa pft., Utasi József szb sportfel., Cegléd áll.

Bronz fokozatot kapott: Tóth Bela szb-titk., Baja pft., Debreczeni József bizalmi, Békéscsaba áll., Szabó Ferenc bizalmi, Miskolc ig., Kádas István szb-tag, Szerencs áll., Dézsi Béla számvizsg. biz. eln., Sárospatak TBF., Szabo Ferenc szb-titk., Kispest áll., dr. Munkácsi Lajos szb munk. ell. fel., Bp. ig., Patia Tibor szb munk. ell. fel., Landler JJ. ÜV., Szücs Elemér szb munkavéd fel., KPM I. Főoszt., Rehák György szb munkavéd fel., Hídép. Főn., Lazányi József szb bérfel., Ferencváros ftn., Bódi András szb bérfel., Gépjavító ÜV., Zsigri Lajos szb munkavéd. fel., Nyugati áll., Rutz Ignác szb-titk., Krisztinaváros XII. sz., Fekete Lajos szb TT fel., Keleti áll., Petras Pál szb-tag, Szeged pft. főn., Ács József szb munkásell. fel., Székesfehérvár fth., Nagy I. János szb-titk., Csap.d pft. XV. sz., Szubányi Sándor MB-tag, Hajdú megye, Kalocsai Jenő szb-titk., Vámosgyörk áll., Mészáros Mihály MB-tag, Komárom megye, Beros Zsigmond szb-titk., Vác áll., Rónási István szb-titk., Balassagyarmat fth., Tóth János szb TT eln., Kaposvár GV., Mándi Jáncsné szb nőfel., Nyiregyháza áll., Mihályi Sándor MB-tag, Szolnok megye, Dolmán István szb-titk., Dunaújváros III. sz.

Szorgalmasan dolgoznak

Állomásunkon a régi vezetőség 80 százalékát ismét megválasztották. Ez is azt bizonyítja, hogy az előző szakszervezeti bizottság nem végzett rossz munkát. A tagság bízik bennük. Az újraválasztott vezetőség rászolgált a bizalomra.

Dícséretet érdemelnek *Győrfi Mihály* versenyfelelős, és *Dénes Vince* TT-elnök, akik lelkiismeretesen, hozzáértéssel végzik szakszervezeti munkájukat. A tagdíjfizetés is rendben történik. *Ács Kálmán* gazdasági felelős, aki már húsz éve a szakszervezet tagja, hibátlanul végzi munkáját.

Várfalvi Gyula
Gyékényes.

Pályázati felhívás

az Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállításra

A szakszervezet szervezési és nevelési osztálya hazánk felszabadulasának 20. évfordulója és a XV. vasutasnap alkalmából *Budapesten rendezi meg az országos vasutas képzőművészeti kiállítást.*

A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, népművészeti és iparművészeti munkákkal.

A műveket 1965. június 25-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához: *Budapest, VIII., Népszínház utca 29.*

A kiállításra beküldött alkotásokat neves művészekből álló bizottság bírálja el. A bizottság által javasolt műveket szakszervezetünk elnöksége a következő díjazásban részesíti:

Festészet:	
1. A vasutas dolgozók megváltozott élet- és munkakörülményeit legjobban ábrázoló festmény vagy grafika	1500,— Ft
2. A legjobb emberábrázolás festményben vagy grafikában	1200,— Ft
3. A legjobb munka ábrázolás festményben vagy grafikában	1000,— Ft
4 Ifjúságunk életét legjobban ábrázoló festmény vagy grafika	800— Ft
5. Legjobb csendélet, festményben vagy grafikában	500,— Ft
6. Legjobb tájkép	500,— Ft
Szobrászat:	
1. Legjobb emberábrázolás	1500.— Ft
2. Legjobb munkaábrázolás	1000,— Ft
3. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló mű	800,— Ft
Ipar- és népművészet:	
A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy	400,— Ft

Halottaink

Kossa István
(1904—1965)

Súlyos betegség következtében rövid szenvedés után, 61 éves korában elhunyt *Kossa István* elvtárs, a párt és a munkásmozgalom régi, kipróbált harcosa, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának tagja, nyugalmazott miniszter, országgyűlési képviselő.

Kossa István elvtárs, mint a párt hűséges, kiváló harcosa, egész életét a munkásosztály ügyének szentelte. Életereje, amely lehetővé tette, hogy utolsó leheletéig eleget tegyen közéleti megbízatásainak, a munkásokkal való eltéphetetlen kapcsolatából fakadt. 18 éves korában, 1922-ben kapcsolódott be a munkásmozgalomba, 1923-ban pedig tagja lett az illegális Kommunista Pártnak. 1932-től tevékenyen részt vett a kommunisták vezette szakszervezeti ellenzék harcaiban. A Horthy-rendszer mindent elkövetett, hogy elhallgattassa az igazságot meggyőző erővel hirdető agitátort. Büntető munkásszázadba került és Ukrajnába vitték, ahol 1943-ban többed magával sikerült átjutnia a szovjet csapatokhoz. 1944 novemberében pártmegbízatással hazatért, hogy részt vegyen a nyilas rendszer elleni fegyveres megmozdulások szervezésében.

1945 után három éven át a Szaktanács főtitkáraként dolgozott — innen került egymás után több tárca élére. 1957 májusatol 1963 decemberéig, nyugdíjazásáig a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumot vezette. Kitűnő szervezőkészséggel, hatalmas munkabírásával népünk szocialista boldogulásán fáradozott. Minden tettét kommunista bátorság, tudatosság, derűlátás jellemezte.

Prieszol József
(1906—1965)

Gyógyíthatatlan betegség következtében 59 éves korában meghalt *Prieszol József*, a párt és a munkásmozgalom régi harcosa, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának tagja, közlekedes- és postaügyi miniszterhelyettes.

Prieszol József elvtársban, aki 1962. január 1-től elhunytáig a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban miniszterhelyettesként tevékenykedett, pártunk hűséges, kiváló harcosa, a magyar nép odaadó, hűséges fiát vesztette el, aki évek óta súlyos betegséggel küszködve, utolsó leheletéig a szocializmus felépítésén, népünk boldogulásán fáradozott, s eközben az önzetlen, a kommunista hősiesség és önfeláldozás nagyszerű példáját mutatta.

Németh József
(1909—1965)

56 éves korában tragikus hirtelenséggel elhunyt *Németh József* elvtárs, a MÁV Vasúttervező ÜV. igazgatója. 1932 óta dolgozott a vasútnál, pályamunkásként kezdte. A felszabadulás óta különböző vezető beosztásokban dolgozott, 1951-től szakosztályvezető, majd vezérigazgatóhelyettesként tevékenykedett. 1956. november 26-án neveztek ki a MÁV vezérigazgatójává, miniszterhelyettesi rangban. 1962. február 2-a óta, haláláig a MÁV Vasúttervező ÜV. igazgatója volt.

Az utóbbi időben többször volt rövidebb-hosszabb ideig betegállományban. Nagy betegsége ellenére is bejárt munkahelyére és feladatának igyekezettel tett eleget. Egész életét munkájának, hivatásának szentelte.

A szocialista brigádvezetők országos értekezletének felhívása

Mi, a szocialista brigádok, a szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata és gazdasága címért küzdő kollektívák küldöttei, országos tanácskozásunkon összegeztük a mozgalom sikereit, gondjait és mélyreható vita után egységesen megállapítottuk: a szocialista brigádmozgalom hatalmas erővé nőtt és terebélyesedett az elmúlt esztendők folyamán. Százezrek lelték meg a módját annak, hogy egymást segítve, az üzemi, vállalati élet gondjaiban osztozva, ma már nagy részt vállalnak a termelés, a gazdálkodás feladataiból és az emberi sorsok formálásából egyaránt.

Erőnk és kimeríthetetlen lehetőségeink tudatában fordulunk az ország dolgozóihoz. Minden becsületes, az ország és népünk sorsáért felelősséget érző embert át kell hasson az a felemelő tudat, hogy húsz évvel ezelőtt nyílt meg az út, amelyről legjobbjaink álmodtak és küzdöttek, s amelyen immár két évtized óta haladunk: évszázados szolgaság után jóra fordult népünk élete, pártunk politikáját híven követve, leraktuk hazánkban a szocializmus alapjait és dolgozunk a szocializmus teljes felépítésén.

Felhívjuk dolgozótársainkat: még nagyobb lendülettel és odaadással munkálkodjunk idei népgazdasági tervünk fő célkitűzéseinek valóra váltásáért. Tevékenységünk eredménye legyen a minőség javulása, csökkenjen a termelés költsége, emelkedjen a termelékenység. A szocialista brigádok hassanak oda, hogy kiki érezzen nagyobb felelősséget munkájáért és közös erővel tegyünk meg mindent egész társadalmunk további felemelkedése érdekeben. Takarékoskodjunk a munkaidővel, az anyaggal és szerszámmal, kíméljük gépeinket, az üzemek, a gyárak berendezéseit, hiszen sajátunk minden érték, a mi szorgalmunk és gondosságunk a közösség, az ország javát szolgálja.

Váljék a szocialista brigádmozgalom és a szocialista munka műhelye, üzeme, gazdasága címért folyó verseny jelszavává:

„Legyen a minőség a brigád becsülete",

„A szocialista brigádok járjanak élen a takarékosságban",

„A szocialista brigádok példásan tegyenek eleget exportkötelezettségeiknek",

„A szocialista brigádokat a szocialista munkaerkölcs és közgondolkodás jellemezze",

Mi, a szocialista munkakollektívák példamutatóan küzdjünk a műszaki haladásért, a korszerű technika alkalmazásáért.

Továbbra is tevékenyen segítsük a szocialista brigádmozgalom, a „szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata és gazdasága" címért folyó verseny fejlődését, színvonalának emelkedését. Terjesszük ki a szocialista brigádok, műhelyek, üzemrészek vonzó hatását a mozgalmon ma még kívülálló kollektívákra, az egész népgazdaságban, a mezőgazdasági termelőszövetkezetekben is. Minden vállalatnál, intézményben, gazdaságban és üzemben legyünk példamutatók a felszabadulás huszadik évfordulója tiszteletére tömegesen kibontakozott szocialista munkaversenyben.

Társadalmunk elismerése és megbecsülése kötelez rá, hogy mindenhol legyünk szószólói pártunk politikájának, segítsük e politika megértését és valóra váltását. Érezzünk erkölcsi felelősséget a sorainkban dolgozó fiatalok tanításáért, munkára neveléséért, formáljuk és erősítsük politikai öntudatukat, emberi magatartásukat. Fordítsunk még nagyobb gondot magunk és társaink politikai, kulturális, szakmai műveltségére, sajátítsuk el a gyorsan fejlődő és változó technika, a tudomány támasztotta ismereteket.

Kérjük és várjuk a párt, a szakszervezet, a KISZ és a gazdasági vezetők segítségét, útmutatását, hogy minden szinten közreműködhessünk az alkotásban, a sokrétű feladatok ellátásában. Igényeljük, hogy minden munkahelyen teremtsék meg mozgalmunk további erősödésének és fejlődésének feltételeit. Vegyék számba tevékenységünket és rendszeresen értékeljék munkásságunkat, buzdítsanak, segítsék megjelölni munkálkodásunk célját, hogy még gazdagabb, örömtelibb sikereket érhessünk el.

Emeljük magasra a szocialista brigádmozgalom zászlaját, új munkasikerekkel köszöntsük felszabadulásunk 20. évfordulóját.

Vasutas-vasas komplexbrigád Győrött

Győr állomás és a Wilhelm Pieck Járműipari Művek a múlt évben *szocialista szerződést kötött a vagonok állásidejének csökkentése, a vasúti fordulók meggyorsítása érdekében.* A szerződésben az állomás vállalta, hogy a szállítmányok érkezése előtt egy órával pontos értesítést ad a gyárnak. Időben beállítják a szállítási tervekben [illegible]pló áruk részére a tiszta kocsikat. S az elszállítható vasforgács részére is biztosítanak vagonokat. A szokásosnál nagyobb szállítmányok érkezéséről külön értesítik az üzemet.

A Járműipari Művek a kocsik gyors kirakását és átadását vállalta. Hogy mit eredményezett ez a szerződés, arról a számok beszélnek. 1964 negyedik negyedévében a kocsiforgalom 5.6 százalékkal, a kocsiállaspénz 60.7 százalékkal csökkent. Munkaszüneti napokon is raktak ki kocsikat a negyedik negyedévben 61 vagont. *Az előző negyedévhez viszonyítva emelkedés 210 százalékos volt.* Az értékelésnél megállapították, hogy az állomás minden nagyobb szállítmányról előzetes értesítést adott, s így az exportszállítmányoknál sem fordult elő kocsihiány.

A szocialista szerződést az 1965-ös évre újból megkötötték. A szerződés tartalma tovább bővült. Az állomás és a Wilhelm Pieck Járműipari Művek *közös komplexbrigád létrehozását határozta el.*

Jó munkájukkal, összehangolt tervteljesítésükkel újabb eredményekhez járultak hozzá.

K. M.

Ünnepi műszak május 1. tiszteletére

Debrecen állomás dolgozói a felszabadulás 20. évfordulója alkalmából *ünnepi műszakot indítottak április 4, illetve május 1 tiszteletére.* Vállaltak, hogy a személyvonatok menetrendszerinti indítását az előző évi 80.1 százalékhoz viszonyítva 97.5, a tehervonatok indítását 67, a kocsitartózkodási tervüket pedig 86 százalékra teljesítik.

Amióta megépült a Kisújszállás és Apafa közötti második vágány, és főrangúsították az Apafa, Nyírbátor közötti vonalat Debrecenben jelentősen javultak a fuvarozási feltételek.

K. J.

JÓ MUNKÁT VÉGEZTEK

A Veszprém-külső fűtőház dolgozói, *különösen az utazó személyzet végzett jó munkát 1964-ben.* Nem egyszer rövid pihenővel újabb és újabb szolgálatot vállaltak.

A szállítási 100 etkm tervüket a tervhez viszonyítva 103.3, a haszonkilométer tervet 102.7, a vontató jármű kilométer tervet 100.9, a szén tervet a kiszabáshoz viszonyítva 103.8, az átlagos terhelési tervüket pedig 100.5 százalékra teljesítették. Jól alakult az üzemeltetési önköltség is, amely a tervezett 17.97 forint helyett 17.29 forint lett.

Eredményesen dolgozott a mozdonyjavító műhely is. Az elmúlt évben 63 betervezett időszakos mozdony javítását, egy terven felüli mozdony főjavítását, a celldömölki fűtőház egy 411 sorozatú mozdonyán pedig a részlegvizsgát végezték el. Ezenkívül 21 kerékcsoport esztergályozását fejezték be. *Ezzel 720 ezer forintot takarítottak meg.*

1964-ben négy szocialista brigád tevékenykedett a fűtőháznál. Most újabb brigádok tűzték célul a szocialista cím megszerzését. A mozdonyjavító műhely dolgozói pedig a szocialista műhelyrész címért versenyeznek.

Sz. S.

Szovjet—jugoszláv—magyar vasúti árufuvarozási egyezményt írtak alá Budapesten

A Szovjetunió és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság, valamint a Magyar Népköztársaság kormányai között megállapodás keretében 1965. április 10-en Budapesten vasúti árufuvarozási egyezményt írtak alá a Szovjetunió és Jugoszlávia közötti áruszállításra vonatkozóan, a Magyar Népköztársaság vasútvonalain történő átmenetben.

Az egyezményt szovjet részről *V. Gavrilov* közlekedési miniszterhelyettes, jugoszláv részről *dr. Marian Dermastia*, a Jugoszláv Vasutak Közösségenek vezérigazgatója, magyar részről *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója írta alá.

Az egyezmény aláírásán megjelent *G. A. Gyenyiszov*, a Szovjetunió magyarországi rendkívüli és meghatalmazott nagykövete, *Dr. D. Čalić*, a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság magyarországi rendkívüli és meghatalmazott nagykövete, *dr. Csanádi György*, a Magyar Népköztársaság közlekedés- es postaügyi minisztere és *Erdélyi Károly* külügyminiszterhelyettes.

Az egyezmény az aláíró országok vasúti árufuvarozásának további fejlesztését szolgálja.

Szocialista munkaverseny tegnap és ma

A felszabadulás óta eltelt húsz év alatt *a szocialista munkaverseny mély gyökeret eresztett a dolgozók között.* Fejlődese azonban korántsem volt töretlen. Közvetlenül a felszabadulást követő időszakban az élet a kommunisták által kezdeményezett rohammunkákkal vette kezdetét. A háborús pusztítások okozta romok eltakarítása, az utak, a hidak, a közlekedés helyreállítása, a termelőmunka, az élet megindítása volt akkor a legfontosabb.

A Magyar Kommunista Párt 1945. május 20-án megtartott országos értekezletén kiadta a jelszót: *„Arccal a vasút felé."* E jelszó jegyében indult harc 500 mozdony és 10 000 kocsi helyreállításáért a vasúti műhelyekben. Ezzel egy időben indult meg a híd- és a széncsata, amely már *a munkaverseny kezdetét jelentette* és jelentősen hozzájárult a gazdasági stabilizáció feltételeinek megteremtéséhez.

A fordulat évével eldőlt a hatalomért folyó harc és kezdetét vette a népi demokratikus fejlődés, *mert a termelőeszközök társadalmi tulajdonba vétele, az államosítások fokozatosan megteremtették a szocialista tervgazdálkodásra való rátérés lehetőségeit.* Az újjáépítést célzó első hároméves terv időszakában pedig már több — főleg időszakos — munkamozgalom bontakozott ki és a vasút területén is egyre nagyobb tömegeket ragadott magával.

Az első országos méretű munkaverseny-mozgalom 1948. március 10-én a csepeli dolgozók felhívása nyomán kelt szárnyra. Megalakult az Országos Munkaverseny Bizottság. 1948. augusztus 1-én összeült az élmunkás kongresszus, mely megvitatta a munkaverseny tapasztalatait és a hároméves terv 2 év 5 hónap alatti teljesítésének lehetőségeit. A szakszervezetek XVII. kongresszusának 1948. október 20-i határozata kimondta, *hogy a verseny keretében tömegmozgalommá kell fejleszteni az élmunkásmozgalmat.* 1949. február 19-én a diósgyőri dolgozók felhívást adtak ki a hároméves terv 2 év 5 hónap alatti teljesítéséért.

A diósgyőriek felhívásához számos vasutas csatlakozott és új mozgalmak születtek a vasúton is. 1949. augusztus 23-án *Tóth III. János* miskolci mozdonyvezető elindította a 2000 tonnás mozgalmat, majd 1950. február 24-én — a sztahanovisták első kongresszusa előtti napon — *Lengyel József* ferencvárosi mozdonyvezető, *Pányin* szovjet sztahanovista mozdonyvezető segítségével indította el az 500 km-es mozgalmat.

A SZOT Elnöksége 1949. november 13-án határozatot hozott a munkaversenyről, mely az első és igen fontos dokumentum ebből a szempontból. Az MDP Központi Vezetősége 1950. január 22-i ülésén határozatot hozott a szocialista munkaverseny eredményeinek megszilárdításáról és továbbfejlesztéséről. *A párthatározat kiemelte az egyéni verseny mellett a kollektív versenyformák jelentőségét, melynek alapján kidolgozták az élüzem cím és vándorzászló elnyeréséhez szükséges feltételeket és szabályozták a sztahanovista cím elnyerésének feltételeit is.*

Az első ötéves terv időszakában jelentős eredmények születtek, amelyek magukban foglalják a munkaverseny eredményeit is. A munkaversenyt ebben az időszakban számos kampánymozgalom jellemezte, mint például a Gazda-mozgalom, a Nazarova-mozgalom, az újítási napok és hónapok, a vasúton a „mosástól-mosásig" mozgalom stb.

A munkaverseny-mozgalom fejlődésének ezt a szakaszát az MT—SZOT 1009/1954. (II. 3.) számú együttes határozata zárta le. A munkaversenyről ez volt az első közös kormány és SZOT-határozat amely szabályozta:

a) *a dolgozók egyéni, a sztahanovista- és a Szakma kiváló dolgozója címért folyó versenyét.*

b) *a vállalatok versenyét az Élüzem címért és a vándorzászlóért.*

A verseny ebben az időszakban általában havi, negyedéves és féléves terminusokból álló időszakokban szervezték és értékelték az 1956-os ellenforradalom kirobbanásáig.

Az ellenforradalom leverése után a munkaversenymozgalom ismét kibontakozott, s azóta töretlenül fejlődik. A SZOT Elnöksége 1957 április 20-i határozatában helyes elvi alapokra helyezte a szakszervezetek termelési tömegmunkáját, s egyértelműen kimondta: *a szakszervezetek termeléssel kapcsolatos munkájának fő célkitűzése a gazdasági feladatok megoldásának elősegítése, a dolgozók széles körű mozgósításával.*

A munkaverseny ma is érvényes gyakorlatának elvi alapjait és módszereit a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány és a SZOT Elnökségének 1068/1957. (VIII. 4.) számú határozata fogalmazta meg. Ez a határozat a következőkben hozott változást,

a) *új alapokra helyezte a termelési tanácskozások rendszerét,*

b) *felszámolta a verseny kampányjellegét,*

c) *megszüntette a verseny irányításában és szervezésében a túlzott központi kötöttségeket, a bürokratikus előírásokat.*

A verseny eredményesen szolgálta a második hároméves tervben kitűzött célok teljesítését, a gazdasági építőmunka ütemének gyorsítását, formáiban és tartalmában tovább fejlődött, s a szocializmus építésének nélkülözhetetlen eszközévé vált.

A munkaverseny rendszerében, irányításában, szervezésében, tartalmában és formáiban bekövetkezett változásokat rögzíti az MT—SZOT 1022/1961. (XI. 15.) számú és az azt módosító 1031/1964. (XI. 22.), valamint az 1001/1965. (I. 16.) számú együttes utasítás. E határozatok a munkaverseny továbbfejlesztése terén kitűzött célok elérését szolgálják.

A szocialista munkaverseny formai, de egyben tartalmi fejlődését eredményezte *a szocialista brigádmozgalom széles körű elterjedése és a szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata, szolgálati helye címért folyó verseny kibontakozása.* A VIII. pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett munkaverseny hatására a szocialista brigadok számának ugrásszerű növekedése mellett 1964 végén a brigádba tömörült vasutas dolgozóknak mintegy 57 százaléka, az összes dolgozóknak pedig 32 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.

Ez a mozgalom tartalmában is fejlődött. A szocialista munka műhelye, üzeme, szolgálati helye cím elnyeréséért kezdeményezett versenyben nagyobb kollektívák törekednek a szocialista módon dolgozni, gondolkodni, élni jelszót valóra váltani. Jelenleg 109 szolgálati hely 186 részlegében, termelési egységében folyik ez a verseny, mintegy 10 000 dolgozó részvételével.

E rövid visszapillantásból is látható, hogy a szocialista munkaverseny, — ha nem is törések, torzulások nélkül — tartalmában és formáiban egyaránt fejlődött és eljutott egy minőségileg jobb, tartalmasabb, eredményesebb formához, a szocialista brigádmozgalomhoz és a szocialista munka üzeme, vállalata, szolgálati helye címért folyó versenymozgalomhoz.

Zubor István,
a közgazdasági osztály vezetője

Királyi váróteremből felvételi épület

Április 4-én, a felszabadulás 20. évfordulóján *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter atadta rendeltetésének az ujjáépített gödöllői „királyi várótermet", az állomás új felvételi épületét.

Gödöllő állomás újjáépítésének tervett *Keresztessy Zoltán*, a Vasúttervező ÜV főmérnöke készítette. A királyi váróterem a múlt század végefelé épült, *Ybl Miklós* művészi tervei szerint. A helyreállítás során nagy gondot fordítottak arra, hogy a munkát az eredeti tervek alapján végezzék el. Az épület belsejét teljesen átalakították. Ott kapott helyet az új várócsarnok a pénztárfülkékkel. A várócsarnokból nyílik a korszerűen berendezett eszpresszó, a másik oldalról a váróterem.

„Nem mindig az újítás nehéz..."

Vasutas újítókat tüntettek ki

Április 9-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében *Szűcs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes ünnepélyes külsőségek között adta át a Kiváló újító jelvényeket azoknak a vasutasoknak, akik több éven keresztül az újítómozgalom tevékeny munkásai. Öten kapták a Kiváló

Tarján Tibor és Szabó Imre
(MTI Fotó)

újító jelvény arany, nyolcan az ezüst és huszonketten a bronz fokozatát.

Az újítómozgalom több mint másfél évtizedes múltra tekinthet vissza a vasútnál. Itt a kitüntetett vasutas újítók között nem eggyel találkoztunk, akik már a mozgalom bölcsőjénél is jelen voltak.

Örülnek a kitüntetésnek

A hivatalos ünnepség után a fehér asztalnál szomszédaimmal beszélgetek. *Tarjáni Tibor* és *Szabó Imre* a szolnoki járműjavítóból, *Brezina József* pedig Debrecenből jött.

Örülnek a kitüntetésnek. Ugy érzik, a hosszú évek fáradságos munkáját jutalmazták most. Ilyenkor még a gondokat, az egy-egy újításért vívott késhegyig menő vitájukat is elfelejtik. *Pedig de sokszor fogadták meg, soha többé nem újítanak, mert nem mindig az újítás nehéz, hanem ami utána következik. Aztán mégis...*

Valami nem hagyta őket nyugodni. Keresték, kutatták az újat, a jobbat, azon fáradoztak, hogyan lehetne könnyebben, ésszerűbben dolgozni.

Brezina József is sokszor úgy érezte, nem értik meg. Még az sem kedvetlenítette el, hogy a legjelentősebb újítása — amiért a kitüntetést is kapta — 1961. IV. hó 17-től 1964. XII. 23-ig vajúdott. Négy éven át állította igazát, talpalt, kilincselt.

Hogy miért?

A Szovjetunióból széles nyomtávon érkezik Záhonyba a szén. A szenet átrakták normál vagonokba, majd a széntárolóhoz gurították, ott ismét kirakták. *Évente 2100 tehervagont foglalt ez le, és 67 órát álltak a kocsik emiatt.* Brezina József tehát még 1961-ben javasolta, hogy a széles nyomtávot a széntárolóig hosszabbítsák meg és átrakás nélkül a szovjet kocsikból ürítsék ki a szenet. Az ötlet logikus. Mégis négy évig kellett várnia, verekednie, amíg újítását elfogadták.

Most itt ül velem szemben és arról beszél, hogy az újítási pénzen családjának tv-t és Pacsirta rádiót vett.

Szeretnek újítani

Na és a szolnoki szomszédok? Ők is hasonló eseteket mesélhetnének. Ujítási kedvük azonban nem csökkent. Sőt Tarjáni Tibor még meg is jegyezte.

— *Ha nem díjaznák, akkor is újítanék. Érdekes egy-egy műszaki feladatot megoldani. Izgalomban tart, s ha sikerül, úgy örülök, mint egy gyerek.*

Ujítótársa, Szabó Imre mérnök csak mosolyog. Egyetért. Hogy mennyi újítási pénzt kapott, erre a kérdésre így válaszol:

— *Azt a feleségem jobban tudja. Ő tartja nyilván. Én azzal is beérem, ha látom, hogy munkámmal, egy-egy ötlettel segítek társaimnak, segítem a könnyebb, egyszerűbb termelést.*

Megszívlelendők ezek az őszinte vélemények. Annál is inkább, mivel az újítók nemegyszer szabad idejüket áldozzák fel, s ezzel családjukat rövidítik meg csak azért, hogy még jobban, még tervszerűbben termelhessenek.

Ezért segíteni, támogatni kell őket, olyan őszinte akarással és szeretettel, mint amilyen őszintén köszöntötték őket ezen az áprilisi délutánon.

Sz. J.

ORVOSI TANÁCSOK:

Az egészséges öltözködésről

Írta: Dr. Bartosiewicz Gábor

Az öltözködés, a ruházat hosszú fejlődésen ment keresztül az ősember állatbőrétől napjaink szintetikus, műszálas, modern szabású ruhájáig. A ruházkodás eredeti célja, a test védelme az időjárás ellen, azonban nem változott. Az időről időre változó divat sokszor figyelmen kívül hagyja ezt a fontos célt, de a természet törvényeivel szembenálló divathóbortok hamar elmúlnak, helyet adva a józan, ésszerű ruházatnak.

Télen öltözködjünk rétegesen

A szervezet hőszabályozása révén alkalmazkodik a külső hőmérséklethez. Hidegben a bőrerek szűkítésével csökkenti, melegben ezek tágulásával fokozza a hőleadást. Ez az alkalmazkodás bármilyen tökéletes is, az időjárás változásával szemben elégtelen. Ezért ruházkodásunk célszerű váltaztatásával kell szervezetünket kielégíteni.

Hidegben ruházatunknak az a célja, hogy testünk lehűlését megakadályozza. Ezt úgy biztosíthatjuk, ha testünket megfelelő rossz hővezető anyaggal vesszük körül. Mivel a legrosszabb hővezető a levegő, *az az anyag véd leginkább, mely pórusai közt a legtöbb levegőt tartalmazza. Ilyen anyag a gyapjúszövet.* Ez nemcsak száraz, hanem nedves állapotában is megtartja rostjai közt a levegőnek több mint felét és így átnedvesedett állapotban is kisebb a test lehűlése, mint például száraz gyapot ruhában. Előnye még az is, hogy a test párolgását nedves állapotban is lehetővé teszi, ezáltal megakadályozza a szervezet hőpangását, ami rosszullétet, hőgutát okozhat. Testünket körülvevő levegőréteget az úgynevezett réteges öltözködéssel fokozhatjuk, mert így minden ruhadarab közt szigetelő levegőréteg helyezkedik el.

Melegben a ruhának feladata a test szellőzésének az elősegítése, a hőpangás megakadályozása. *Ezért nyáron gyapot vagy len anyagokból készült porózus szövésű, világos színű ruhákat viselünk,* melyek szellősek és a napfény hősugarait visszaverik.

A vasutas szolgálat, mely az időjárástól függetlenül kemény helytállást követel meg minden időben, különösen fontossá teszi a célszerű, egészséges öltözködést. *A szervezetet túlságosan elkényeztető meleg ruházat éppen annyira káros, mint a túl könnyű öltözködés,* mely a szervezetet áthűlésnek teszi ki és ezáltal meghűlés vagy reumás bajok okozója lehet.

Kerüljük a túlzásokat

Természetesen nem lehet mindenki számára egyforma szabályokat felállítani, azonban az általános jellegű tanácsok helyénvalók. *Általában télen a már említett réteges öltözködéssel jól tudjuk védeni szervezetünket a lehűlés ellen,* azonban ezt sem szabad túlzásba vinni. Trikó, ing, pulóver, zubbony, köpeny tökéletesen védi felsőtestünket, hosszúszárú alsónadrág, nadrág és megfelelő méretű, vízhatlan cipő vagy csizma meleg gyapjú harisnyával lábainknak is elegendő védelmet biztosít.

Különösen télen, nedves időben kell gondoskodnunk megfelelő nagyságú lábbeliről, melyben lábunkat szárazon tudjuk tartani. Ez azért fontos, mert lábunk a lehűléssel szemben rendkívül érzékeny és a lábon megszáradó harisnya, cipő tetemes mennyiségű hőt von el szervezetünktől. Ennek a nagy mennyiségű hőnek az elvesztése magyarázza hűvös, nyirkos időben a láb átfázása után oly gyakran bekövetkező hűléses megbetegedések felléphét.

A lábbeli nagysága azért lényeges, mert *szűk cipőben nincs meg a cipő és a láb közti szigetelő levegőréteg, sőt a szűk cipő a láb vérkeringésének gátlásával is akadályozza a hideg ellen védekezést.* Aki hosszabb ideig tartózkodik hidegben, helyes, ha nem hord műanyagból készült zoknit, harisnyát. A szintetikus műanyagoknak sok előnye mellett komoly hátrányuk a nedvszívó képesség hiánya és a jó hővezetőképesség. Ennek következtében nem biztosítják a láb szellőzését, sőt a láb körül párapárteg képződik, mely a lábat állandóan nedvesen tartva fokozza a hideg hatását. Kezünket bő, puha bőr vagy gyapjú kesztyűvel védjük, mert a szoros kesztyű szintén gátolja a vérkeringést és kezünkön fagyást okozhat.

Tavaszi-őszi esős időben szükséges ruházatunkat az átázástól megvédeni. Erre a célra a gumi és nylon kabátok alkalmasak. Mivel ezek az anyagok vízhatlanok, *megakadályozzák a test párolgását is, ezért viselésük csak arra az időre korlátozódjék, amíg szabadban tartózkodunk.* Helytelen kényelmi szempontból az esőkabátot fedett, száraz helyen is viselni, mert testünk párolgásától átnedvesedett ruha lehűléssel párosulva reumás megbetegedések kiváltó oka lehet.

Fehérneműt váltsunk 3—4 naponként

Régi igazság, hogy a ruha és fehérnemű tisztasága arányban van viselőjének kulturáltságával. Ezért és egyészségügyi okokból is *helyes felső ruhánkat hetente cserélni és fehérneműnket 3—4 naponként váltani.* Harisnyánk cserélésére még gyakrabban van szükség, mivel fehérneműnk közül ez piszkolódik leghamarabb. Nyári, meleg időben naponta vegyünk más harisnyát, sőt a többi fehérnemű váltását is sűrítenünk kell. Zsebkendőnket, mivel ez is fehérneműnkhöz tartozik, különösen náthás, influenzás időben naponta kell cserélni, mert az orrvaladékkal szennyezett zsebkendőnek napokon át történő használata ismételt fertőződéshez vezet.

Nyílt levél
három villamosmérnökhöz

Kedves Jakabházi Zoltán, Ocsovai István és Polgár István!

Bizonyára emlékeznek még arra a napra, amikor a Keleti villamosmozdony-szinben jártam. A mozdonyallásokról; az alkatrészhianyról, a szertár lassú kiszolgálásáról és személyes sérelmeikről beszélgettünk. Akkor ugy éreztem, hogy nagyon szimpatikus, munkajat, hivatását szerető, őszinte, szókimondó három fiatal mérnököt ismerlem meg az Önök személyében.

Véleményemet most mégis megváltoztatom. Önök kényszeritettek erre. Pontosabban annak a vizsgálatnak az eredménye, amelyet a Magyar Vasutas február 13-i számában megjelent. Sok a mozdonyállas és a panasz, kevés az alkatrész című cikk megjelenése után az Anyagellátási Igazgatóság megbizottja vetett papirra az Önök jelenlétében. Idézem: „Az elvtársak (mármint Önök) nem azonositják magukat a leirtakkal, mert a szertárral a lehető legjobb a kapcsolat . . .”

Kijelentésük meglepett, hiszen amikor a szertár munkájáról volt szó, mindhárman igy nyilatkoztak: a szertárral nagyon sok gondunk van, nehézkes a kiszolgálás, muszakilag tájékozatlanok a dolgozok. Szinte szó szerint ez utóbbi szavakat jegyeztem füzetembe, majd ugyanez latott napvilágot lapunk hasábjain is.

S amikor a cikk megjelenése után az Anyagellátási Igazgatóság vizsgálatot rendelt el, hogy hogy nem, Önök a véleményüket megváltoztatták, sőt azt állitották, hogy hézagosan és nem megfelelő csoportosításban irtam le, amit elmondtak.

Nos, ez a kijelentésük adta kezembe a tollat, mert úgy érzem, az én lelkiismeretem tiszta. De nem tudom, most, amikor soraimat olvassák, vajon Önök igy ereznek-e? Nem gondolják-e, hogy az oszinteség — amelyről egyébként olyan sokat beszéltünk — csorbát szenvedett?

Tudom, kellemetlen hivatalosan is vállalni a szertárra tett megjegyzéseiket, hiszen ott élnek és naponta találkoznak a szertár dolgozóival. De ez még az esetleges kellemetlenség árán is egyenesebb lett volna, mint másra háritani a felelősséget.

Ezekkel a gondolatokkal bucsuzom es tidvözlöm Önöket:

SZERÉNYI JÓZSEF

Pillantás a vasút újítómozgalmára

A háborús romboltság megszüntetésére vállalt rohammunkákkal egy időben kezdett kibontakozni a vasút újítómozgalma. Az újjáépítés hónapjaiban az ország vérkeringésének mielőbbi helyreállítása közben is sok leleményességre, sok kezdeményezésre volt szükség. Irásos feljegyzés arról, hogy ki milyen „racionalizációs” javaslatot nyújtott be a felszabadulást követő időben, nincs.

1948-ban kezdődött

Az első irásos nyilvántartás 1948-ból ered. A MÁV igazgatóság rendeletet adott ki *az ésszerűsítési és racionalizációs javaslatok szervezesere és azok dijazására.* Ennek hatására 783 darab javaslatot nyújtottak be, melyből 112 darabot elfogadtak. A megtakarítás 708 012 forint volt. A javaslattevőknek 59 020 forintot fizettek ki.

A beadott és elfogadott javaslatok száma évről évre novekszik. A csúcspont 1953-ban következett be. *Ebben az évben 26 106 javaslatot nyújtottak be és ennek 32 szazalékát, 8431 darabot fogadtak el.* Ez az ugrásszerű növekedés egyrészt annak tulajdonítható, hogy a három- és az ötéves tervek határidő előtti befejezésére nagymértékben kibontakozott munkaverseny, másrészt pedig az akkori kormányrendelet nem szabott olyan magas mércét a beadott javaslatok elbirálásánál.

A hirtelen emelkedés után visszaesés következett. A mélypontot 1957 jelenti. Ebben az évben mindössze 7127 javaslatot nyújtottak be és 2917-et fogadtak el. Nem csoda, hiszen az ellenforradalom szellemi előkészítése és maga *az ellenforradalom a munkaverseny mellett e mozgalomra mérte a legnagyobb csapást.* 1956 október és 1957 április közötti hat hónap alatt például gyakorlatilag nem is beszélhetünk újítómozgalomról.

A munkáshatalom megerősödése után a beadott és elfogadott javaslatok száma 1960-ig újból emelkedik, majd ismét csökken. 1964-ben az 1957. évi alá süllyedt. A beadott javaslatok száma mindössze 7009, ebből elfogadtak 2276 darabot, a benyújtott újítások 32 szazalékát.

A javaslatok számának visszaesése nem indokolt. Ezt csak magyarázni lehet, indokolni nem.

Amiről a számok beszélnek

Ha a javaslatok népgazdasági megtakarításának összeget és a kifizetett újítási díjak nagyságat vizsgáljuk, megállapithatjuk, hogy azok a javaslatok számának megfelelően valtakoznak. 1954-ig emelkedes mutatkozik. *Ebben az evben 47 millió 321 397 forint a megtakarítás. A kifizetett újítasi dij 1 millió 724 328 forint.* Az ellenforradalom hatására az 1956—1958 közötti években 17 millió forintra esik vissza a népgazdasági megtakarítás. 1959-ben a javaslatok számának növekedésével azonban ismét emelkedik a megtakarítás nagysága és 1960-ban már *megközelitettük az 50 millió forintot.* Ezután egy kis visszaesés következett és 1961-től eleg egyenletes a megtakarítások összege. 1964-ben például 40 millió 611 117 forint. A kifizetett újítási díj pedig 2 millió forint volt.

Anyagi és erkölcsi elismerés

A vasut újítómozgalma dolgozóink alkotó, kezdeményező készségét mutatja. Ezt bizonyitja az újítómozgalom kezdetétől 1964 végéig benyújtott 186 653 újítási javaslat, amely után éves viszonylatban mintegy 468 millió forint megtakarítás jelentkezik.

Az eredmények mellett megtaláljuk az anyagi és erkölcsi megbecsülést, ment az elmúlt *17 év alatt több mint 23 millió forintot fizettek ki az újitóknak újitási dij cimén. Több újító és újítási ügyintéző kormány- és miniszteri, 191 újító Kiváló újító kitüntetésben részesült.*

Ha a mozgalom fejlődése nem is volt egyenletes és jelenleg is vannak olyan hibák, amelyek akadályozzák az egészséges fejlődést, megis elmondhatjuk, az újítómozgalom is segítette az elmúlt húsz év fejlődését.

Sebestyén János

A reumás vasutasok „Mekkája”

Ötvenhat szoba várja a beutaltakat a harkányi MÁV-gyógyházban. A kétemeletes épület falait befutotta a repkény, amely most a tavaszt várja, hogy újra kizöldüljön. Az épület előtt, a kertben frissen ásott árok húzódik — épül az új harkányi vízvezeték.

Erről *Tóth István* gondnok tájékoztatott, akivel a gyógyház földszinti folyosóján találkoztam.

— *A harkányi vízmű kiépülésének nagyon örülök, mert biztonságosabb lesz gyógyházunk vizellátása. Saját szivattyútelepünk ugyanis áramszünet esetén nem tudott vizet szolgáltatni* — mondotta, miközben hellyel kínált a gondnoki irodában.

Gondos gyógykezelés

— Hány beutaltjuk van most? — kérdeztem, hogy az intézmény működésére tereljem a szót.

— *Százharminc. Éppen úgy tartózkodnak nálunk, mintha kórházi beutaltak lennének. Vendégeink a 21 napos beutalási időtartam alatt gondos gyógykezelésben részesülnek. Egyébként az itt-tartózkodás üdülésnek is megfelel . .*

Valóban, hiszen az ide beutalt vasutasok, vagy vasutas családtagok kedvük szerint strandolnak a melegvízben, kiadós sétákat tesznek a környéken, vagy olvasással, társasjátékkal szórakoznak.

Nyolc éve végzi a gyógyház gondnoki teendőit Tóth István, aki már 37 éve vasutas és eredetileg mozdonyvezető szeretett volna lenni. Az orvosi vizsgálat azonban nem találta első csoportosnak. A gondnoki teendők ellátása sok munkával jár. *Az intézmény évi költségvetése 2 millió forint, ügyelnie kell, hogy minden rendben legyen.* Az utóbbi tíz évben, amióta az épület ismét a MÁV gyógyháza, *több mint 15 ezer beutalt* fordult meg itt.

A gyógyház igazgató főorvosa *dr. Markovics Gizella.* Neki is rengeteg dolga van, főként amikor turnust váltanak. A beérkezőket ő részesíti alapos vizsgálatban és három asszisztensnője segítségével gondoskodik kezelésükről.

Korszerű rendelő

— *A harkányi gyógyvíz igen jó hatású, kiváló ellenszer a különböző reumatikus betegségekre* — magyarázta a főorvosnő, — *de csak orvosi felügyelet mellett tanácsos benne fürödni. Gyógyházunk korszerűen felszerelt rendelőjében rövidhullám, ultrahang és más technikai gyógymód alkalmazására van lehetőségünk. Ezekkel mintegy kiegészitjük az erősen kénes harkányi gyógyvíz áldásos hatását.*

— S az eredmény?

— *Beutaltjaink 90 százaléka gyógyultan távozik, vagy lényegesen csökkennek náluk a korábbi panaszok. A reuma, főleg ha már régi keletű, nehezen hagyja el az embert . . .* — jegyezte meg a főorvosnő.

— A különböző reumás betegek számára elegendő a három hét a gyógyuláshoz?

— *Súlyosabb esetben kevés. Az ilyenek számára gondoskodunk a további kezelesről, rendszerint úgy, hogy helyet szerzünk nekik a harkányi reumakórházban.*

Feljegyeztem több beteg véleményét is a gyógyházról és Harkány fürdőjéről. Ime.

Ahogy a beutaltak látják

— *Rendszeres vendége vagyok a gyógyhaznak. Mindig úgy távozom innen, mintha kicseréltek volna.* Legalább egy évre eltünteti a reumámat — mondotta *Inko Sándor* mozdonyvezető, aki most NOHAB mozdonnyal jar, de 19 évig gőzmozdonyt vezetett. Nem véletlenül fájlalja a jobb vállát, karját, és térdét . . . A Hámán Kató Fűtőházból jött.

— *Mások nevében is mondhatom, hogy kitűnően érezzük magunkat a harkányi gyógyházban. Elsőrangú ellátást és orvosi kezelést kapunk. Ha a szórakozási lehetőségek is ilyen jók lennének, igazán nem panaszkodhatnánk* — szólt *Petrikovics István* nyíregyházi jegyvizsgáló.

A gyógyházban a legfontosabbal, a gyógyulás lehetőségével tehát nincs baj. A vasutas dolgozóknál oly gyakori ízületi bántalmak enyhülést nyernek az ország legdélibb fekvésű fürdőhelyén, amely képletesen szólva: *a reumás vasutasok „Mekkája”.*

(Ij)

Baleseti krónika

Március 6-án a 6620 sz. vonat Békéscsaba állomáson halálra gázolta Székely Sándor kocsifelirót. A baleset okának vizsgálata folyamatban van. A balesetet okozó 424 291 sz. mozdony személyzetének vallomása szerint az eseményt nem észlelték.

★

Március 12-én Szentes és Csongrad allomások között a 7439 sz. személyvonat egy térközbe került a 7499 sz. vonattal. A veszélyeztetés azért következett be, mert Csongrad állomás forgalmi szolgalattevője engedélyt adott a követő vonatnak a másik beérkezése előtt. Közben a 7499 sz vonat a két allomas között nyilt vonalon elakadt. Az utolerést a fedezőjelzőt kezelő őr elozte meg idejében tett intezkedéssel.

★

Március 14-én a Balatonfüred allomásra bejáro 7126 sz. vonat elütötte *Sipos Jeno* 43 éves málhazót. A baleset azért következett be, mert nevezett körültekintés nélkül lépett be a bejáró vonat ürszelvényébe. *Sipos Jenő március 19-en belehalt sérülésébe.*

★

Ugyancsak március 14-én 8 óra 50-kor Ferencváros személypályaudvar 1. sz. váltójánál a 424 101 sorozatu mozdony halálra gázolta Györffy Erzsébet 19 éves váltótisztitot, aki január 21 óta állott a vasút alkalmazásában.

★

Április 10-én hajnali 3.25 órakor az 1099 sz. vonat *Pincehely allomáson* előzetes értesítés nélkül a 2868 sz. vonattal foglalt IV. sz. vágányra járt *és kimeletlenül átközött.* A baleset következtében mindkét vonat mozdonya szolgálatképtelenné vált, több kocsi kisiklott es megrongálódott. *Kurucz József* vonatvezető könnyebb sérüléseket szenvedett. A vizsgalat megállapitása szerint a baleset bekövetkezéséért *Miklós István* segédfelvigyázo, forgalmi szolgálattevő es *Patkó Pal* váltokezelő felelős. Az anyagi kár mintegy 100 ezer forint.

★

Március 30-án 14.35 órakor *Nyiregyháza* allomás VII. vágányáról kocsisorral *a gurítódombra felhuzó 1. sz. tartalék beleutközött az V. vaganyon áthaladó 4365 sz. vonat 35. kocsijaba.* Az utközés következtében az áthaladó vonat 13 kocsija kisiklott és megrongálódott. Megrongálódott a Diesel-tartalék es a vaganyzat is. Az anyagi kár előzetes becslések szerint több mint 250 000 Ft. Személysérülés nem történt. A balesetért *Tarpasi Gyula* vonatmenesztő térfelvigyázó, *Barkasi Miklós* tolatásvezető, *Rácz István* kocsirendező, *Talabos György* a tartalék mozdonyvezetője és *Trobni Miklós* kocsimester a felelős.

★

Április 11-én a Nyugati pályaudvaron a 200-as őrhely előtt a 22. sz. rakodóról kihúzó teherpályaudvari tartalék halálra gázolta Éles Sándor 28 éves váltóőrt, aki a mozgó tartalék előtt a 212 sz. váltó zárnyitását akarta elvégezni.

KIFOGÁSTALAN MINŐSÉGÉRT AZ ÁLLAMI ÉS A SZÖVETKEZETI BOLTOK SZAVATOLNAK!

A bürokrácia felszámolása fontos feladat

A Magyar Szocialista Munkáspárt december 10-i határozata rendkívül fontos okmánya népgazdaságunk további fejlődésének. 1965-ben fejezzük be második ötéves tervünket. A terv befejezése együttal harmadik ötéves tervünk megalapozását is szolgálja, éppen ezért nem közömbös számunkra, hogy az ez évi tervünket, hogyan teljesítjük.

Ha valaha fontos volt. ma igazán fontos a munka termelékenységének emelése, a termelékenység emelkedése ütemének növekedése. Emellett, nagy súlyt kell fektetni a gazdaságosságra, az önköltség csökkentésére. Ugyanakkor előtérbe kell helyezni, fokozottabban, mint maskor, a takarékosságot.

Úgy gondolom, amikor ilyen kérdésekről beszélünk, akkor nemcsak a közvetlen termelőmunkáról, a termelőmunkában részt vevők közvetlen munkájáról. a tervezésről, irányításról, végrehajtásról kell beszélnünk. *Rendkívül fontos kérdés, az ügyvitel is.* Különösen fontos. ha figyelembe vesszük a termelékenység emelése. az önköltség csökkentése érdekében játszott nagy szerepét.

Az igazgatásról általában

A termelés megszervezése, tudományos irányítása, általában a vezetés korszerűsítése, nagyarányú adatgyűjtő, feldolgozó munkát igényel. *Ennek következménye viszont az igazgatási, ügyviteli letszám állandó emelkedése. Ez nem magyar jelenség. nem is sajátos, a szocialista rendszerrel együtt járó jelenség.* Így van ez valamennyi államban, legyen az szocialista, kapitalista, vagy még fejlődő ország.

Az adminisztratív munka növekedésével az igazgatási apparátus felduzzad. A nagy létszám gyakran eredményez felesleges munkát, párhuzamosságot, átfedést.

Ismert valamennyiünk előtt az a mondás, hogy *az íróasztal munkát követel, szüli a többi íróasztalt.* Nem véletlen, hogy ilyen szólás-mondás alakulhatott ki. Ugyanis a nagy létszám igen sokszor csábít felesleges párhuzamos munkára az alsóbb szervek „dolgoztatására". *Sok az igazság abban, hogy az íróasztal szüli a bürokráciát. Igen sok hibát okozott már a túlzott adminisztráció.* Azokat a hibákat amelyek az ügyvitelben, az adminisztrációban általában, az adatgyűjtésben, azok felhasználásában merültek fel, már korábban is látták, és racionalizálásokkal kívántak segíteni. Olyan elgondolások voltak, hogy ha a létszám csökken, a feladatok tömege miatt nem tudják elvégezni a munkát, „majd gondolkodni fognak" azon, hogyan lehetne egyszerűsíteni az ügyvitelt, hogyan lehetne a munkákból, a felesleges munkákból leadni, vagy éppen azokat megszüntetni.

Nem vált be az elképzelés. Nem vált be, azért, mert nem jól nyúltak ehhez a kérdéshez. Végeredményben *nem a munkát, hanem a dolgozókat racionalizálták.* Mi következett ebből?

Elküldték a takarítónőket, csökkentették a tényleges igazgatási. szervezési létszámot. Az ügyvitel, az igazgatás javításával foglalkozó emberektől elsó helyen váltak meg. Ez a munka rovására ment.

Ezek a megállapítások igazak, de azt hiszem, nem igazságokat kell megállapítani, hanem azt. *hogy mit tegyünk, mi az, amiben előre juthatunk.* Nem nyugodhatunk bele ebbe az állapotba, mert a bürokrácia mérhetetlen károkat okoz a népgazdaságnak, ezen belül a vasútnak is.

Ki kell lépnünk abból a bűvös körből, amelyben topogunk. Meg kell szüntetni az igazgatási tevékenység lebecsülését, de egyben harcolni kell a bürokrácia ellen.

A bürokrácia jelenségei

Ahhoz, hogy megfelelő fegyvert kovácsoljunk a bürokrácia elleni harchoz. mindenekelőtt a jelenségeit kell kutatni. azokat az okokat. tüneteket, amelyekben a bürokrácia megjelenik

A bürokrácia legtöbb okai között *elsőként említhetném a feladatok pontos elhatárolásának hiányát. Sok az átfedés, a párhuzamosság.* Sok olyan feladattal találkozunk, amelyek lent és fent egyaránt végeznek. A hatáskörök elhatárolásának hiánya oda vezet, hogy egymásra várnak a szervek.

A második helyen említem, véleményem szerint a bürokrácia a hosszas ügyintézés, az ügyek tologatásának legfőbb oka, *a felelősségérzet, a felelősségvállalás hiánya.*

Az ügyek elhúzódnak, az aktákat egymáshoz tologatják, ügyiratot intéznek, nem az ügyet. Sokan úgy gondolják, ha ráírjuk, „lássa még X. vagy Y., ez vagy az a szakosztály", akkor már minden rendben van, az ügy önmagától intéződik.

A bürokráciát növeli, fokozza az is. ha nem megfelelő az ellenőrzés. Nem általában az ellenőrzés, nem a pénzügyi, a belső ellenőrzés. amelyek számáról talán nem is kell beszélni, mert néha túlzásba is viszik. *Sokan és sokszor vizsgálják felül, ellenőrzik, ellenjegyzik, hogy kis, jelentéktelen összegeket kitevő számlák jók-e stb.* Meg kell azt is nézni, ellenőrizni kell a pénzügyi fegyelem megtartását. Azonban ezzel párhuzamosan. vagy ez előtt még fokozottabban ellenőrizni kell. *hogy fontos ügyet hanyagul ne intézhessenek, hetekig ne fekhessenek olyan iratok, akták az íróasztalok mélyén,* amelyek gyors eldöntés esetén százezreket. milliókat jelentettek volna a népgazdaságnak, a vasutassagnak, a vasútnak.

Az ügyintézés is fontos kérdés

Végül meg kell említeni azt is. hogy az ügyintezést, *az ügyintézés gyorsaságát, egyszerűsítését sajnos nem mindenütt tekintik szívügyüknek.* fontos kérdesnek, nem kezelik kellő súllyal népgazdasági szinten sem. Hogy ez így van, annak bizonyítására egy-két dolgot talán. A legegyszerűbb műszaki újítást is meglehetősen gyorsan fogadják el, ki tudják számítani a díjazas mértékét, és az újító hozzá is juthat ahhoz.

Aki azonban ügyviteli. üzemszervezési egyszerűsítésen töri a fejét, és nagy jelentőségű dolgokat old meg. eszmei alapon néhány ezer forintot, de a műszaki újítástól lényegesen kevesebb jutalmat kap. Igy van ez a jutalmazásoknál általában. *A gondolkodó, az ügyek konstruktiv megoldását elősegitő munka anyagi elismerése messze elmarad az operativ munkáétól. Vagy itt van az ügyvitel gépesítésének a problematikája. Ezen a területen legnagyobb a lemaradas.* A könyvvitel gépesítése. és egy néhány adatgyűjtés kivételével, szinte lehetetlen állapotban vagyunk, a kisgépeket, az irodagépeket illetően. Irógépek, számológépek, diktafonok hiányoznak. Olyan, látszólag apró kérdések ezek. amelyek nélkül modern. gyors ügyvitel szinte elképzelhetetlen.

Természetesen ezek a bürokrácia kialakulásának csak főbb vonásai, okai. Emellett még egy sor más, apróbb problémára is rá lehet mutatni. *Ilyen az ügyek ismeretének, a szakképzettségnek a hiánya, a megfelelő előrelátás hiánya, a túlbiztosítás, és igy tovább.*

Melyek a legfontosabb tennivalók?

A feladatok meghatározásánál a hivatalok jellege, az ügyek sokrétűsége nem teszi lehetővé valamiféle recept kialakítását. Főbb vonásaiban mégis a következőket lehetne mondani, tanácsolni:

Mindenekelőtt és legfontosabb feladat az, hogy az ügyeket pontosan határoljuk el. *Minden ügy csak ott forduljon meg, csak annak a kezébe kerüljön, ahol azzal érdemben foglalkoznak, amelyről felelősséggel döntenek.* Oda kerüljön egy ügyirat. ahol állásfoglalás szempontjából az feltétlenül szükséges. Feltétlenül fontos, *hogy megszüntessük a felesleges adatgyűjtéseket.* amelyekből ma még nagyon sok van. olyan is, amelyeket bizonyos engedéllyel a statisztikai hivatal, vagy a minisztérium külön engedélyével gyűjtenek. Lehetséges, hogy az engedely megvan, de nem valószínű, hogy ezek az adatok szükségesek. Legalább is erre mutat, hogy nagyon sok esetben nem használják fel ezeket az adatokat. nem vonják le belőle a megfelelő következtetéseket.

Meg kell szüntetni azt a gyakorlatot, hogy fontos ügyek hetekig. hónapokig heverhessenek az íróasztalfiókok sötét mélyén. Ez senkinek sem jó. Annak sem, aki az ügyet elintézni kényszerült, de az ügynek magának sem jó *Fel kell számolni az átfedéseket, a párhuzamosságokat.* Meg kell szüntetni azt, hogy az igazgatóságokon és a Vasúti Főosztályon egyaránt végeznek azonos jellegű vagy azonos munkákat.

Ahhoz, hogy a bürokratikus ügyintézést felszámoljuk, *az a legfontosabb, hogy mindenki érezze a felelősséget munkája iránt, és felelősen döntse el azokat az ügyeket, amelyek reá tartoznak.* A felelősség elmelyítése nem egyszerűen adminisztratív feladat. Rengeteg áldozatos nevelőmunkát igényel.

Ami a mozgalmi szervek feladata

Nagyon sok feladata van a mozgalmi szerveknek is. Nemegyszer kell népszerűtlennek látszó kérdésekben dönteni. Dönteni kell sokak ellenére is. Éppen ezért alapos mérlegelés a megfelelő vélemények összehangolása után, gyors döntésekre van szükség. Ha valamelyik döntésben többek véleményére van szükség. akkor ne az ügyiratot az aktát tologassuk, hanem néhány percre hívjuk össze azokat a felelősöket, akik hozzászólnak az ügyekhez, és azt követően gyors döntésekre van lehetőség.

Fokozottabb mértékben kell támogatni az ügyvitel egyszerűsítését megfelelő jutalmazási rendszer kialakításával is. *Necsak az üzemi jellegű ujitásokat, észszerusitéseket jutalmazzuk, hanem az ügyvitel egyszerüsitését, az uzemszervezésre vonatkozó javaslatokat is.*

Lényegesen többet kell tenni az ügyvitel gépesítése érdekében. Ma már elképzelhetetlen modern hivatal megfelelő számológépek, villany irógépek, diktafonok, leírók nélkül. Úgy gondolom, ezzel a kérdéssel a jövőben többet kell foglalkozni.

Ha az ügyvitel jó, jók a nyilvántartások. pontos az adatgyűjtés, gyors és jó döntéseket lehet hozni. ami feltétlenül pozitivan hat a termelőmunkára, a termelőmunka állandó javítására.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy az igazgatásban dolgozók munkája rendkívül fontos. Ha pillanatnyilag még egyesek szükséges rossznak is látnak benne. Meg kell értetni fontosságát, hogy a modern társadalom. a társadalmi termelés jövőbeni fejlődése, elképzelhetetlen szervezett, modern igazgatás nélkül.

Ebben a munkában nagyon sok tevékenység vár a mozgalmi szervekre is, egyrészről nevelőmunka, másrészről a segítő, ellenőrző munka vonatkozásában.

S. J.

Kitüntetések a felszabadulás 20. évfordulója alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 20. evfordulója alkalmából a

Munka Érdemrend arany fokozata kitüntetést adományozta:

Márton Gusztáv m főellenőrnek. Sárospatak fth.. Becker Antal n.érnök tanácsosnak. a Vasuti Főosztály járműjavító osztály vezetőjének.

Munka Érdemrend ezüst fokozatot kaptak:

Farkas Kalmán felügy.. Dorog fth.. Berendi Tibor felügy.. Ferencváros áll., Tuczai István felügy.. Celldömölk áll., Kuti István főmérnök, Székesfehérvár JJ. ÜV., Zombori Sándor m. ellenőr. Szeged fth., Csirmaz Géza főfelügy., KPM I/6., Táncos Sandor m. főtitkó, Kiskunhalas Pft. Zsiga Lajos mérnök főtan., a miskolci igazg. h. vez., Gyécsi Jenő ig., KPM I/8. szakoo. vez. h., Mayer József m. főint., Bp ig., Jonás Imre főint., Debrecen ig.. dr. Goreczky László főorvos-főtan., MÁV Korház. Urban Sándor mernök főtan.. KPM I/9. szakoo. vez., Farkas Ferenc m. főellenőr, Miskolc fth , Szegedi Nándor ig., Szombathely ig. vez.

Munka Érdemrend bronz fokozatot kaptak:

Kókai László kocsimester, Szolnok áll.. Károlyi Erzsébet főint., Celldömölk áll.., Kálazi Lajos ellenőr, Mezőberény áll., Emericzy Dezső tanácsos, KPM I/4., Dávid Gyula felvigy., Dunaujváros Pft., Ondok László főint., Keleti áll., Puskás István főint., KPM I/8., Bodócs sándor m. segédellenőr, Szombathely fth. Kiss László m. Debrecen fth Stumberger Janosné segedellenőr Kiskun félegyháza áll., Németh II. László felvigy.. Miskolc Tiszai pu., Nagy László főtelügy , KPM I/8. Kaposi József m. főint KPM I/9., Magyar Jánosné segedellenőr, Ferencváros Szertárfőn.. Gódia Bálint m. ellenőr, Hatvan fth.. Hagara József főint., Nagykanizsa fth.. Béres Géza László int. Zahony áll.. Dóbór Lajos felvigy. Pápa áll., Szenczei Rezső ig., MÁV Korház. Pillár Vencel int., Keleti Szertárfőn., Gyimesi János főint., Bp. ig., Fekete Sándor felügy., áll főn., Debrecen áll.. Bánhidi János m. felügy.. KPM I/1., Pusztai Ferenc főtelügy.. BVKH hiv. vez.. Nagy János felvigy.. Sárbogárd áll.., Kovács László mérnök. főtan.. KPM I/1. alosztv vez., Milakov Szilárd főtelügy.. KPM I/2.

A Közlekedés- és Postaügyi Miniszter a vasuti közlekedés érdekében kifejtett példamutató munkásságáért

miniszteri dicséretben részesítette:

Szabados Henrik rend. forg szolg. tevőt. Kelenföld áll.. Szatmári Sándor váltóőri, Miskolc Tiszai pu., Pesti József szakaszkez p.-mesteri, Zalaegerszeg Pft., Hénrer Géza muvezetőt, Kitérőgyártó ÜV., Sinka László váltókezelőt, Rakos áll , Bátori Lajos váltokezelőt, Debrecen áll.. Kovesi Miklos menetirányitot, Nagykanizsa Vonalfon., Banti Gyula szakaszkezelőt. Pecs TBFF Fodor János oszt. vezetőt Vasúttervező ÜV.. Szabó Lajos sinhcg. csop. vezetőt Epitesi Geptelep. Tóth Gyula gyarreszleg vezetőt. Eszak. JJ. ÜV., Temesvári József kocsivizsgálot, Diósgyőr fth.. Lovas János vill. gépkezelőt. Keleti fth.. Vascsák János jegyvizsgálót, Miskolc Tiszai pu., Szabó Ferenc szakaszkezelőt. Szeged TBFF, Biró József hiv. segedet. Fatelítő ÜV , dombovári üzem. Toma Ferenc betanitott munkást, Jegynyomda Főn., Benkő József csop. vezetőt. Szeged ig., Gál József gyárreszleg vezetőt. Debrecen JJ ÜV., Czigoj Gyula előadót, Bp. ig.. Czinka József mozd. vezetőt. Dombovár fth.. Farkas László főelőadót, KPM I/7. Kecskeméti Sándor szert. számadot, TB Bp. Főn.., Nemes Sándor szakaszmérnöket. Ujmiskolc Pft.. Szabó János művezetőt. Celldömölk fth.. Berey István csop. vezetőt, Utasellátó ÜV.. Polyák József blokkmester. BBFF.. Balla Károly előadót. BVKH, Petus László alvezetők csop. vezetőt. Miskolc JJ. ÜV.. Horányi István irodavezetőt, Jogügyi Hiv.. Budai Antal anyagcsop. vezetőt. Krisztinaváros Pft.. Ölveti Gáborné szem. nyilv. tartót, Debrecen ig.. Sebők Tibor főelőadót. KPM I/3.. Varga Mihály mozd. fűtőt. Békéscsaba fth.. Pápa Ede főelőadót. Szombathely ig. Hámor Béla oszt. vezetőt, KPM I/5.. Horti István fűrészgépkezelőt. Közp. Szertár, Mészöly László csop. vezetőt. Anyagvizsg. Főn., Kristófi Vilmosné előadót, Bp. ig., Vass Mihály tehergk. vezetőt, Autófuvarozási Főn.. dr. Szenvedi Jenő oszt. vez. h-t. Bp. ig., Illés István tolatásvezetőt, Pecsbányarendező áll.. Forintos Zoltán főelőadót, KPM I/4., Jóba Géza főelőadót, KPM I Járműjav. oszt.. Hajdú János főelőadot, KPM I/8., Kerti Kálman számadót, Eszaki Osztószertár Főn., Zimmer Béla pályamestert, Bp. Ep. Főn., Hangyel Péter. csap. vez. előmunkást, Sátoraljaújhely Pft..

A Közlekedés- és Postaügyi Miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

A felszabadulas 20. évfordulója alkalmából a vasuti munkában élenjáró dolgozók közül többen részesültek magas kitüntetésben. A kormánykitüntetéseket az UVATERV kultúrtermében a közlekedési tárca dolgozói részére dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, a miniszteri és vezérigazgatói dicséreteket a főosztály kultúrtermében Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója adta át

vezérigazgatói dicséretben részesítette:

Nagypéter Sándor tolatásvezetőt, Rákosrendező áll., Badovszki Béla raktárnokot. Diosgyőr Vasgyár áll., Ujvarosi János váltóőrt, Püspökladány áll., Oláh Ferenc vezenylő mozd. felvigyázót, Kiskunhalas fth., Kocsis Gyula normaellenőrt, Dombóvár Ép. Főn., Kislaki Zsigmond áll. vezetői, Dudarbánya áll.. Tóth Béla cszt. vezetőt, Vasúttervező ÜV., Szauer Ferenc lakatost, Landler Jenő JJ. ÜV., Kóka Sándor anyag és gyártm. átvevőt, TB Közp. Főn., Lőrincz József munkást, Gépjavító ÜV., Bartucz József vonalgondozót, Szolnok Pft., Kiss Pál mozdonyfütőt, Ferencváros fth., Tóth Piroska esztergályost, Miskolc Ép. Főn., Vénig Lukács motorszerelő csop. vezetőt, Nyíregyháza fth., Cser Károly áll. vezetőt, Tószeg áll., Varga Lajos tartalékost, Tolna-Mözs áll., Bacsa Gyula munkavezetőt, Sopron Pft., Farkas István műszerészt. Szombathely TBFF. dr. Marot Károly főelőadót, Egészségügyi Kutató Laboratórium, Ács András főelőadót, KPM I/6., Nagy Erzsébet számlaellenőrt. Szállítm. Főn.. Csánk János csop. vezetőt, Szombathely JJ. ÜV., Tóth Zoltár üzletvezetőt, Utaselláto ÜV., Horváth Bálintné kocsitakarítót, Déli Műszaki Kocsiszolg. Főn., Mogyorósi Ferenc balesetvizsgálót. Bp. ig., Vanyó János fth. főnököt. Szerencs fth., Tarcali Ferenc vonalgondozot, Mátészalka Pft., Régenyi Pál vont. művezetőt, Kaposvár fth.. dr. Farkas József főelőadót, KPM I/1., Varga Sandor géplakatos csop. vezetőt, Gépjavító ÜV.. Martus Ferenc főelőadót KPM I/7., Czeti Ferenc lakatos brigádvezetőt, Dunakeszi JJ ÜV., Molnár János főelőadót. Anyagellátási ig., Szántó József vagonkirakót, Hanyán Kató szertár. Szabó János építésvezetőt, Hídépítési Főn., Csikász László fuvarozási tervellenőrt, Berente Szén-pu., Farkas István anyaggazdálkodót, Kiskunhalas Pft., Zemberi István asztalost, Nagykanizsa Pft., Vitéz József főelőadót Gazd. Hiv.. Árpás Sándor ügyv. alkalmazottat. Nyugdíj Hiv.. Virág József munkavédelmi előadót. Építési Géptelep Főn.. Ursorás Vince targonca vezetőt, Autófuvarozási Főn.. Bánkúti József hálókocsi kalauzt. Utaselláto ÜV . Bór József főelőadot. Bp. ig. Kovács Jánosné szem előadót. Számviteli Főn.. Csizmazia József mozd. vezetőt. Veszprémkülső fth.. Takács Béla főrevizort. KPM I/4.. Morvai János főelőadót. KPM I/7.. Magyar Károly üzletvezetőt, Utaselláto ÜV.

A battonyaiak mostohagyereknek érzik magukat

Battonya a kis állomások közé tartozik. Forgalma reg meghaladja teljesitőképességét. Még a gyenge honapokban is 400—500 kocsi fordul meg. de nem ritka a havi 700 kocsi sem. Rakterületünk sem felel meg a megnövekedett áruforgalomnak. A szűk. elavult rakodóteret kövezni is kellene.

A vállalatok épp a szűk rakodótér miatt nagyon sokszor késve rakodnak. Ez is növeli az amúgyis sok kocsiállás-pénzt. Pedig nagyon jól tudjuk, az így kapott pénzzel nem sokra megyünk. Népgazdaságunknak több kára, mint haszna szarmazik belőle. Ugy érezzük, a szegedi igazgatóság mostohagyermekként kezel bennünket.

Baj van a felvételi épülettel is. Nagyon elhanyagolt. a falakon omladozik a vakolat. Van olyan ablak, amit csak papírral (!) ragasztottak be. Ugy gondoljuk, ez kicsit nevetséges is. hiszen az ablaküveg nem drága és főleg nem hiánycikk.

Szeretnénk, ha szolgálati felsőbbségünk a jövőben velünk is többet törődne. Erre már raszolgaltunk.

Szücs Ferenc József
Battonya.

Nem magánügy

Egyik éjjel 23.30-kor a Nyugati pályaudvaron a menesztős forgalmi szolgálattevő Fabók Irén főtiszt észreverte, hogy egy gyanús pár szállt ki az egyik induló vonat szerelvényéből.

— Felügyelő elvtárs! — mondja — jó volna megkérdezni ezeket, hogy mi célból tekeregnek itt? — es mutatott egy fiatal párra, akik a „hideg" vágányokon álló szerelvenyek felé igyekeztek.

— Hová mennek kérem?! — szól hozzájuk az ügyeletes tiszt.

Azok csak mennek, valaszra sem méltatva a kérdést.

— Halló! Hová mennek?

— Semmi köze hozzá — válaszol a vasutas egyenruhás fiatal ember.

— Ejnye, azt a . . . — „felkapta a vizet" a tisztviselő. Mire a fiatal trágár gorombasággal válaszolt.

— Hol szolgál? Kérem az igazolványát . . . !

A fiatal ember igazolvány helyett a karját lendíti és, ha az ügyeletes tiszt nem hajol el, találat éri. Közben segitség érkezik, s a garázda legényt sikerült megfékezni. Az ugy a pályaudvari rendőrségen folytatodott. Kiderült, hogy a „hölgy" 20 esztendős, lakás és foglalkozás nélküli hajadon, egy gyermek anyja. A legény Kovács József lakás és foglalkozás nélküli. A munkakönyve tanúsága szerint 1964 januártól ötödször változtatja a munkahelyét. A MÁV szolgálatába Bp. Ferencváros állomásra 1964. augusztus 6-an került kocsirendezői minőségben. (Ahol nem valami nagy gondossággal nézegették meg a munkakönyvét.)

Hamar kitelt neki, mert 1965. január 14-én önkéni kilépett.

Ez eddig Kovács József magánügye. De az már közügy, mindnyájunk ügye, hogy ez a semmirekellő fiatalember vasutas egyenruhában csavarog, s a pályaudvarokon tárolt szerelvényekben keres magának és nőismerőseinek éjszakai szállást.

Kovács József január 14-én hagyta ott a vasutat Vajon volt szolgálati helyén eszébe jutott-e valakinek, hogy az 5200 forint értékű egyenruhát vissza vegye az önkényesen kilépő dolgozótól.

— gergely —

A magyar csapat a negyedik helyen végzett

18 ország vasutas sakkozói találkoztak a hírös városban

Április 9 és 15-e között a hírös város, Kecskemét adott otthont a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség VI. sakkbajnokságának. A versenysorozat ünnepélyes megnyitására április 9-én, pénteken délelőtt került sor a szakszervezetek Bács-Kiskun megyei tanácsának székházában, másszóval a petinás Cifra-palotában.

Gulyás János elvtárs megnyitó beszédét mondja

Kedves színfoltja volt a megnyitó ünnepségnek a kecskeméti úttörők köszöntése. Egy 10 év körüli kislány magyarul és németül köszöntötte a sakkbajnokság valamennyi részvevőjét. Ezután felhangzott az USIC himnusza, majd a vasutasszakszervezet és a *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* nevében *Gulyás János*, a szakszervezet titkára mondott rövid megnyitó beszédet.

— *Az európai vasutas sakkozók hatodszor jönnek össze itt Kecskeméten, hogy összemérjék tudásukat* — mondotta bevezetőjében. — *A háromévenként ismétlődő versenyen a részvevők száma állandóan emelkedik. Örömmel állapítjuk meg, hogy az USIC-versenyek történetében szinte példa nélkül álló számban, 18 nemzet vasutas sakkozói fogadták el meghívásunkat és tiszteltek meg bennünket látogatásukkal. Meggyőződésünk, hogy ez a versenysorozat a régiek mellett új barátságokat szül és híven szolgálja azt a jelszót, amelyet az USIC zászlójára tűzött: közelebb hozni a sport révén is Európa vasutasait, a népeket, a nemzeteket.*

Ezután elmondotta, hogy a rendező bizottság azért döntött Kecskemét mellett, mert ebben a városban nagy tradíciója van a sakkozásnak. Nagyon sok színvonalas, nemzetközi verseny színhelye volt már Kecskemét.

Ezután a sakkról, mint a vasutasok kedvenc sportágáról beszélt, majd a következő szavakkal fejezte be megnyitó beszédét: *kívánjuk, hogy a versenysorozaton érjenek el nagyszerű eredményeket a nemes vetélkedésben és érezzék magukat nagyon jól Kecskeméten, hazánkban.*

A hatnapos mérkőzéssorozat a kora délutáni órakban vette kezdetét a Cifra-palota földszinti és I. emeleti különtermeben. A magyar csapat rajtja nem a legjobban sikerült. Az A-csoportban Franciaország ellen 1:1 arányú döntetlent értünk el. A B- és C-csoportban győzelmet szereztünk.

A második fordulóban, sajnos, még kedvezőtlenebbül alakult válogatott csapatunk helyzete. Az A-csoportban Romániától, a B-csoportban pedig a Szovjetuniótól szenvedtünk 2:0 arányú vereséget. A C-csoportban Luxemburg ellen 1,5:0,5 arányú győzelmet arattunk. Az első két nap után csapatunk 6.5 ponttal a 7. helyen állt.

Bély dr. gyenge szereplése miatt hétfő délután az A-csoportban Svédországtól is vereséget szenvedtünk 1,5:0,5 arányban. Bély dr. ezen a napon sorrendben a 4. vereségét szenvedte el. A B- és a C-csoportban egyaránt 2:0 arányban győztek versenyzőink. Így a pontversenyben az 5. helyre került a csapat.

Az ötödik fordulóban feljavult a magyar együttes. Versenyzőink mind a három csoportban győzelemmel fejezték be a napot. Svájcot és Ausztriát is 2:0-ra, Csehszlovákiát pedig 1,5:0,5-re győzték le.

Az utolsó két versenynapon jól hajrázott a magyar csapat. *Svájcot* és *Ausztriát* 2:0-ra, *Csehszlovákiát* pedig 1,5:0,5-re győzték le. A hajrában szerzett győzelmekkel csapatunk megszerezte a negyedik helyet.

A versenyzők reggeltől estig gondterhelten ültek az asztalok mellett. Valamiben Dely mester is töri a fejét. (Nemzetközi mesterünk a kép bal oldalán látható.)

(Hemző Károly felv.)

A VI. vasutas sakk Európa-bajnokság végeredménye: 1. Szovjetunió 31,5, 2. Bulgária 28, 3. Románia 27,5, 4. Magyarország 25,5, 5. Csehszlovákia 24, 6. NDK 22,5, 7. Lengyelország 21, 8. NSZK 20,5, 9. Svédország 19,5, 10. Ausztria 18,5, 11. Norvégia 16,5, 12. Finnország 14,5, 13. Hollandia 12, 14. Luxemburg 11, 15. Svájc 9,5, 16. Franciaország 8, 17. Dánia 7,5, 18. Belgium 6,5 ponttal.

Az egyéni bajnoki címet az első két táblán szereplő játékosok döntötték el egymás között. Ötös holtverseny alakult ki a versenyzők között. A sorrendet a Berger—Sonneborn értékelés alapján állapították meg. Eszerint *I. Popov* (Bulgária), 2. *Boriszenko* (Szovjetunió),3. *Dely* (Magyarország).

Az abszolút legjobb eredményt a magyar csapat veteránja *Czigoj Gyula* érte el a negyedik táblán. Czigoj valamennyi játszmáját megnyerte.

Az USIC történetében eddig legnépesebb mezőnyű bajnokság, a 18 nemzet vasutas sakkozóinak hatnapos küzdelme jó rendezés mellett, sportszerű légkörben zajlott le.

A díjkiosztásra április 14-én este ünnepélyes külsőségek között került sor az Aranyhomok szálló éttermében. A szakszervezet elnöksége nevében *Gulyás János* titkár, az USIC elnöksége nevében pedig dr. Karl Kaiser főtitkár adta át a tiszteletdíjakat.

Visi Ferenc

Két harmadik helyezés

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség április 2 és 5-e között *Bécsben rendezte meg a vasutas női egyéni és csapat tekebajnokságot*. A találkozón hét csapat, az NDK, az NSZK, a lengyel, a csehszlovák, a román, a magyar és a vendéglátó osztrák tekézők mérték össze tudásukat.

A részvevőket az osztrák vasutak vezérigazgatósága és az Osztrák Vasutas Sportközpont nevében *dr. Karl Kaiser*, az USIC főtitkára üdvözölte, majd *Marc Pernot*, az USIC elnöke nyitotta meg a versenyt.

A magyar együttes *Sajtosné, Meggyesiné* és *Sósné* összeállításban lépett pályára. *Csapatunk 1158 fával a 3. helyen végzett.* Az első helyet az NDK, a másodikat a csehszlovák csapat szerezte meg. *Egyéniben Sósné 419 fával ugyancsak a harmadik lett*, míg Meggyesiné a nyolcadik. Sajtosné pedig a 13. helyen végzett.

Nemcsak mumus volt a BVSC

Az 1964—65. évi jégkorongbajnokság, illetve jégkorongidény indulása előtt írtunk lapunkban a BVSC csapatáról. Akkor — a vezetők és a játékosok véleményét idézve — azt írtuk, hogy a BVSC jégkorongozók az új bajnokságban nemcsak „mumusok" akarnak lenni.

Ha százalékosan lehetne lemérni terveiket, úgy azt mondhatnánk, hogy a tervet 99 százalékra teljesítették. Aligha vitatható, hogy a *Béke Kupában* győztes, a magyar bajnokságban és a *Magyar Népköztársasági Kupában* második helyezést elért vasutasgárda a mezőny legjobb csapata volt, az Újpesti Dózsával együtt. *A bajnokság sorsa valóban csak „hajszálon" dőlt el*, hiszen a megismételt kettős bajnoki döntőkön 6:5-ös gólarannyal maradt csak alul a BVSC.

A magyar jégkorong sport nagyot lépett előre a most befejeződött idényben. A világbajnokságon várakozáson felül szerepelt és ebben a hat BVSC válogatottnak: *Babának, Kertésznek, Koutnynak, Bikárnak, Levelesnek* és *Zsitva II-nek* jelentős érdeme van. A magyar jégkorong sport tekintélyét növelte a BVSC Ausztriában és NSZK-ban lebonyolított túrája is, amelyen értékes győzelmeket aratott a csapat.

Háray Béla edző kitűnő nevelő munkája meghozta gyümölcsét. A Leveles—Bikár—Zsitva II. csatársorból a magyar mezőny *egyik legsokatígérőbb támadósorát sikerült kikovácsolni*, de kívülük is egész sor fiatal, tehetséges játékos bontogatja már a szárnyait, akik közül Háray többet is bátor kézzel dobott „mély vízbe" a bajnoki és a kupamérkőzéseken.

Minden remény megvan arra, hogy a következő bajnokság során már az a bizonyos egy százalék sem fog hiányozni a vasutas gárda összteljesítményéből.

(vj)

KERESZTREJTVÉNY

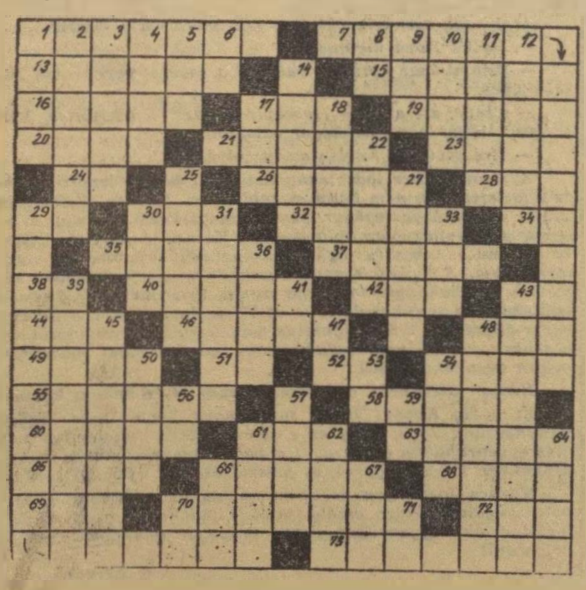
Vízszintes: 1. Fontos vasérc. 7. Az MKP 1945 pünkösdi konferenciájának közismert jelszava. 13. Abesszínia déli tartománya. 15. Odacsalogat. 16. Kémikus, az anilin felfedezője. 17. Római 7. 19. Görögkeleti leikész, névelővel. 20. Juttatni. 21. Világhírű olasz operaénekes volt. 23. Hegy Miskolc mellett. 24. Azonos magánhangzók. 26. Latinul közönséges. 28. Ipari termék. 29. Hosszmérték. 30. . . . Angeles. 32. Kecsesen mozgó. 34. Fordított személyes névmás. 35. Hazánk második tava. 37. Híres zeneszerzőnk családi neve. 38. A Keleti pályaudvar hívó jele. 40. Elit csapat. 42. Galér, franciául. 43. Kicsinyítő képző. 44. Z. T. T. 46. A Bug jobboldali mellékvize. 48. Római 1049. 49. Az ipar fontos alapanyaga (ék. fel.) 51. Tiltó szó. 52. Személyes névmás. 54. Nem a rosszaké. 55. Kergesd. üzd. 58. Ó zuzza. 60. . . . Kea és Loa. vulkánok Hawai szigetén. 61. Nem egész. 63. A francia—algériai egyezmény megkötésének helye. 65. Fát nemesít. 66. Televízió riporter. 68. Összezárt kézfeje. 69. Biztosban található. 70. Az ókori mondában Hero szerelmese. 72. Betűpótlással szítok. 73. Zeus fia, görög és római félisten.

Függőleges: 1. A görög mitológiában a nász, a szerelem, az anyaság istennője. 2. Latinul leleplez. 3. Egből hullott eledel. 4. . . . . rokrácia, ezüsturalom. 5. Német tea. 6. Szamárhang. 8. Fed. 9. C. D. A. 10. Tengeri ragadozó (ék. hiány). 11. Helyhatározó szó. 12. Szigetcsoport Szicília közelében. 14. A Földközi tenger része. 17. Törrel versenyez. 18. Indogermán eredetű balkáni nép volt. 22. Férfinév. 25. A mohamedánok szent könyve. 27. A fordítottja afrikai folyó. 29. A vízszintes 7-el összefüggően ezért is folyt a küzdelem. 30. A felsőfok jelzője. 31. Uszoda. 33. Pokla a szélek nélkül. 36. Vissza: a fák hazája. 39. A kerítés kapuja. 41. Két magánhangzó. 43. Az árut fennhangon ajánló. 45. Eltévelyedve. 47. Lányom férje. 48. Kelleti magát. 50. . . . lin. tisztított gyapjúszír. 53. Építőanyag. 54. A múlt ellentéte. 56. Tetejére. 57. Két nap kétharmada. 59. Személyes névmás. 61. Gépkocsi márka. 62. Ez is lehet göngyöleg. 64. Gázalakú kémiai elem. 66. Út. 67. Váratlanul ér. 70. Folyadék. 71. Mint 8. függ.

Beküldendő: vízszintes 7 és függőleges 29. **Beküldési határidő:** május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szocialista brigádvezetők országos tanácskozására.

Könyvet nyertek: Gayer János Mőzs, Tolnai utca 13. Szabó József ellenőr Eger, Jankovits D. utca 3. Debreceni Sándor Orosháza, V., Szent István út 13. Balogh Gézáné Kaposvár MÁV személypénztár. Ferenczik Imre. Salgótarján, Pályaudvar 19.



HÍREK

— **Tavaszi bált rendezett** Kazincbarcika állomás szakszervezeti bizottsága március 27-én a békevárosi kultúrotthonban. A bevételből anyák napjára a vasutas anyákat szeretnék megajándékozni.

— **Figyelemre méltó eredményeket értek el** a miskolci járműjavító dolgozói a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére kezdeményezett ünnepi műszakban. A teherkocsi futójavításnál 103, a személykocsiknál pedig 118 százalékra teljesítették a tervet.

— **Szorgalmasan dolgoznak Kaposvár állomás KISZ-fiataljai.** A szakma ifjú mestere cím megszerzését tizenhárman tűzték ki célul. A fiatalok 15 tagú kultúrcsoportja negyedik helyen végzett a Latinka Sándor kultúrális seregszemlén.

— **Nyugdíjasokat búcsúztatták a ferencvárosi vasutasok November 7. Művelődési Klubjában.** A főtőház szakszervezeti bizottsága mintegy 120 dolgozó jelenlétében 11 olyan vasutastól vett búcsút, akik mint mozdonyvezetők és futók 30—40 évet töltöttek a vasút szolgálatában.

— **Új kocsimosót adtak át rendeltetésének Lökösháza állomáson.** A jövoben a curticinál kilépő külföldi üres teherkocsikat nem kell Szegedre irányítani. A kocsik tisztítását és mosását Lökösházán végzik el.

— **Eszperantó nyelvvizsgákat bonyolítottak le** március végén a győri csomóponton. A helyi vasutas szakcsoportból nyolcan szerezték meg az oklevelet. Kiváló eszperantista munkájukért Bognár Lászlónét és Kolbai Máriát pedig felvették a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség tagjai sorába.

— **Húsz év története a vasúton** címmel kiállítást rendeztek a szegedi Vasútforgalmi Technikumban. A technikum tanárai, tanulói, a szülők, hozzátartozók és ismerosek gyűjteményes anyagából készült kiállítás a felszabadulástól napjainkig megtett utat mutatta be.

— **200 km/óra maximális sebességgel is közlekedhet a Bundesbahn,** a Német Szövetségi Vasutak E—03 jelzésű villamosmozdonya. Az új gépet a június 25-én Münchenben megnyíló Nemzetközi Közlekedésügyi Kiállításon is bemutatják.

— **Nyugdíjas vasutasok klubja létesült Tapolcán a** Batsányi János Kultúrotthonban. A környek 120 nyugdíjas vasutasa nyugodt, kultúrált körülmények között művelődhet, szórakozhat a klubban.

— **Ismét fellendült az újítómozgalom Sátoraljaújhely állomáson.** Ahhoz azonban, hogy ez a népszerűség megmaradjon, illetve növekedjen, a szakszervezeti bizottság lelkiismeretesebb, jobb felvilágosító munkájara van szükség.

— **Húsz éves szabad életünk** címmel kiállítást rendezett a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére a MÁV Tisztképző Intézet KISZ-szervezete. A jólsikerült kiállítás hűen tükrözte a vasúti közlekedés fejlődését.

— **Kiállítást rendeztek a** felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére a Debreceni Járműjavítóban. Nyolc nagyméretű tablón mintegy 100 kép és grafika szemlélteti a felszabadulás óta megtett utat.

— **1661 dolgozó kapott törzsgárda-jelvényt** a Szolnoki Járműjavítóban. A jelvényeket a felszabadulás 20. évfordulója alkalmából ünnepélyes külsőségek között adták át.

A Hivatalos Lapból

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

12. számból: 107416 1965. I/3. A. MÁV Járműjavítóipari Üzemszervezési Munkaszervezési és Technológiai Iroda szervezése.

101606 1965. I/6. D. Szabadszombatok megtartása átfedéssel egyes súlyponti pályamesteri szakaszon.

107667 1965. I/3. C. Egyetemek, főiskolák, továbbá a felsőfokú vasutforgalmi technikum nappali tagozatára történő felvételek rendje az 1965/66. tanévre.

13. számból: 108187/1965. I/2. B. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnökségének 1022/1961.. illetve az ezt módosító 1031/1964. 1001/1965. sz. együttes határozata és végrehajtási utasítása a vasút területén a szocialista munkaverseny irányításáról, a termelési tanácskozásokról és a verseny szervezéséről, valamint a munkaversenyben élenjáró dolgozók és vállalatok kitüntetéséről és jutalmazásáról.

108325/1965. I/2. B. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 1009/1964. (IV. 10.) számú határozata a Munka Vörös Zászló Érdemrende vállalatok, intézmények és szövetkezetek részére történő adományozásáról.

Közlemény

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére irodalmi pályázatot hirdetett. A pályázatra beérkezett írások feldolgozása még folyamatban van. Az első díjat nyert pályaművet, valamint a nyertesek névsorát lapunk 1965. május 1-i számában közöljük.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 1 szoba hálófülkés nagyméretű komfortos szolgálati lakásomat kettő egyszobásra belterületen. Cím: Anhalt, Bp. IX., Soroksári út 13.

— Szép nagyméretű szoba, konyha, csukott loggia, kamra, mellékhelyiség és közös elosztóból álló MÁV társbérleti lakásomat elcserélném tanácsi rendelkezésű lakásra. Nagybudapest területen. Ruttkai, Bp. IX., Gyáli út 15., II. 9. Érdeklődni lehet 18 óra után.

— **1 szoba összkomfortos**, telefonos társberletemet a Dohány u. 47. sz. alatt és 1 szoba konyhás főbérletemet VIII., Dugonits utca 16. sz. alatt elcserélném 2 szoba komfortos lakásra Budapest területen. Ábrahám Zoltán. Érdeklődni lehet 223—985 telefonon este 8 óra után.

— **Dunaharaszti MÁV állomás** épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki földszintes hasonlóért vagy kettőszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál Bp. Dunapart állomáson.

— **Körönön levő 3 szobás** komfortos utcai lakást cserélnék tanácsi lakásra a Damjanich utca környékén szoba, hallos, komfortos, utcaira, I. emeletig. Érdeklődni: 2 óra után 222—988, este 472—652-es telefonon.

A szerkesztőség üzeni

Behán Rózsa Kazincbarcika, Kisvárdai János, Kozma Zoltán Miskolc, Simon János Kaposvar, Huszár József, Baksy Magdolna Budapest, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Várfalvi Gyula Gyékényes, Dancs Jozsef Tapolca, Szalai István Röszke, Engi József Ujszeged, Sziládi Sándor Szeged, Szűcs Ferenc József Battonya, Marosan Pal, Kiss János Debrecen, Kovacs István Szombathely, Kiss Lajos Alsóörs, Hoffman József Veszprémvarsány, Szentgyörgyi Sándor Veszprém-külső: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Hargitai Lajos Budafok-Háros, Kisvárdai János, Bakó János. Baditz Pál Zsigmond Miskolc. Kiss Lajos Alsóörs, Foki István, Szentesi Sándor Budapest. Marosan Pál Debrecen Sziládi Sándor Szeged: **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Mezősi Miklós Budafok-Háros, Sziládi Sándor Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Galambos Ferenc Baja, Rácz Kamilla Budapest, Bognár Károly Tapolca: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Markos József Zalaegerszeg: A vonatok hiányos fűtésével kapcsolatban két levelet is küldött szerkesztőségünkhöz. A hiányosságokra felhívtuk az illetékesek figyelmét.

Cs. Varga János Tapolca: „Az én édesapám" c. verse nem közölhető.

Fehér István Budapest: A Magyar Vasutas nőnap előtti száma március 1-én jelent meg. „Nőnapi köszöntő" c. verse lapzárta után érkezett.

Vajda Ferenc Tapolca: A „Fegyelem" c. verse verstanilag nem felel meg.

Tóth János Érd: Kormánykitüntetéssel nem jár pénzjutalom. Pénzjutalmazás a kormánykitüntetéstől független.

Boda Béla Budapest: „Régi büszke urak" és „Lehullottak a rablánc ok" c. versei: Kovács Jenő Érd-Alsó: „Magyarország felszabadulásának 20. évfordulója alkalmából" c. verse; Némedi Vince Kiskunfélegyháza: „Vasutas előre" c. verse közlésre nem alkalmas

MAGYAR VASUTAS

A szervezett vasutas dolgozók lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
A szerkesztő bizottság vezetője
Gulyás János
Szerkesztő: Visi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 30—77
Terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rakóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. MÁJUS 3.

Milyen lesz a jövő vasútja

Louis Armandnak, az UIC főtitkárának előadása a Magyar Tudományos Akadémián

A Magyar Államvasutak és a Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Osztályának meghívására látogatást tett Budapesten, és április 16-án előadást tartott a Tudományos Akadémián *Louis Armand*, az UIC *(Nemzetközi Vasút Egylet)* főtitkára, a Francia Tudományos Akadémia tagja.

Az előadást *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, az Akadémia levelező tagja vezette be. Elmondotta, hogy a francia vendég fiatal mérnökként kezdte pályafutását a Francia Vasutaknál. Az SNCF gépészeti osztályának igazgatója, később a Francia Vasutak vezérigazgató-helyettese volt, majd a 40-es években a Francia Vasutak vezérigazgatójává nevezték ki. Jelenleg a legnagyobb vasúti szervezetnek, az UIC-nak a főtitkára.

Dr. Csanádi György rövid bevezetője után átadta a szót Louis Armandnak, aki bevezetőjében a következőket mondotta:

— *Minél inkább növekszik a műszaki civilizáció, annál jobban nő az egy személyre eső tonnakilométer teljesítmény.* Ez azért van így, mert az ipar a nyersanyagokat egyre távolabbról szerzi be, és a késztermékeket is távolabbra szállítjuk. Ami pedig az utasforgalmat illeti, utalni kell arra, hogy az idegenforgalom korszakunk egyik jellegzetességévé vált. Ebből két következtetést kell levonni: *az egyik a fuvarozás termelékenységének a jelentősége, a másik pedig az, hogy minden fuvarozási ág olyan fuvarozásokat bonyolítson le, amelyeknek leginkább megfelel.*

— *A közlekedési ágak között, az energia szempontjából, a vasút igen kedvező helyet foglal el* — hangsúlyozta. — *A vasút árutonnakilométerre eső energiafogyasztása ugyanis csekély és bármilyen energiát fel tud használni.* Teljesen mindegy, hogy az a villamos energia vízi erőműből, lignitből, vagy nukleáris energiából származik, a vasút villamos energia formájában fel tudja használni. A szakértők egyértelműen vallják: *ma már nem arra kell törekedni, hogy nukleáris energiával hajtott mozdonyokat szerkesszünk, hanem nukleáris energiát kell előállítani és villamos energiával kell vontatni a szerelvényeket.* A jövő vasútja tehát olyan villamosvasúti hálózat, amelyet mindenféle eredetű villamos energia táplál. Ez volt a magyar *Kandó Kálmán* zseniális eszméje is, akinek ma itt tisztelettel kívánok adózni. *Ő volt az első villamosmérnök, aki megértette azt, hogy az ipari áram közvetlen felhasználása milyen jelentős.* Ugyancsak elismeréssel kívánok adózni a Magyar Államvasutaknak, mert 1933-ban merészelték megrendelni az első, ipari árammal hajtott villamosmozdonyt.

Az előadó ezután hosszan foglalkozott a villamosvontatás előnyeivel, az automatizálás jelentőségével. A teherkocsik automatikus mozgatását, irányítását és a teherszállítást illetően hangsúlyozta:

— *Már jelenleg is van olyan vasút, amely a kocsiszámokat színes szalagokkal olvashatja le. A leolvasott számokat egy rádió-elektronikus rendszer közvetlenül telexszel továbbítja a megfelelő helyre. A technika jelenlegi állása mellett elképzelhetjük és hamarosan megvalósíthatjuk a vasutak kibernetikai módszerekkel történő irányítását.*

Louis Armand befejezésül annak a meggyőződésének adott kifejezést, hogy a technika, amelynek fejlesztésén nagyon sokan dolgoznak, az egész földkerekség boldogulását és a jobb élet megteremtését szolgálja majd.

B. I.

Májusi köszöntő!

Május elseje megünneplése volt a munkások első, egész világra szóló közös akciója. A munkások számára ezért mindig a legnagyobb, a legszebb ünnep volt és lesz is május elseje. A múlt század 90-es éveiben a májusi lobogók, májusi tüntetések értették meg először a tőkéssel, a polgári világgal, hogy a munkásosztály szívében a győzelem biztos tudatával harcba lép jogaiért.

Az egykori krónikák feljegyezték az egykori harcos május elseje történetét. Budapest utcáin rendőrök sorfala között haladt a Városliget felé a vörös zászlós menet. Az első nagy seregszemle népgyűléssel ért véget.

A forradalmi tradiciókhoz hű, magyar munkásosztály más országok forradalmi munkásosztályaihoz hasonlóan mindig kitartott amellett, hogy május elseje harci nap legyen.

A szocialista világrendszer országaiban büszkén, szabadon leng a májusi zászló. S ahol ma még tilos a május, a munkásság tüntetésekkel, illegális összejövetelekkel tesz hitet az ünnep mellett.

Május elseje az egész világ proletariátusának ünnepévé vált. Engels a spanyol munkásokhoz küldött üzenetében ezt írja: „Május elseje élesen elhatárolt, egymással szemben álló tábort jelent: az egyik oldalon a nemzetközi proletariátus amely az általános felszabadulás vörös zászlaja alatt a győzelem felé halad, a másik oldalon valamennyi ország vagyonos és reakciós osztályai, amelyek kizsákmányoló kiváltságaik védelmére egyesültek."

Az igazságos, a szebb jövőért vivott harcban százmilliókkal küzdünk egy fronton. A proletárinternacionalizmus, a dolgozók széttéphetetlen nemzetköziségе köt össze bennünket a hazánkat húsz évvel ezelőtt felszabadító Szovjetunió népeivel, a szocialista tábor minden dolgozójával a tőkés országok, a gyarmati sorból nemrég szabadult új, független országok és a még gyarmati sorban küzdő népek harcos százmillióival is. A magyar nép munkájában is felbecsülhetetlen érték, kifogyhatatlan energiaforrás a proletárszolidaritás, a munkásnemzetköziség legyőzhetetlen, erőt adó nagy érzése és gondolata.

Május elseje a munásosztály harci ünnepe azé a munkásosztályé, amely minden dolgozó réteg élén haladva évtizedek óta küzd a jobb, a szebb, az emberibb életért. Hazánkban a gazdasági építőmunka, a tervszerű, a takarékos gazdálkodás, a fegyelmezett, lelkiismeretes munka követeli meg azokat a tetteket, amelyeket minden május elsején megfogadunk.

Ebben az esztendőben, második ötéves tervünk utolsó évében mindenkinek úgy kell dolgoznia, hogy a korszerű gépek és új berendezések mellett is érvényesüljön az ember szakértelme, leleményessége, ügyessége, mert csakis így tudjuk olcsóbbá, minőségileg jobbá tenni a termelést.

A felszabadulási munkaverseny továbbfolytatásával, a munka frontján vívott újabb sikerekkel haladjunk mi vasutasok is a májusi vörös zászló alatt, amelyen a béke és a szocializmus jelszavai állnak!

Az SZVSZ május elsejei felhívása

A Szakszervezeti Világszövetség május 1. alkalmából azzal a felhívással fordult a világ minden munkásához és munkásnőjéhez, hogy az idei május elsejét *a nemzetközi egység és szolidaritás kinyilvánításával ünnepeljék meg.* Idén lesz 20 éve, hogy az emberiség győzelmet aratott a fasizmus és a német militarizmus felett, *a nemzetközi imperializmus azonban továbbra is súlyosan fenyegeti a világbékét, és a népek függetlenségét,* az amerikai imperializmus fokozza és kiterjeszti vietnami háborúját, egész Délkelet-Ázsiát fenyegetve, halálos veszélybe sorodhatja az embriséget — állapítja meg a dokumentum.

A Szakszervezeti Világszövetség felszólítja a világ munkásait, hogy szálljanak síkra az atomháború veszélye ellen, az általános és teljes leszerelésért. A mi erőnk az egységben van — hangzik a felhívás, majd így folytatja: *nem szabad megfeledkeznünk a második világháború súlyos tanulságairól;* a munkásosztály megosztottsága megkönnyítette a később háborút kirobbantó fasizmus hatalomra jutását. Egyesüljünk tehát a békéért, a demokráciáért és a társadalmi haladásért vívott harcban.

A JÓ MUNKA EREDMÉNYE

Az Ó-miskolci Pályafenntartási Főnökséghez tartozó négy pályamesteri szakasz dolgozói még 1964-ben határozták el, *hogy megszerzik a Szocialista munka szolgálati helye címet.* Elhatározásukat valóra váltották, és a négy szakaszból háromnak a miskolci rendezőpályaudvar, a miskolci Tiszai pályaudvar és a tiszaszederkényi pályamesteri szakaszoknak mindez sikerült is.

A kiadott tervszámokat teljesítették, javult a munka minősége. *Különösen nagy gondot fordítottak a hézagnélküli vágányok fenntartási munkáira.* Segítettek olyan pályamesteri szakaszoknak is, ahol kevés volt a létszám. Ezeket a többletmunkákat a dolgozók szocialista együttérzésből vállalták el.

Az anyagtakarékosságban is élenjártak. Munkaterületükön 4853 mázsa fémhulladékot szedtek össze, és küldtek el beolvasztásra. A három szakasz dolgozói nyolc újítást adtak be.

Eredményes munkájuk nyomán a főnökségnél 1965-ben 10 pályamesteri szakasz tett vállalást a szocialista munka szolgálati helye cím elnyeréséért.

Antal József
Miskolc

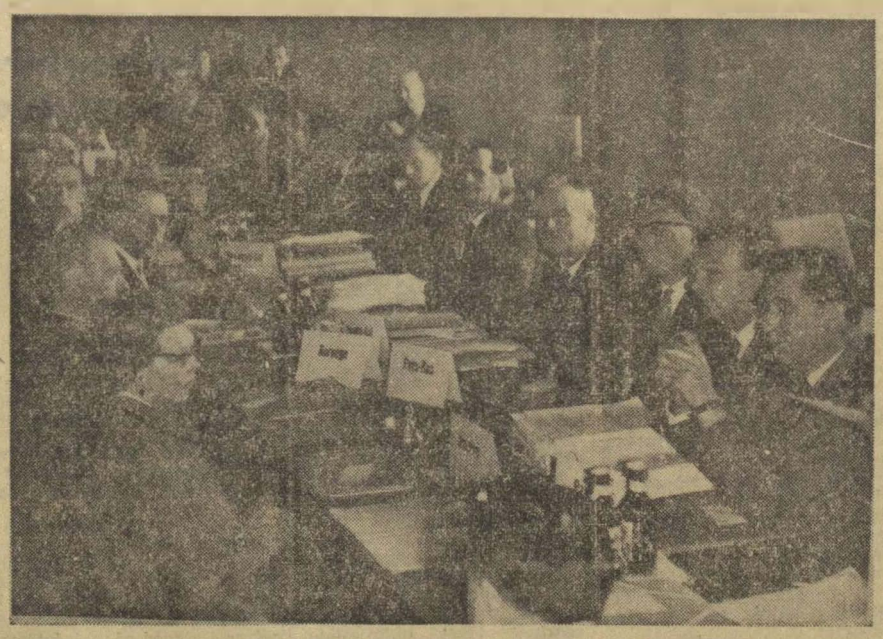
Budapesten tartotta ülését a Nemzetközi Központi Fuvarozásügyi Hivatal

A Magyar Népköztársaság kormányának meghívására Budapesten tartotta 17. ülését az OCTI *(Office Central des Transports Internatianaux par chemins der fer)* a Nemzetközi Központi Fuvarozási ügyi Hivatal. A csaknem száz részvevőt számláló konferencia üléseit a Gellért Szállóban tartotta. Európa különböző országaiból jöttek el a szakértők, ládtagjaik kíséretében, a magyar fővárosba. Ez a konferencia foglalkozik általában a CIM-egyezmény keretén belül a különféle áruk fuvarozásának szabályozásával nemzetközi vonatkozásban.

Az ülés megnyitóján *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte a megjelent vendégeket és kívánt munkájukhoz sikereket.

A kémiai és fizikai tudományok rendkívül gyors fejlődése szükségessé tette, hogy kidolgozzák és egységes rendszerbe foglalják a sugárveszélyes áruk fuvarozásának módját vasúton, légi úton, hajón és közúton egyaránt. A budapesti konferencián mind az ilyen áruk csomagolására, mind a fuvarozás lebonyolítására vonatkozólag határozatokat fogadtak el.

b. i.



A tanácskozás részvevőinek egy csoportja

Tovább folytatják a versenyt

A *tapolcai fűtőház* az 1965. első negyedévi teljesítményi tervét 103 százalékra, az üzemeltetési önköltségcsökkentési tervet 112, a szénmegtakarítási tervét pedig 113 százalékra teljesítette. *2500 tonna szenet takarítottak meg,* ez a fűtőház 12 napi szénfelhasználásának felel meg és elegendő 48 vonat továbbítására.

A fűtőház az élüzem célkitűzéseket maradéktalanul teljesítette. A jó eredmények eléréséhez a szocialista brigádok eredményes munkája is hozzájárult. Ebben az évben 13 szocialista brigád küzd a brigádjelvény és az oklevél elnyeréséért. A brigádok közül egy háromszor, 2 kétszer, 4 brigád pedig egyszer már megszerezte a szocialista brigádzászlót.

A felszabadulás évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyt tovább folytatják május 1 és a XV. vasutasnap tiszteletére, hogy a második negyedévet az előzőhöz hasonló eredménnyel zárják.

Dancs József

Újabb munkasikerek születtek a felszabadulási munkaversenyben

A szolgálati helyeken és a vasúti üzemekben a felszabadulás évfordulója tiszteletére szervezett ünnepi műszakok *a jubileumhoz méltó ünnepségekkel értek véget.* Lapunk előző számaiban részletesen írtunk több szolgálati hely és járműjavító dolgozóinak eredményeiről. Ezúttal újabb munkasikerekről számolunk be.

A *pécsi igazgatóság* dolgozói az első negyedévben *vállalásukon felül közel 30 000 tonna árut szállítottak el.* A tehervonatok átlagos terhelését 20 tonnával növelték a tervhez képest.

Az idegen kocsik tartózkodását pedig 7,8 órával csökkentették a bázishoz viszonyítva.

A pécsi fűtőház motorműhelyének dolgozói egy Dieselteloatómozdony időszakos vizsgálatát négy nappal a határidő előtt befejezték és *terven felül egy Diesel tartalékmotort javítottak meg.* A kocsiműhely két szocialista brigádja öt futójavítást végzett terven felül.

Pécs állomás I-es pályamesteri szakaszának lakatosbrigádja három fordcső kaput készített terven felül. A kőműves szocialista brigád *a pécsi vonatkísérő laktanyában a villamosszerelőműhely fürdőhelyiségét május 15-e helyett április 3-ra készítette el.*

A *győri fűtőház* dolgozói százelegytonnakilométer tervüket 7 százalékkal túlteljesítették és *429 tonna szenet takarítottak meg több mint 250 000 forint értékben.* Egy gőzmozdonyt terven felül javítottak meg.

A Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökség dolgozói az egy tehergépkocsira eső napi teljesítményt a bázishoz viszonyítja 30 mázsával növelték.

Budapest Kelenföld állomás dolgozói az idegen kocsik tartózkodását *a vállalt 23 órával szemben januárban 21, márciusban 16 órára csökkentették* és ezzel több mint 300 kocsiórát takarítottak meg.

A ferencvárosi fűtőház kollektívája évi 9.5 millió forint megtakarítását vállalta. Az április 4-e tiszteletére kezdeményezett ünnepi műszak végeztével

a ferencvárosiak megtakarítása elérte a 3 millió forintot.

A szocialista brigádok jó munkájának eredményeként *az első negyedévben 257 kocsit javítottak meg műhelybe állítás nélkül.* Ezzel jelentős mértékben növelték a kocsipark kihasználását. A vontatási kocsiszolgálat megtakarítása javítások terén eléri a félmillió forintot. Három új szocialista címért küzdő brigád kötött szerződést, s ezzel a műhely teljes kollektívája a szocialista cím elnyeréséért, vagy megtartásáért versenyez.

A mozdonyjavító műhely dolgozói is eredményes munkát végeztek. *5 darab villany- és gőzmozdony javításának átfutási idejét a tervvel szemben 21 nappal rövidítették meg.* Ezzel növelték a járművek üzemnapjainak számát. A fűtőházi szertár dolgozói helyes munkaszervezéssel kiküszöbölték a felesleges kocsiállási időket, normán belül raktak ki minden szállítmányt.

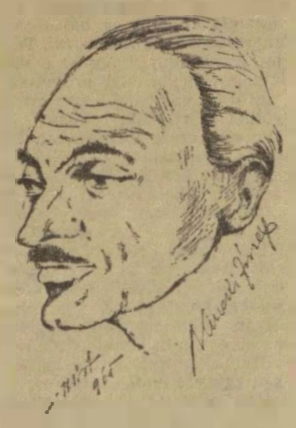
Számos szolgálati helyen az ünnep tiszteletére tett valamennyi vállalást teljesítették, vagy a vállalások időszakos része nyert teljesítést. *4 felszabadulási munkaverseny tehát tovább folytatódik.* A Május 1 tiszteletére indított ünnepi műszakok is jelentős megtakarításokat eredményeznek. Több helyen úgy indították be a május 1-i ünnepi műszakot, hogy az tovább folytatódik a vasutasnap tiszteletére.

Húsz év a szakszervezeti mozgalomban

Napról napra az emberek között...

Pécsett és Baranya megyében, de még azon túl is jól ismerik a vasutasok. Ha csak annyit mondanánk, hogy népszerű ember, keveset fejeznénk ki abból a bizalomból, mellyel a vasutasok és családtagjaik is napról napra felkeresik *Kinczli Józsefet*, szakszervezetünk Baranya megyei bizottságának titkárát.

Azok közé a szakszervezeti tisztségviselők közé tartozik, *akik hosszú évek óta fáradhatatlanul dolgoznak a közösségért, az emberekért.* Eredményes munkájáért a felszabadulás 20. évfordulója alkalmából a *Szakszervezeti munkáért* jelvény arany fokozatával tüntették ki.



Kinczli József

Sok emberrel foglalkozik

A munkára fordítjuk a szót, és arról kérdezzük, hogy hány aktivistával tartja rendszeresen a kapcsolatot.

— *Negyedévenként legalább egyszer 300—350 emberrel találkoztam a megyénkben dolgozó 962 aktivista közül.*

— Ennyi segítőtárs mellett nem lehet nehéz egy megyei bizottsági titkár dolga — jegyeztük meg.

Erre az asztalán levő három telefonra mutatott.

— *Gyakran megszólalnak ezek a készülékek. A nyugdíjügyektől a gyerekek intézeti elhelyezéséig mindenféle problémával megkeresnek. Sokan személyesen jönnek gondjaikkal és problémáikkal.*

Nemcsak mint a vasutasok szakszervezetének megyei titkárat, hanem mint a SZOT tagját is sokan keresik. Főként a mohácsi járásból jönnek, mert e térség üzemi dolgozóinak szakszervezeti élete, s annak ezernyi problémája közvetlenül hozzá tartozik.

Tapasztalt vezető

— Miből áll a napi munkája?

— *Nincs kötött munkaidőm. Néha 10—12 órát is dolgozom naponta. Havonként, pedig legalább tíz alkalommal a vidéki szolgálati helyeket látogatom, s az ilyen kiszállások reggeltől estig tartanak. A társadalombiztosítási, a munkavédelmi és a közgazdasági ügyek tekintetében Tolna és Somogy, valamint Fejér és Zala megyék egy része is hozzánk tartozik. Elég nagy terület.*

A feladatok sokrétűek, hozzáértést és tapasztaltságot követelnek a szakszervezeti vezetőtől. Kinczli elvtárs rendelkezik ezekkel a tulajdonságokkal. *A vasúti munkát 1938-ban kezdte, pályamunkásként.* 1940-ben vonatkísérő lett, majd három évvel később jegyvizsgáló. A felszabadulás után, a szakszervezet megalakulásakor Pécs állomás vonatkísérői műhelybizottsági titkárukká választották. *15 éve vezeti Baranya megye vasutasainak szakszervezeti mozgalmát.* Nem is csoda, hogy vezetési módszerei csiszolttá váltak az eltelt évek folyamán.

Nagyon fontos, hogy a vezető ne akarjon mindent maga csinálni. *Bízni kell az emberekben, a munkatársakban.* Sokszor felkeresnek olyan ügyekkel, melyek közvetlenül az alapszervezethez tartoznak. Ilyenkor, hacsak nem halaszthatatlan ügyről van szó, megkérem az illetőt, hogy forduljon a bizalmijához, vagy a helyi szakszervezeti bizottságot keresse fel. Nemcsak segíti, neveli és tanítja az aktivistákat, és foglalkozik a tagság ezernyi problémájával, intézkedik a hozzá küldött levelek nyomán, hanem tanul is. Most fejezte be a kétéves vasúti üzemgazdasági tanfolyamot.

Végezetül terveiről kérdeztük. Röviden válaszolt.

— *A következő húsz évet is szeretném aktívan és eredményesen, szakszervezeti munkával tölteni.*

L. J.

Nagyobb felelősség minden szinten

Az MT-SZOT 1022/1961. (IX. 15.) számú határozatának módosításával kapcsolatban kiadott vasúti végrehajtási utasítás legfőbb erénye, *hogy minden szinten nagyobb felelősséget ró, mind a gazdasági, mind a szakszervezeti szervekre*, egyben növeli hatáskörüket és a dolgozók bevonását a gazdasági ügyek intézésébe, valamint ellenőrzésébe.

Az éves vállalások alapja

Az utasítás szerint az éves vállalások megtételének alapja — a bázis időszak figyelembe vétele nélkül — a tárgyévi tervek és célkitűzések lehetnek. Ez egyben azt jelenti, hogy az igazgatóságoknak és szolgálati helyeknek nagyobb gondot kell fordítani a tervek, az éves célkitűzések lebontására — a megfelelő határidők betartása mellett.

Ennek következménye, hogy az igazgatóságoknak a szakszervezet területi bizottságával együttesen *negyedévenként értékelni kell az éves vállalások részarányos teljesítését, és erről tájékoztani kell a felsőbb szerveket is.* Ez egyben azt is jelenti, hogy az igazgatóságok osztályainak és a külszolgálati helyeknek — vállalatoknak — valamint a *szakszervezeti szerveknek is rendszeresebben kell segíteni, ellenőrizni a szolgálati helyeket*, hogy menet közben segítséget nyújthassanak a dolgozóknak a vállalások teljesítéséhez.

A külszolgálati helyek és vállalatok műszaki konferenciáinak és termelési tanácskozásainak megtartása előtt a tárgynegyedév első hónapjában a vezérigazgatóság valamennyi szakosztályában, járműjavító osztályán, az Anyagellátási Igazgatóságnál, továbbá az igazgatóságok és üzemi vállalatok valamennyi osztályánál *munkaértekezleteket kell tartani*, amelyek hasznos segítséget adhatnak a kiutazóknak a külszolgálati helyek és vállalatok műszaki konferenciáinak és termelési tanácskozásainak előkészítéséhez és sikeres lebonyolításához.

A műszaki konferenciák jelentősége

A termelési tanácskozásokat megelőzően a *vasúti csomópontokon és üzemi vállalatoknál összevont műszaki konferenciákat kell tartani*, ahol meg kell jelenni a csomópont, illetve az üzemi vállalatok minden olyan vezetőjének, aki az illetékes szakszolgálat, illetve műhely műszaki konferenciájának levezetésére hivatottak. *A műszaki konferenciára helyes, ha meghívnak néhány kiváló dolgozót, illetve szocialista brigádvezetőt is.* Ezen a fórumon kell egyenként megvitatni a középvezetők „Kiváló dolgozó" kitüntetését is.

A termelési tanácskozások beszámolóinak témája az adott szolgálati helyen, üzemi vállalatnál, vagy üzemrésznél jelentkező követelmények, problémák figyelembevételével az illetékes gazdasági vezetőknek és szakszervezeti szerveknek együttesen — figyelembe véve a műszaki konferencián elhangzottakat is — kell meghatározni. *A beszámolót az érintett termelési egység gazdasági vezetője, távollétében helyettese köteles megtartani.*

Az éves tervfeladatok és vállalások segítése érdekében a termelési tanácskozásokat *negyedévenként kell megtartani*, amikor már az előző negyedév teljesítményei ismertek, és a jövő negyedév feladatai konkrétan meghatározhatók. A tanácskozások színvonalát segíti elő a végrehajtási utasítás azon rendelkezése, hogy a termelési tanácskozások tapasztalatait félévenként, az igazgatóságok vezetői a szakszervezet területi, illetve megyei bizottságaival osztályvezetői értekezleten közösen meg kell vitatni.

Kiváló dolgozó kitüntetés adományozása

A végrehajtási utasítás nagyobb lehetőséget ad az üzemi demokrácia bővítéséhez. Kötelezővé teszi ugyanis, hogy a kiváló dolgozók kitüntetése és a szocialista brigád cím adományozására javasolt személyek, kollektívák neveit és eredményeit — *az illetékes gazdasági vezetőknek és szakszervezeti szerveknek a termelési tanácskozások megtartása előtt egy héttel* — a dolgozókkal ismertetni kell, illetve írásban közzé kell tenni. Ez az intézkedés nagyobb lehetőséget ad a dolgozóknak a kitüntető címek adományozására tett javaslatok reálisabb elbírálásához.

A kitüntetendő dolgozókra tett javaslatokat a *szakszervezeti bizalmiakkal meg kell beszélni*, a szakszervezeti csoportoknak pedig a javaslatukat írásban kell rögzíteni, és ezt a termelési tanácskozás jegyzőkönyveinek másolataként meg kell őrizni.

Új a végrehajtási utasításban a *kiváló dolgozó* kitüntetések adományozásánál, hogy az odaítélés időpontját a jövőben *a szolgálati hely vezetője (vállalati igazgató) a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben határozza meg.* A kiváló dolgozó cím odaítélését eldöntő tanácskozásokon pedig a részleg, vagy üzem stb. dolgozói többségének részt kell vennie, mert másképpen a kitüntető címet odaítélni csak egy újabb rendkívüli termelési tanácskozás összehívása esetén lehet. Azon is csak akkor, ha a dolgozók többsége jelen van.

A végrehajtási utasítás biztosítja, hogy a Szakma ifjú mestere, Kiváló ifjú mérnök, Kiváló ifjú technikus címet elnyert dolgozókat *az erkölcsi elismerésen kívül anyagi elismerésben* is kell részesíteni.

A javaslatok intézése

Minden szolgálati helyen és üzemi vállalatnál a dolgozók javaslatainak nyilvántartására annyi naplót kell biztosítani, ahány termelési egység részére tartanak termelési tanácskozást. A javaslatok nyilvántartására a SZOT által rendszeresített naplót kell alkalmazni. (Az egységes napló megjelenéséig erre alkalmas naplót kell felhasználni.) Két termelési tanácskozás közötti időben a dolgozók alá tett javaslatokat a gazdasági vezető köteles a javaslatok könyvében előjegyezni. *A bejegyzett javaslatokra 15 napon belül választ kell adni.* Ez vonatkozik a felsőbb szervekhez felküldött javaslatokra is.

A szolgálati helyek vezetői, vállalatok igazgatói *kötelesek a javaslati naplókat negyedévenként felülvizsgáltatni* és a vizsgálat eredményét a naplóba bejegyeztetni.

A szakszervezetek jogosultak a javaslatok megvalósításának és elintézésének módját ellenőrizni.

A végrehajtási utasításnak csak néhány főbb vonalára hívtuk fel a szakszervezeti aktivisták figyelmét. Ahhoz, hogy az utasítást jobban megismerjék, gondosan tanulmányozzák a 13. sz. *Hivatalos Lapot*, amely az utasítást teljes egészében közli.

Szabó II. József

Milyen előnyöket biztosít a Munka Törvénykönyve a munkahelyükhöz hű dolgozóknak

A Munka Törvénykönyve kötelező indoklás mellett is csak különösen indokolt esetben engedi meg a vállalatoknak, hogy felmondja a 15 éve egy helyen dolgozó munkaviszonyát.

b) a vállalatnál eltöltött évek arányában — párhuzamosan vagy esetleg progresszíve is hűségjutalom címén növekszik a nyereségrészesedésből való részesedés stb.

Kedvezmények a törzsgárda tagjainak

A szűkebb értelemben vett törzsgárda tagjainak biztosított kedvezmények mellett az új szabályok szerint kisebb mértékű, de azzal egy irányban ható kedvezményeket kapnak azok a dolgozók is, akik több éven át ugyanannál a vállalatnál dolgoznak, hiszen belőlük alakul ki később a munkahely törzsgárdája. Ezekből a kedvezményekből is megemlítünk néhányat.

1. a több éves folyamatos munkaviszonnyal rendelkező dolgozónak a vállalat csak *a törvényben meghatározott indokok alapján mondhat fel.* A jog tehát ezeknek a dolgozóknak védelmet biztosít, mert ilyen bizonyítható ok hiányában nem mondhat fel a vállalat.

2. a nyereségrészesedésből az alapösszegen felül a vállalatnál töltött idő arányában *hűségjutalmat kell kapniok,*

3. szakszervezeti, vállalati szervezett üdültetésben vehetnek részt,

4. munkabér emelést kaphatnak

5. munkaruhajárandóságukat korlátozás nélkül megkaphatják,

6. rászorultság és indokoltság esetén segélyt, fizetéselőleget kaphatnak stb.

E kedvezmények mind arra ösztönöznek, *hogy a dolgozó ragaszkodjon vállalatához, ne váltogassa munkahelyét.* Az előnyök csak addig jelentkeznek, amíg a dolgozó munkaviszonyának folyamatossága nem szakad meg. Ugyanis elveszti a kedvezményeket, *aki indokolatlanul, vagy meggondolatlanságból esetleg elhamarkodottan válik meg munkahelyétől.*

Hátrányos megkülönböztetés

Érdemes jól meggondolni, alaposan mérlegelni, megéri-e kilépni a meglevő munkahelyről az esetlegesen kilátásba helyezett vagy felelőtlenül ígért kedvezőbbnek látszó körülmények miatt. Az ilyen lépés a fent említett kedvezmények elmaradásán kívül egyéb hátrányos következményekkel is jár. *A vállalat például mindenindoklás nélkül felmondhat annak a dolgozónak, akinek nincs egy éves folyamatos munkaviszonya.*

Jogszabályi védelem hiányában tehát a dolgozó kiván téve annak, hogy egy éven belül többször is kénytelen lesz munkahelyet keresni. Előfordulhat az is, hogy újabb munkahelyein sem tölthet be az egy évet, mert az újabb vállalat is indoklás nélkül felmondhatja munkaviszonyát. Ha az egyes munkaviszonyok között 30 napnál több megszakítás van, esetleg több éven keresztül is bizonytalanságban élhet egy elhamarkodott lépés miatt.

Újabb munkahelyén *a nyereségrészesedésből ki van zárva az a dolgozó, akinek december 31-én nincs meg a vállalatnál az egyéves folyamatos munkaviszonya.* Fizetett szabadságot hat hónapig nem vehet igénybe, ugyanennyi ideig munkabére nem lehet több, mint előző munkahelyén volt.

Hat hónapig nem kaphat segélyt, fizetéselőleget, munkaruhát és egy évig nem vehet részt szervezett üdültetésben, nem kaphat természetbeni juttatást és ki van zárva a kedvezményes beszerzésből is stb.

Az itt felsorolt jelentős hátrányok többsége kétszer annyi időtartamig sújtja azt a dolgozót, aki jogszabály ellenesen lépett ki a vállalatától, vagy munkahelyéről fegyelmileg bocsátották el.

Új munkaügyi jogszabályaink nevelő jellegét emeli ki az a rendelkezés, *hogy bizonyos idő elteltével az arra érdemes dolgozók visszaszerezhetik korábban elvesztett jogaikat, mentesülhetnek a hátrányok alól.* De ehhez az kell, hogy a „vándormadár" is verjen gyökeret munkahelyén, illeszkedjen be annak rendjébe, kollektívájába.

Még fegyelmileg elbocsátott dolgozó is — ha új munkahelyén nem áll fegyelmi büntetés hatálya alatt, ha kifogástalanul megállja helyét —, 3 év után visszaszerezheti korábban elvesztett jogait, s megszűnik a hátrányos megkülönböztetés.

Banka József

Segített a szakszervezet

Mi, Rákosváros megállóhely dolgozói (három pénztáros, három málházó) a Nyugati pályaudvar létszámába tartozunk. *Hosszú idő óta panaszkodtunk rossz munkakörülményeinkre, de segítséget nem kaptunk.* Jegykiadásnál ugyanis a huzat hol a váróterem közepére vitte a jegyet és papírpénzt, hol pedig a pénztárban a szekrények és az asztal alá. Ebből sok nézeteltérés is adódott. Forgatótányért kértünk, hogy az ablakot ne kelljen kinyitani. Nem kaptunk. Szóltunk a Nyugatiba a forgószékek miatt is, mivel a jegyszekrény és a hangosbemondó eléréséhez fél fordulatot kell végezni.

Végül a szakszervezet segített. Elkészült az ablak a forgótányérral és forgószékeket is kaptunk.

Munkánkat jobbá és eredményesebbé teszi az a körülmény, hogy *törődnek velünk, meghallgatják panaszainkat és segítenek is rajta.* Érezzük, hogy nem vagyunk egyedül gondjainkkal. Tartozunk mi is valahová: *a szakszervezet közösségébe.*

Baksy Magdolna

Szakszervezeti tanfolyamok

A legutóbbi választásokon számos szolgálati helyen kerültek új emberek a szakszervezeti bizottságokba. Több helyen a szakszervezeti bizottsági titkár személyében is változás történt. Hogy az új szakszervezeti funkcionáriusok mielőbb megismerjék a legfontosabb tennivalókat, szakszervezetünk tanfolyamot rendez részükre.

A szakszervezeti funkcionáriusok tanfolyamát április 26-án *Gulyás János* titkár nyitotta meg a balatonkenesei vasutas üdülőben, ahol a szakszervezeti bizottsági titkárok két-, a munkavédelmi felügyelők pedig három hétig vesznek részt oktatásokon, előadásokon, konzultációkon.

Gyermekintézményeink versenyének értékelése

Gyermekintézményeink nevelői és dolgozói évről évre részt vesznek — szakszervezetünk közgazdasági osztálya és a KPM I/3. szakosztálya által szervezett — nemes feladatokat és célokat tartalmazó *Tegyük szebbé, otthonosabbá gyermekintézményeinket* mozgalomban.

A mozgalom azt a célt kívánja elérni — egyre nagyobb sikerrel —, hogy dolgozóink *gyermekeink nevelését és ellátását végző pedagógusok és munkatársak mind jobb körülmények között*, egyre nagyobb szakmai felkészültséggel és odaadással lássák el nagy jelentőségű feladataikat.

A gyermekeink számára nélkülözhetetlen második otthon megteremtéséhez nagy mértékben hozzájárul a több mint egy évtizede folyó — évről évre megismétlődő — nemes vetélkedés.

Az 1964. április 4-től 1965. április 4-ig eltelt versenyidőszak értékelése alapján:

I. helyezett: Bp., Benczúr utcai napközi otthon.
II. helyezett: Bp., Landler Jj. ÜV. napközi otthon.
III. helyezett: Debreceni Igazgatóság napközi otthona.

Gulyás János elvtárs, a szakszervezet titkára, április 23-án adta át a jól megérdemelt jutalmat és díszokleveleket a versenyhelyezettjeinek.

Az értékeléssel és az ünnepélyes eredményhirdetéssel csak egy versenyszakasz zárult le, hisz gyermekintézményeink dolgozói a továbbiakban is részt vesznek a mozgalomban. Alapvető céljuk továbbra is az intézmények fejlődésének, a gyermekek ellátásának mind jobb körülmények között történő biztosítása.

Új metodika szerint dolgozik a közös kocsipark

A MÁV újabb 1500 fedett kocsival lép be az OPW-be

Nagy jelentőségű tanácskozás színhelye volt április 22-én a Vasúti Főosztály kultúrterme. *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes a közös teherkocsipark, az OPW eddigi tevékenységéről és az új metodikáról tájékoztatta az igazgatóságok vezetőit a forgalmi és kereskedelmi, valamint a vontatási osztályok vezető beosztású dolgozóit, a határállomások és a nagyobb vasúti csomópontok, rendezőpályaudvarok vezetőit. Jelen voltak a mozgalmi szervek képviselői is.

A tanácskozást *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg. Rövid bevezetőjében utalt a közös kocsipark üzemeltetésének jelentőségére, majd átadta a szót Lindner József vezérigazgatóhelyettesnek.

Figyelemre méltó eredmények

— A közös kocsipark irányító szervének, az OPW tanácsának első és ötödik ülése közötti időszakban, amely közel 9 hónapot ölel fel, figyelemre méltó eredményeket értünk el — hangsúlyozta bevezetőjében —. *Már az üzemeltetés első hónapjaiban az OPW kocsiknak exportárukkal történő megrakása* — a részes vasutak nemzetközi forgalmában — *csaknem olyan nagyságrendű volt, mint az Európ forgalomban. Ez azért is figyelemre méltó, mert az OPW kocsiparknak több mint kétszerese dolgozik az Európ forgalomban.*

A közös park — a tulajdonjog változatlan fenntartásával — feloldotta azt a kötöttséget, hogy a tulajdonos vasút kocsijait elvileg minden rakott út után az importáló vasútnak a honos vasútra kellett visszaküldeni. Megszunt tehat a kocsik egyedi felhasznalasa és az üres futás. Az ebből származnó előnyök az üzemeltetes eddigi időszakában kedvezőek. Amíg a vonalainkra belépett és kilepett PPV rendszerben futó kocsik közül 1964 második félévében 61 százalék volt a rakott es 39 az üres, addig az OPW-ben 69 szazalék volt a rakott és 31 szazalék az üres kocsi aranya.

Az elért eredmények mellett az OPW rendszer elvei es annak gyakorlati realizálása között eltérések adódtak. Ennek okait a következőkben lehet összefoglalni:

a) az Egyezmeny és a Szabályzat nem kellő preciz fogalmazása miatt támadt értelmezési bizonytalanságok;

b) az OPW hálózat sajátos geográfiája:

c) a tagvasutak közötti export-import forgalom jellege

d) gazdaságföldrajzi adottságok.

Ami eddig hátrányos volt

Mindezek következteben azok a tagvasutak, amelyek rendszeresen több kocsit raktak exportra, mint amennyit importáltak, előnyösebb helyzetbe kerültek az importáló és tranzitáló vasutakkal szemben. Az utóbbi vasutakon gyakran állt elő olyan helyzet, hogy az OPW iroda által kiadott sürgős kiegyenlítési feladat végrehajtása érdekében — a progresszív kocsibérek miatt — eroszakosan kellett beavatkozni a normális üzemmenetbe. Emiatt azután *a természetes kocsiáramlatok rendje felborult és előfordult, hogy az egyik irányban a kiegyenlítés céljából indított üres szerelvényt meg kellett fordítani*, hogy időközben a másik irányból kapott sürgős kiegyenlítési feladatot teljesiteni lehessen. Ezért annak érdekében, hogy a kiegyenlítési feladatot minél több rakott kocsi kiléptetésével teljesithessük, *szabályozni kellett az OPW kocsik belföldre való megrakását.* Mindez érthetően nyugtalanította a végrehajtó szolgálatot, főként akkor, amikor határállomásainkon hosszú órákat álltak felhasználatlanul a kilépésre váró OPW kocsik.

A közös kocsipark üzemmenetének megjavítása a kezdeti gyermekbetegségek orvoslása érdekében, valamint abból a célból, hogy a KGST célkitűzései a kölcsönösség alapján, hatékonyan érvényesüljenek, *több szakértői értekezleten és tanácsülésen vitatták meg az időközben felmerült problémákat, s keresték a rendezés lehetőségeit.* Ezeken a tanácskozásokon mindinkább nyilvánvalóvá vált, hogy új metodika kidolgozására van szükség.

Új kiegyenlítési metodika

Az új kiegyenlítési metodikat 1965. április 6-tol 13-ig tartó V. tanácsülésen fogadták el. Ezzel egy időben az értelmezési vitákat a szabályzat egyes pontjainak módosításával rendezték, ezáltal több műszaki és adminisztrációs kérdés megnyugtatóan rendeződött.

A vezérigazgatóhelyettes ezután részletesen foglalkozott az új metodika nagy jelentőségű változasaival, majd így folytatta:

A MÁV az V. tanacsülésen bejelentette, hogy újabb 1500 fedett kocsival lép be a közös kocsiparkba. Ezzel az OPW kocsik mennyisége 9000-ről 10 500-ra emelkedett. Mivel a baráti országokba irányuló exportrakodások nagy részét fedett kocsikkal kell kielegitenünk, a mi részesedesi aranyunk fedett kocsikkal való növelése lehetove teszi, hogy az OPW exportrakodasok erdekeben kevesebb kocsit kell válogatni. Ezáltal csökkentheto a kocsik belföldi üres futasa ugyanakkor növekszik az OPW kocsik megrakodása, javul az arány az OPW és PPV rakodások között, javul a fajlagos kocsibér is.

Az új metodika kidolgozása mellett az V. tanácsülés olyan határozatokat is hozott, melyeknek *gyakorlati végrehajtása a közös kocsipark teljesítmenyenek további növeléset biztositja.* Ezek között szerepelnek a vasúti teherkocsik kifogástalan műszaki alapotat biztosito intézkedések is. Ezzel kapcsolatban Lindner elvtárs a következőkre hívta fel a részvevők figyelmét.

Lelkiismeretesebb kocsivizsgálatokat

Többek között *fokozni kell a kocsivizsgálatok minőségét*, mégpedig a kocsi megrakása előtt, valamint a szomszéd részes vasutak hálózatára való átadáskor.

Határozat született az OPW kocsik időszakos és futójavítása minőségének fokozására, a tartalékalkatrészek biztosítására.

A MÁV-nak fontos érdeke fűződik ahhoz, hogy a kiegyenlítésre indított kocsiknál a szomszédos vasutak műszaki kifogásokat ne tehessenek. Ennek érdekében már *az üres kocsikat gyüjtő állomásokon lelkiismeretes munkát kell végezni a kocsivizsgálóknak.* Csakis így kerülhető el, hogy a határállomásokon kelljen rendbehozni a kirakás után ki nem tisztított és emiatt visszautasított kocsikat. Mind a műszaki követelményeket, mind a kocsik tisztaságát illetően a szomszédos vasutaktól való átvételnél is javítani kell a kocsivizsgálat minőségét.

A nemzetközi tehervonatok összeállításának és menetrendszerű közlekedésének, továbbá az irányvonatok képzésének kérdésével is foglalkoztak az V. tanácsülésen. Megállapították, hogy bár javult a helyzet, az eredmények azonban még nem kielégítőek. *Minden tagvasútnak* — köztük a MÁV-nak is — *az OPW hálózati kocsiforduló csökkentése és a tervszerű közlekedés biztosítása érdekében a jövőben hathatós intézkedéseket kell tenni.*

Pontos adatszolgáltatás

Ezután a pontos adatszolgáltatásra hívta fel a figyelmet a vezérigazgatóhelyettes. Az OPW sokrétű és egymással komplexen összefüggő feladatai között *a pontos adatszolgáltatás amellett, hogy a közös kocsipark üzemi tevékenységének az alapjat képezi, jelentős üzemi és pénzügyi kihatassal is bir.* A helytelen adatszolgáltatás hamis képet ad a kocsipark tényleges helyzetéről. Ez gátolja az üzemirányítás munkáját. A MÁV is könnyen kerülhet olyan helyzetbe, hogy akár a normál, akár a sürgős kiegyenlítési feladat végrehajtásánál túllépjük a határidőt.

— Mindezek megelőzése érdekében határállomásainkon a kocsifelírás a mérlegkimutatások elkésztese, a szomszédos vasutakkal a kocsiátadás, átvétel adatainak egyeztetése gondos, lelkiismeretes munkát igényel. Az igazgatóságoknak és a kocsiintézoi szolgálatnak e téren végzett ellenőrzése a határállomásokon, döntő fontosságú. *Csakis szakmailag jól képzett, az összefüggéseket jól ismerő, a KGST kitűzött céljait magukévá tevő, szocialista szellemben gondolkodó irányítók biztosíthatják hazánkban és a tagorszagok között a közös kocsipark harmoniku uzemmenetet. az OPW alapcélkituzéseinek egyre eredményesebb elérését* — hangsulyozta befejezésül Lindner elvtárs.

(visi)

MT—SZOT vörös vándorzászlót nyertek

9 millióval többet adtak a népgazdaságnak

Eddig három MT-SZOT vándorzászló, tíz élüzem cím és két vezérigazgatói dicséret fémjelzi az *Északi Járműjavító* ÜV. jó munkáját. A legutolsó, a harmadik magas kitüntetés még egészen friss. 1964. évi eredményes munkájukért ugyanis április 30-án *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter személyesen adta át a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját a vállalat vezetőinek.

Az Északi Járműjavító kollektívája rászolgált a kitüntetésre. *Tervüket 109,28 százalékra teljesitették. A termelés 30 százalékkal növekedett.* Ezt jórészt a termelékenység növelésével sikerült elérni. 565 darab villany- és Diesel-mozdonyon végeztek javitást. Ezenkívül 800 darab torgovazat gyártottak a győri Wilhelm Pieck Járműipari Művek részére.

A különböző alkatrészekből pedig 9 millió forint értékben gyártottak többet, mint amennyit a terv előírt számukra.

A technológia és az üzemszervezés is nagyon sokat fejlődött az elmult évben az üzemben. Számos munkaterületen elértek, sőt meghaladták az európai színvonalat. A CO_2 (széndioxidos), argongázas és a rezgőelektródás hegesztés üzemszerű alkalmazása pedig szinte egyedülálló a világon. Közel 650 kézi- és kisgép (csavarbehajtó, hántoló, csiszoló, vágó stb.) segíti a kézi munkával dolgozókat. A múlt év végén már 113 különféle daru, 483 tonna összsullyal állt a termeles rendelkezesere.

A nagyszerű eredmény eléréséért, az MT-SZOT vörös vándorzászlóért az uzemi kollektivát és a szocialista brigádokat dicséret illeti.

— Tudjuk, hogy az újabb kitüntetés kötelez is — mondotta *Tocsik Karoly* főmérnök —. *Különösen a dieselesitési program állit nagy feladat elé bennünket. Éppen ezért vállaljuk, hogy a Diesel járművek javításánál 23 százalékos darabszámemelkedést értünk el. Megszervezzük a villamostargoncák szakszerű és gyors javítását is.*

Ahhoz azonban, hogy tervünket, a második ötéves terv utolsó évének a tervét maradéktalanul teljesítsük, továbbra is

számítunk az üzem dolgozóinak, a szocialista brigádoknak áldozatos, szorgalmas munkájára.

Szükség van a társvállalatok a *Ganz-MÁVAG*, a *győri Wilhelm Pieck Járműipari Művek* és a *Dugattyúgyűrűgyár* segítségére is, mert jelenleg sajnos alkatrész problémáink vannak.

A Északi Járműjavító ÜV. kollektívájának ezúton is gratulálunk és őszintén reméljük, hogy 1965-ben is eredményes munkát végeznek.

(Sz. J.)

Jó együttműködés — kiemelkedő munkasikerek

1964. év elején a miskolci csomópont dolgozói nem nagyon bíztak abban, hogy teljesítik az élüzem feltételeket. Érthető, hiszen a tiszai pályaudvaron az aluljáró és a szigetperonok építése miatt életbeléptetett vágányzárok akadályozták a csomópont dolgozóit a tervek teljesítésében.

A második félévben, amikor felcsillant a remény a két szolgálati hely, a pályaudvar és a fűtőház vezetői, a mozgalmi szervekkel együtt, *közös megbeszéléseket tartottak szakmai és mozgalmi vonalon egyarant.* A csomópont 189 szocialista brigádvezetőjének is kikérték a segítségét. *A szocialista brigádok november 7 tiszteletére külön felajánlasokat tettek.* Az így elért újabb munkasikerekkel nagyban elősegítették az élüzem cím feltételeinek teljesítését.

A jó együttműködés, az állomási és a fűtőházi kollektívák összefogása eredményeként a miskolci csomópont — az átépítési nehézségek ellenére — 1964 végére elérte, hogy a személyvonatok menetrend szerinti indítását 4.4, a tehervonatokét 4.6, az átlagos terhelést 1.6, a kocsitartózkodást pedig 2,3 százalékkal túlteljesítette. Az egy szolgálati órára eső vonatkilométer növelésénél 106,2 százalékos eredményt értek el. Hasonlóan jó eredmények születtek a fűtőháznál is. Szénmegtakarítási tervüket 109,1, a termelékenységi tervet pedig 105,2 százalékra teljesítették.

A jó szellem és összefogás tényét bizonyítja az a körülmény is, hogy a csomópont dolgozóiból alakult szocialista brigádok közül 1964-ben 25 brigád közösen versenyzett a közös célokért.

A csomópont dolgozói a most megtartott termelési tanácskozásokon az első negyedévi tervteljesítmények ismeretében — *amelyek jobbak a bázisidőszak eredményeinél* — elhatározták, hogy *a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tett felajánlásokon keresztül tovább növelik a teljesítményüket*, hogy a magas kitüntetéshez méltó eredményeket érjenek el.

Kisvárdai János

Az MT—SZOT vörös vándorzászlót április 29-én Horn Dezső, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese adta át a csomópont dolgozóinak.

Vasutasok — édesanyák

Már egy hete csak a mamára gondolok mindig, meg-
megállva.
Nyikorgó kosárral ölében,
ment a padlásra, ment
serenyen.

Önkéntelenül is a nagy magyar költő, *József Attila* Mama című költeményének kezdő sorai jutnak eszembe. Három vasutasédesanyával beszélgetek. Mindhárman a külszolgalatnál dolgoznak. Eddigi példamutató munkájukért a felszabadulás jubileumi évében, a nemzetközi nőnapon miniszteri dicséretben részesültek.

A közelgő anyak napja alkalmából őket, a vasutasokat, az édesanyákat szeretnénk bemutatni az olvasóknak.

Varga Dénesné m. intéző,

Varga Dénesné

a székesfehérvári pályafenntartási főnökség *VI. pályamesteri szakaszán, Nagytétény állomáson dolgozik, mint beosztott pályamester.* 1954-ben a kisújszállási pályamesteri szakaszon, mint technikus kezdte a pályafenntartási munkát. Két év múlva Székesfehérvárra helyezték, a pályafenntartási főnökségre, előadónak, ahonnan 1958-ban Nagytéténybe került, beosztott pályamesternek.

Vargáné a pályamester betegsége miatt több mint fél éven át egyedül irányította a szakasz munkáját, amelynek tevékenysege Érd-Alsótol Kelenföldig tart.

— Ez a vonalrész mindig forgalmas — mondotta Vargáné. *— Nyáron szinte egymást érik a vonatok, egyik el sem megy, már ott a másik. S ahol nagy a forgalom, ott a pálya is hamarabb rongálódik. Az év elején bontási munkákat végeztünk. A jó idő beálltával pedig megkezdtük a pálya általános karbantartását. A mi szakaszunkon mindig akad tennivaló bőven.*

— Család? Társadalmi munka?

— Két gyermekem van, és társadalmi munkát is végzek. Jó időbeosztással sok mindenre telik a napból. Nagytétény állomás szakszervezeti bizottságában a legutóbbi választáson a számvizsgáló bizottság elnöki teendőinek ellátásával biztak meg. Ezenkívül tagja vagyok a fotókörnek, és a szülői munkaközösségben is tevékenykedem.

Szabó Lajosné raktárnok

Szabó Lajosné

is tíz évvel ezelőtt került a vasúthoz. Mint ólmozó és bárcázó kezdte a Nyugati pályaudvar kereskedelmi szolgálatánál. Most is ott dolgozik, mint feladási raktárnok. Ez az alacsony termetű, halk szavú asszony is nagy utat tett meg az eltelt tíz esztendő alatt.

— Minden előképzettség nélkül kerültem a vasúthoz. Még a nyolc általános iskolám sem volt meg. Férjem és a gyerekek is biztattak, hogy tanuljak. Szót fogadtam nekik. Pedig férjem, akit mint raktárnokot, betegsége miatt leszázalékoltak, és a három kamasz korú gyerek mellett nem volt könnyű a tanulás. 1962-ig elvégeztem az általános iskola VII. és VIII. osztályát, és a raktárnoki vizsgát is megszereztem. A sikeres vizsgák után kiküldő raktárnoknak neveztek ki.

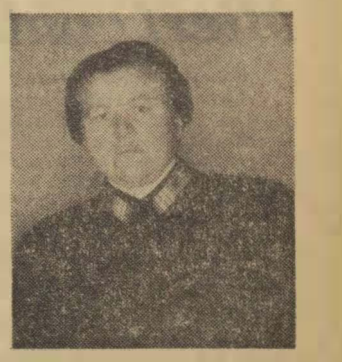
Szabóné, aki 1963. május elsején jó munkája eredményeképpen *Kiváló dolgozó* jelvényt kapott, ezután családjáról, gyerekeiről beszélt.

— Három fiúgyermekünk van — folytatta. *— Mindhárman vasutasok. A nagyobbik fiam, Zoli, a Nyugati kereskedelmi szolgálatnál dolgozik, mint segédmunkás. Férjem 1960 óta súlyos beteg, emiatt Zolinak korán be kellett állni a kenyérkeresők sorába. Feri a múlt évben szabadult fel, mint autószerelő. Jelenleg az Autófuvarozási Főnökség Egressy úti telepén dolgozik. Lajos, a legkisebb, ipari tanuló, mozdonyvezető akar lenni.*

Vértes Jánosné jegyvizsgáló

Békéscsaba állomáson dolgozik. Az ő élete is sokban hasonlít Vargáné és Szabóné életéhez. *Fiatalon, 1952-ben került a vasúthoz. Ahhoz, hogy előbbre jusson, először neki is a hiányzó VII—VIII. osztályt kellett elvégeznie, majd kezelővizsgat tett.* Azóta jegyvizsgálóként járja a szegedi igazgatóság vonalait. Gyakran utazik Békéscsaba—Szeged, Békéscsaba—Vésztő és Békéscsaba—Budapest között is.

— Szeretek utazni — mondotta. *— Néha ugyan sok baj van az utasokkal, de jó szóval meg lehet fékezni a rakoncátlankodókat is. Ha pedig valaki súlyos vétséget követ el vagy megkárositja a vasutat, leadjuk a legközelebbi állomáson, vagy a végállomáson a forgalmi szolgálattevőnek.*



Vértes Jánosné

Vértes Jánosné sem elégedett meg a nyolc általános elvégzésével, s a kezelői vizsga megszerzésével. Tovább tanult, *és 1964-ben eredményesen letette a vonatvezetői vizsgát.*

*

Három édesanyát mutattunk be. Mindhármuk példája, a vasúti közlekedésben kifejtett tevékenysége bizonyítja, hogy rászolgáltak az elismerésre.

V. F.

ORVOSI TANÁCSOK:

Családtervezés, születésszabályozás

ÍRTA: DR. DITTLER JOLÁN

Családtervezés az a felelősségteljes meggondolás, szabad-e családot akarnom: *testileg, lelkileg és érzelmi szempontból érett ember vagyok-e, s rendelkezem-e a szükséges anyagi alappal, melyre otthont építhetek?*

A szűkebb értelemben vett családtervezés annak mérlegelésével foglalkozik: *hány gyermeket szabad kívánnom, és mikorra határozzam meg a gyermekek jövetelének idejét?*

A felelősségteljes családtervezés végrehajtó módszere: *az értelmes módon alkalmazott születésszabályozás.*

Ma, amikor a nőnek ugyanannyi és ugyanolyan minőségű munkateljesítményt kell nyujtania, mint a férfiaknak, ugyanakkor háztartást vezet, gyermeket visel kilenc hónapig, szül, táplálja, neveli, tanítja, s ha beteg ápolja gyermekét, társadalmi munkát végez, tanul, hogy szellemileg se maradjon le — nagyon természetes, hogy sem ereje, sem ideje nincs annyi gyermeket nevelni, mint volt anyáink, nagyanyáink idejében.

Mindent figyelembe véve kormányunk úgy intézkedett, hogy a házaspár együttesen, illetve a nő határozza meg, akar-e, mikor és hány gyermeket.

A törvény megértő és segíteni akaró rendelkezése számos, előre nem látott káros következményt, veszélyt is eredményezett. Jóllehet, a szülésszabályozás leghelyesebb és legegészségesebb módszereit könyvek, a terhességgondozók keretében működő tanácsadás és egészségügyi előadások ismertetik, azt tapasztalhatjuk, hogy mindezek igen kevés meghallgatásra találtak. A nők a legkevésbé megfelelő módszert, a terhesség művi megszakításá[illegible] választják, akarják, követ[illegible] mert ez a legkényelmesebb.

A Debreceni Orvostudományi Egyetem Szülészeti és Nőgyógyászati Klinikáján *7 év alatt végzett 3214 művi vetélés kapcsán szerzett tapasztalatok mindenki számára elgondolkoztatók. A műtét után a nők 19.1 százaléka szenvedett közvetlen egészségkárosodást.* A késői következményekre nézve megállapították, hogy az interrupción átesett nők közel felének, 46.4 százalékának a havivérzés ciklusában, annak lefolyásában beállott zavarok, a kifejlődött gyulladások, a méh bekövetkezett kóros helyzetváltozása, gyulladásos daganatok és egyéb megbetegedések miatt a panaszok állandósultak. Az interrupción átesett nőknek közel fele a terhesség megszakítása után, s annak következtében beteg lett.

Meg kell mondani, hogy nemcsak a nők komplikált élete és életkörülménye az egyedüli ok a sok művi terhességmegszakításnak. *Nem ritka az olyan házasság, ahol minden megelőzi a gyermekáldást.* Számos jó anyagi viszonyok között élő fiatal pár vallja: *majd ha mindenünk meglesz, rádió, televízió, fényképezőgép, lemezjátszó, gépesített háztartás, összkomfortos modern lakás, gépkocsi, akkor leszünk készen a gyerek fogadására.* Mások pedig így vélekednek: először élni akarunk, élvezni az életet, szórakozni, hiszen még fiatalok vagyunk.

Az élethez, a szórakozáshoz mindenkinek joga van. De tudni kell azt is, hogy ennek néha nagy ára van. Nagyon sok az olyan házaspár, *akik házasságuk első éveiben nem akarnak gyereket, később pedig orvosi beavatkozással sem sikerül gyermekáldásban részesíteni őket.*

A gyermeklányok és serdülők eseteinek elintézése nem tartozik a családtervezés és születésszabályo[illegible] keretébe. Ezek az esetek közönséges terhességmegszakítások. De a nő, a gyermekleány, s a serdülőleány egészségére és erkölcsiségére gyakorolt romboló hatáson túl még ijesztőbb és még végzetesebb körben és állandóan napirenden kell tartani, mint figyelmeztetést, a szörnyű valóságot, *hogy a terhesség erőszakos megszakítása után [illegible]született gyermekek 7.7 százaléka súlyosan fogyatékosak: bénultak, vakok, süketek, idióták és igen nagy százalékuk degenerált, kisebb, vagy nagyobb mértékben csökkent értékűek lesznek.* Az ilyen gyermekek koruknak megfelelő szellemi fejlettségtől lemaradnak, fáradékonyak, idegesek, fejfájósak, vérszegények és gyógypedagógiai módszerrel taníthatók és nevelhe[illegible]k csak.

Figyelmeztető és e[illegible]e[illegible]tentő *Schöpf-Mérei* koraszülött kórház vezető orvosainak stat[illegible]ztikája, mely szerint az utolsó *10 év 7000 esetet tanulmányozva kitűnt, hogy a szülési komplikációk, magzati és újszülöttkori károsodások, a ki gyermek több különböző betegsége és fogyatékossága azoknál az anyáknál, illetve anyák gyermekeinél található, akik szülésük előtt abortáltak.*

Már egyetlenegy terhességmegszakítás után is megszűnhetik a nő fogamzóképessége, gyakori a nehezen orvosolható, csak üggyel-bajjal meggátolt, fenyegető, meginduló és szokványos vetélés, valamint a koraszülés.

A koraszülés pedig késői következményeiben nagyon súlyos utódártalom. Nemzetközi orvosi megállapítás szerint, *nem az a magzat koraszülött, aki 10 holdhónapnál kevesebb ideig él az anyaméhben, hanem akinek a születési súlya 2500 grammnál kevesebb.* A születési súly, a magzat életképessége és majdani emberi értéke között ugyanis szoros összefüggés van. A Schöpf-Mérei Koraszülött Kórházban 1961-ben 1740 magzat született halva, 6815 csecsemő pedig meghalt az első életévében. A közegészségügy állandó fejlesztése és fejlődése idejében a csecsemőhalandóság erősen felszökött, és napjainkban is alig változott valamit. *Minden második csecsemő meghal, akinek születési súlya 2000 grammnál kevesebb.*

Ha ez így van, akkor minek a gyermek? Gondra, szomorúságra, késői bánatra, lelkiismeretfurdalásra? Hogy mindvégig előttünk legyen életünk könnyelműségének, meggondolatlanságának, tudatlanságának szomorú gyümölcse? Hogy egész életünkben magunk előtt lássuk gyermekünknek sikertelen, boldogtalan életét, s elszenvedjük néma, vagy egyenesen kifejezésre juttatott de mindenképpen jogos szemrehányását? Miért dolgozunk egyáltalán? Minek a tudomány, a művészet, civilizáció, kultúra, anyagi jólét, ha nem lesz kinek?

Reménytelen volna a helyzet? *Még nem!* De hogy reménytelenné ne váljon, minden egyes embernek össze kell fogni, ott ahol él és dolgozik, hogy megszűnjön e romboló járvány. E feladatra mindenki illetékes.

A síneken senki sem közlekedhet figyelmetlenül

A vasútnál nemcsak nézni, hanem látni is kell. Sokszor évődnek így egymással a dolgozók. Mélyértelmű megjegyzés ez, még akkor is, ha legtöbbször csak csipkelődés. Általában akkor hangzik ez el, ha egy elkövetett mulasztás figyelmesebb, gondosabb munkával megakadályozható lett volna.

Nem láttunk senkit a pályán, pedig figyeltünk — vallják egyöntetűen azok, akiknek látniok kellett volna. De vajon hihető-e, hogy ha valaki figyel, nem veszi észre a pályán dolgozó embereket? Aligha!

1964. november 28-án kifogástalan távolbalátási viszonyok között *Szob* állomáson a 424—163 sz. mozdonnyal

fordított állásban elütötték Retter Márta forgalmi szolgálattevőt.

A baleset következtében *nevezett csonkulásos sérülést szenvedett.* A vizsgálat szerint a mozdonyvezető látta, hogy 15 km/óra sebességű gépe elé a szolgálattevő belépett, érdeklődésére azonban fűtője — bár kilépni senkit nem látott — azt közölte, *„hogy igen a forgalmi szolgálattevő kilépett.”* Vallomása szerint azonban sejtelme sem volt arról, hogy kire vonatkozott a mozdonyvezető kérdése.

1965. január 12-én *Tuzsér* állomáson sípjelzés nélkül közlekedő 424—324 mozdony *halálra gázolta Simon Mihály pályamunkást.* A baleset után a mozdony megállás nélkül tovább haladt.

A mozdony személyzete csak Záhonyban tudta meg, hogy halálos balesetet okoztak.

A balesetvizsgáló bizottság többek mulasztása mellett jogosan állapította meg a mozdonyszemélyzet mulasztását is.

1965 február 18-án a debreceni fűtőház területen a fordított állásban közlekedő 411—346 sorozatú mozdony *halálra gázolta Pádár János fűtőt.* A balesetért a sérült mulasztásán kívül felelősség terheli a mozdony személyzetét is, akik az

előírt figyelési kötelezettségüknek nem tettek eleget.

Nevezettek állítják, hogy a vágányút közelében nem láttak senkit. A mozdony fűtője szerint akkor léphetett be Pádár János, amikor ő éppen befelé fordult.

Hasonló körülmények között történt *Györffy Erzsébet* balesete Ferencvárosban, *Székely Sándoré* pedig Békéscsaba állomáson. *Mindketten életüket vesztették.*

A vasút forgalmi vágányai között nem lehet figyelmetlenül közlekedni. *A figyelmesség, a gondos körültekintés mellett nélkülözhetetlen a dolgozók kölcsönös megértése, egymás iránti előzékenysége.* Akik a pályán dolgoznak, gondoljanak a járművek vezetőire, és lassú, késői félreállásukkal lehetőség szerint ne teremtsenek idegtépő bizonytalanságot. Járművezetőink pedig ne sajnálják a gőzsípot, a jelzésadást. Ha kell, mindaddig jelezzenek, amíg továbbhaladásuk nem biztosított. Gondoljanak arra is, főleg állomások és fűtőházak közelében, hogy számtalan más jármű, szinte percenként elhangzó sípjelzése és a munka zaja elvonja a pályán dolgozók figyelmét.

Ezért kell nemcsak nézni, hanem látni is, mert csak gondos, figyelmes, lelkiismeretes munkával akadályozhatjuk meg a baleseteket.

H. K.

Baleseti krónika

Tassi István [illegible] mateszalkai pályafenntartási [illegible]önökség 19 éves pályamunkása április 13-án egy hősugárral rakott gyorsan mozgó pályakocsira akart felugrani. *Az ugrást elvétette és a pályakocsi alá esett.* A baleset következtében lábán súlyos sérül[illegible] szenvedett.

★

Április 14-en [illegible] 959 [illegible] vonat személyze[illegible] *Kiskunhalas* és *Balotaszállás* állom[illegible]ok között figyelmen kívül hagyta az 1327/28 szelvényben lé[illegible]ő me[illegible] á[illegible]j jelzést. Enn[illegible]k követk[illegible]ében e[illegible]y térközbe került az előtte haladó [illegible]951 [illegible]sz. vonattal. A figyelmetlenség okozta veszélyeztetést időben s[illegible]rült elhárítani.

★

Április 16-án 02.23 órakor *Jánoshalma* állomáson a 2178. sz. áthaladó tehervonat a szabad II. helyett a foglalt III. vágányra járt és ott *kíméletlenül ütközött a vágányon álló 2199. sz. vonattal.* Az ütközés következtében mindkét vonat gépje súlyosan megrongálódott, több kocsi torlódott, illetve kisiklott. Személysérülés nem történt. A vizsgálat szerint a balesetet *Kiss István* váltóőr mulasztása idézte elő, aki a korábban végzett tolatás után a váltók helyes állásba való állítása nélkül, *álmából felebredve szabad bejáratot jelentett a 2178. sz. vonat számára. Nevezettet a szegedi igazgatóság* állásából felfüggesztette, s egyidejűleg eljárást indított.

★

Április 18-án 7383. sz. vonat e[illegible]őzetes értesítés nélkül a kocsikkal foglalt III. vágányra jár[illegible] *Kiskunhalas* állom[illegible]on. A súlyo[illegible] ve[illegible]z[illegible]l[illegible]eztetés *Török Imre* tar alékos váltóőr hibájából következet be, *aki a bejáró vonat előtt felületes váltóvizsgálatot tartott és a vonat fogadást is elmulasztotta.* Az összeütközést a mozdonyszemélyzet ébersége akadályozta meg. Az igazgatóság *Horti József* mozdonyvezetőt és *Skultéti Géza* mozdonyfűtőt jutalomra terjesztette fel. Egyidejűleg Török Imre váltóőrt mulasztása miatt állásából felfüggesztette és ellene az eljárást megindította.

★

Szob állomáson április 18-án Nemeslévi Mihály mozdonyvezető, 424 215 sz. mozdonyával engedély és menetjelzés nélkül megindult és az V. sz. váltón valamennyi kapcsolt és két futótengelyével kisiklott. A gépet csak darumenettel tudták visszaemelni. A kisiklás forgalmi akadályt okozott. Személysérülés nem történt.

Cikkünk nyomán

Lapunk március 1-en megjelen[illegible] számában *Havi 500-ért munka szállás a fassufniban* címmel cikke[illegible] k[illegible]zöltünk [illegible] mun[illegible]ásszá[illegible]l[illegible]sokon, [illegible]lal[illegible]oko[illegible]csikban és a ku[illegible]onfé[illegible]e bérleményeiben lakó pályaépítési és pályafenntartási szakszolgálat dolgozóiról. A cikkben [illegible]öbbek között foglalkoztunk a pécsi igazgatósághoz tartozó bala[illegible]onhogl[illegible]ri és ba[illegible]éi magánszemélyektől bérelt munkásszállásokkal is. Ezzel kapcsolatban a pécsi igazgatóság vezetőjétől, *Magyari István* elvtárstól [illegible] következő választ kaptuk:

„A cikkben foglaltakat igazgatóságunk azonnal vizsgálat tárgyává tette és megállapítottuk, hogy a leírtak részben helytállóak. Intézkedtünk, hogy a nem megfelelő szálláshelyet azonnal mondják fel és a dolgozók részére egészségügyileg megfelelő szálláshelyet biztosítsanak.

Azokkal szemben a[illegible]ik miatt a dolgozók ilyen körülmények között laktak, *szigorú felelősségrevonást alkalmazunk.* A későbbiek folyamán is állandóan felszínen tartjuk a munkásszállások ellenőrzését, hogy a jövőben ilyen hiányosságok ne fordulhassanak elő.

Batéi munkásszállásainkat is felülvizsgáltuk, de a cikkben foglalt hiányosságokat vizsgálatunkkor nem tapasztaltuk. Batéban ugyan van két darab 700 forintos bérleményünk, de mindkettő 2—2 szobából áll és több személy szálláshelyéül szolgál. Szállásaink bérezését minden esetben a tanácsi szervek által előírtaknak megfelelően állapítottuk meg. A megállapított bért igazgatóságunk is elfogadta.”

Miért vonták meg a jutalmat...

Prémium (latin eredet): Jutalom az államnak, vagy egyes üzemeknek, intézményeknek, társadalmi szervezeteknek tett különleges szolgálatért. Versenyen, pályázaton, kiállításon jutalom a legjobb műért. Pótlólagos jutalmazás. Jutalék üzleti tevékenységért.

Egyszóval prémium csak az átlagon felüli cselekedetekért, különlegesen jól végzett munkáért jár. Jól tudták mindezt a budapesti igazgatóság vontatási osztályán is, akkor amikor *a műszaki kocsiszolgálat* (Nyugati, Déli, Keleti) *2500 dolgozójától megvonták a februári prémiumot.*

Súlyos mulasztások

— Az elmúlt hónapokban naponta 4—5 panaszos levél és számos reklamáció érkezett hozzánk és a Vasúti Főosztályra — mondja *Fekete Imre,* a budapesti igazgatóság IV. osztályának kocsicsoport-vezetője. *— Ezek az észrevételek kivétel nélkül a műszaki kocsiszolgálat hanyag, felületes munkájára hívták fel a figyelmet. A sorozatos figyelmeztetés nyomán elrendelt vizsgálat is megállapította, hogy a nemzetközi járatoknál az elmúlt időben havonta mintegy tíz étkező- és hálókocsit irányítottak vissza műszaki hiba miatt. A belföldi forgalomnál ez a szám jóval több volt. Az ablakokat sem tisztították rendszeresen. Télen nagyon sok esetben nem víztelenítettek. Most tavasszal pedig hosszú ideig víz nélkül közlekedtek a kocsik.*

Az említetteken kívül még nagyon sok kisebb-nagyobb mulasztásról vallanak a jegyzőkönyvek. Ez is bizonyítja, hogy a műszaki kocsiszolgálat dolgozói hanyagul végezték munkájukat.

A jutalom többletmunkáért jár

A prémium megvonása érzékenyen érintette a műszaki kocsiszolgálat dolgozóit. Érthető, hiszen pár száz forinttal kevesebb került a borítékba. Tudni kell azonban, *hogy a jutalom a többletmunkáért jár.* A műszaki kocsiszolgálat dolgozói pedig még alapvető kötelességüknek sem tettek eleget, azt a munkát is hanyagul, felületesen végezték, amiért fizetést kapnak.

Szerintünk is tarthatatlan az az állapot, hogy hónapokon keresztül piszkos, gondozatlan kocsikban utazzon [illegible]ok tízezer ember.

A múlton keseregni azonban felesleges. A három budapesti műszaki kocsiszolgálati főnökség dolgozói *jó munkával, kiköszörülhetik a becsületükön, a vasút becsületén esett csorbát.*

Ha újból jól dolgoznak, ennek bizonyára jutalma is lesz. De miért kell egy jutalmat egy elvesztett jutalom árán visszaszerezni?

Sz. J.

Egyévi börtönre ítélték a törvényen kívüli mozdonyvezetőt

„Nem tudjuk, közönyösség, nemtörődömség, vagy cinikusság lett úrrá rajta, mert mindent nem lehet az alkoholra fogni. Egy azonban tény, hogy *Danileszk József* így nem élhet tovább. Sem ő, sem a családja, sem pedig a rákosi MÁV telep többi lakója.”

Ezekkel a mondatokkal fejeződött be lapunk múlt év december 13-i számában megjelent riport, amelyben Danileszk Józsefnek, a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetőjének társadalmi bírósági tárgyalásáról írtunk.

Akkor azt reméltük, hogy megszívlelte a társadalmi bíróság, a kollektíva intő szavát, és józan, becsületes munkásemberhez méltó életet él tovább. Sajnos nem így történt. *Az italozást, a családja üldözését, a verekedést tovább folytatta, sőt féktelen dühében emberhez nem méltó módon meg szolgálati lakását is szétzúzta.* Egy családi perpatvar után beverte az ablakokat, ajtókat rongált meg és összetörte a szoba berendezését is. A család, a 7 éves kisfiú, a két nagylány és az elvált feleség ismét üldözötté vált, mint éveken keresztül már annyiszor.

A vádlottak padján

Danileszk Józsefet végülis ez év februárjában *letartóztatták, és az ügyészség ifjúság elleni bűntett címén vádat emelt ellene.* Így került az ügy a Központi Kerületi Bíróság *dr. Székely István tanácsa* elé, s így került Danileszk József a vádlottak padjára.

Több mint 20 tanú kihallgatása és négyszeri tárgyalás után április 21-én hirdettek ítéletet. A ferencvárosi mozdonyvezetőt ifjúság elleni bűntettben mondták ki bűnösnek, és ezért őt *jogerősen egyévi börtönbüntetésre ítélték. Két évre pedig eltiltották a közügyektől.*

A társadalom, a kollektíva, a munkatársi összefogás tehát nem mentette meg őt, *pedig hányan és hányszor figyelmeztették.* A gyámhatóság, a rendőrség, a lakóbizottság, a párt- és a szakszervezet, a barátok, az ismerősök, a kollektíva legutóbb a társadalmi bíróság is. Eredménytelenül.

Legsúlyosabb, ami terhére róható, hogy nem gondolt arra: *az ő lehetetlen, botrányos embertelen magatartása, a 7 éves gyermek lelki, testi és szellemi fejlődésében komoly törést okoz,* hiszen a család nemegyszer éjszaka ablakon át, hálóingben menekült, karjukon a kisgyermekkel a részeges apa haragja elől.

Nem gondolt arra, hogy merénylet mindez a fia ellen, a családja ellen, merénylet a közösséggel szemben, akik között él, és merénylet a társadalom ellen is, ahol dolgozik. *Törvényen kívülinek érezte magát,* és a tárgyalás során is mindvégig megtartotta — dacból-e vagy meggyőződésből — cinizmusát, mérhetetlen közönyét.

A „Danileszk-ügy” még nem ért véget

Danileszk József bűnpere befejeződött. A „Danilesz-ügy” azonban ezzel még nem ért véget. A szolgálati lakás Danileszk József nevén van. A börtönbüntetés letöltése után — amennyiben addig nem történik változás — ismét oda tér vissza. Véleményünk szerint nem lenne helyes ismét egy áldatlan állapotot előidézni. *A megoldás feltétlen az lenne ha a MÁV segítene a családon, hogy nyugodtan, békességben élhessenek tovább.* Tudjuk, ez nem egyszerű kérdés, de segíteni kell elsősorban a három gyermek érdekében.

Az ítélet kihirdetése után beszélgettünk a családdal. Még egy szobát is elfogadnának, csak tudnák, hogy az övék. Ne rettegnének attól, hogy ismét visszatér a múlt, amit az emlékezetükből kitörölni ugyan nem lehet, de őszintén, igazán feledni szeretnék.

Szerényi József

Egy kultúrmunkás küzdelmes életútja

Beleszületett a borsodvidék szépségébe ,a századeleji proletárszegénységbe. *A 9 gyermekes családban a szegénység nagyobb volt, mint a gyermek számára a játszótér és nagyobb, mint Borsod festői szépsége.* A *Vadas* család tagjai csak a szegénységgel lehettek barátságban. A jól tanuló Lajosnak is az a sors jutott, mint a többi proletárgyereknek.

Korán kezdte az életet. 10 éves korában már az *Avasra* járt, söröskancsókat hordott iskola után órákig, pár fillérért. De ez is hozzátartozott a családfenntartáshoz. 13 éves korában a vasas szakmát tanulja.

Vadas Lajos

40 munkás esztendő

Most áprilisban múlt *40 esztendeje, hogy elismert folyamatos munkaviszonya van.* Nem volt még 20 éves, amikor a *Miskolci Vasutas Sportegyesület* középhátvédje, majd a *Miskolci Általános Munkáskórus* tagja lett. A dalos órákon találta meg a szegénységben is az emberséget a munkás dalosok között. 1927-ben a párt tagja lett. Aztán mindig ott volt a művelődés területén. ahol a párt számára hasznosat tehetett, szóval, dallal. S amikor ezért üldözték, akkor is a munkásügyet szolgálta. A dal. az igaz munkásszó szeretete vezette. tartotta benne a küzdeni akarás erejét a nehéz időkben. A zaklatások miatt otthagyta Miskolcot. 1941-ben *Csepelen* napszámos lett. és a vasutasok kórusában enekelt tovább. Amikor a Kerepesi temetőben *Somogyi—Bacsó* sírjánál a munkásdalosok tisztelgésén felcsendült a Marseillaise, *Vadas Lajos*, a tenorista is ott volt.

A rendőrség a haladó dalosokat is üldözte. de ő tovább enekelt mindaddig, amíg parancsot nem kapott a munkásszázadba való bevonulásra. Ahogy ő mondja — az „ezereves haza" fegyvertelen oltalmára. A front közelében eszköznek. *A kiutat a fogságba szökés biztosította.* Ez volt az egyetlen biztonság a szovjetekhez...

Amikor Vadas Lajos hazatért a felszabadult otthonba, amelyért ő is harcolt, öröm és mély fájdalom, felesége és egyetlen gyermeke s a nyolc testvér közül egyetlen életben maradt öccse fogadta.

Az élet folytatódik

1949-ben alapszervi párttitkár az *Északi Főműhelyben*, majd az üzemi pártbizottság agitációs- és propaganda titkára, később a műhely munkásellátási osztályának vezetője és *immár 12 éve a Törekvés Művelődési Ház igazgatója.* Szabad idejét a közösségnek áldozta. Ott volt a szakszervezet központi vegyeskarának alapításánál és részt vett valamennyi jelentős budapesti és vidéki kultúrális megmozdulásban.

Az út, amelyet a hatvanegy éves szorgos népművelő maga mögött hagyott, *a fáradhatatlan, igaz ember életútja.* Az egykori avasalji mezítlábas Lajoskáé, akiből futballista, dalos, szervezett munkás, a harmincas évek elejére pedig Vadas elvtárs lett és maradt hűséggel a legnehezebb időben is. Évek óta nagy hozzáértéssel vezeti a legnagyobb bánya és a vasútas népművelők, a munkások Lajos bácsija, *Ilosfalvi Róbert* és *Fodor János* operaénekesek egykori kórustársa nem lett miniszter. se gyárigazgató. Mellét is csupán két kitüntetés díszíti. Az egyiket, a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést 1957-ben, a másikat, a *Munka érdemérem* ezüst fokozatát az idén, felszabadulásunk 20. évfordulóján kapta.

Csendes, szerény, fáradhatatlan munkása a szocializmusnak, az új kultúrának. Küzdelmes életét nem jelzik fényes elismerések. homlokának barázdái és több tucat ősz hajszál árulkodik csupán az eltelt évekről, mert szíve, küzdeni akarása fiatalos maradt.

Kovács János

Kiállítás az üdülőben

A vasutasszakszervezet Kiváló képzőművészeti kör címmel kitüntetett *Képzőművészeti Iskolájának* rendezésében *képzőművészeti kiállítás nyílt a mátraházi vasutas üdülő társalgójában.* A kiállítást április 22-én *Kellner István*, a szakszervezet szervezési- és nevelési osztályának vezetője nyitotta meg. Valamennyi kiállított mű, festmény és grafika olyan vasutasok és vasutas családtagok munkája, akik a szolgálat, a mindennapi munka, a tanulás mellett esténként veszik kezükbe a ceruzát, és az ecsetet, szabad idejükben hódolnak a képzőművészetnek.

Csehszlovákiában vendégszerepel a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar

Az 1965. évi csehszlovák—magyar kultúrkapcsolatok egyik legjelentősebb eseménye a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar vendégszereplése, május 2-től 13-ig Szlovákiában.

A Debreceni MÁV Filharmonikusok több alkalommal szerepeltek külföldön: *1958-ban Lengyelországban, 1962-ben Franciaországban, 1963-ban Olaszországban, (Parma, Reggio-Emilia) és Ausztriában.* A zenekar külföldi vendégszereplése alkalmával mindenütt jelentős sikereket ért el. Különösképpen francia- és olaszországi vendégszereplésén halmozta el a kritika, dicsérő jelzőkkel. A zenekar karnagya *Rubányi Vilmos*, a Magyar Népköztársaság érdemes művésze. 20 évig volt a budapesti Operaház karnagya, két vidéki szimfonikus és operatársulat megalapítója, aki már többízben is nagy sikerrel szerepelt a Csehszlovák Szocialista Köztársaságban.

A Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar hangversenyének műsorán többségben magyar művészek szerepelnek. A magyar zenekultúra legjelentősebb reprezentánsait szólaltatják meg, műsorukon *Weiner Leó, Dohnányi, Liszt, Bartók, Kodály* művei szerepelnek. Programjuk igen gazdag és színvonalas, hiszen *Liszt, Bartók, Kodály, Dohnányi* neve nemcsak a magyar, hanem az egyetemes zenetörténet nagyjai közé sorolható.

Megemlékezés az édesanyákról

Április 29-én 25 több gyermekes családanyát látott vendégül szakszervezetünk elnöksége. Az anyák napja alkalmából *Szabó Antal* főtitkár elvtárs meleg szavakkal köszöntötte az édesanyákat, akik nemcsak a családi tűzhely mellett, hanem munkahelyeiken, a vasúti szolgálati helyeken is példamutatóan megállják helyüket. Meleg szavú köszöntője után az elnökség nevében pénzjutalmat adott át a résztvevőknek.

Azt hittem egykor...

Azt hittem egykor, az a bátor,
aki verni és ütni tud —
a felnőtt, ki vert, mint a zápor,
botozott — gyenge kisfiút.
Azt hittem: erős, aki zsákolt,
akit húzott a sár, az út.
Erősebb volt a Rend; s a gyáva
kardot kötött az oldalára.

Azt hittem egykor (így tanultam
iskolában), a hősi tett
a Tábornoké; s minden úrban
véltem valami nagy szívet.
Megértettem katona-korban
— engem ért golyó, szél, hideg;
s a tábornok úr büszkén várta
a jelentést: hány hős ment halálba.

És hittem mégis — emberibb kor
simogat majd e sebhelyes
világ arcán, s nem riad bottól
a gyermek; szabadság, béke lesz,
s az ősi rang kilép a sorból —
munkás fia, az ezredes.

FAZEKAS LAJOS

Az irodalmi pályázat eredménye

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége felszabadulásunk 20. évfordulója tiszteletére irodalmi pályázatot hirdetett.

A pályázatra 40 pályamű érkezett a *Magyar Vasutas* szerkesztőségébe. A bíráló bizottság az alábbi írásokat jutalmazza:

ELSŐ DIJ (1000 Ft): Szabó Béla *Az utolsó éjszaka* című elbeszélése.

MÁSODIK DIJ (500 Ft): „Sic itur ad astra!" jeligére érkezett *Régi történet* című elbeszélés.

HARMADIK DIJ (300 Ft): Gergely József *Megtérés* című elbeszélése.

NEGYEDIK DIJ (100 Ft): „Lillafüred" jeligére érkezett *Nővérkém* című elbeszélés.

ÖTÖDIK DIJ (100 Ft): dr. Bánkfalvy Gyula *A sorompóőr* című elbeszélése.

Egy-egy könyvet nyertek: *Krasznai László* Egy család megváltozott élete, *özv. Erdélyi Istvánné* Hogy is volt csak című írása, továbbá *Surányi József, Kiscséri István* és *Kovács János* írása.

SZABÓ BÉLA:

AZ UTOLSÓ ÉJSZAKA

(Részlet az I. díjat nyert pályaműből)

Alkonyodott...

Fázósan rázták ágaikat a fák. Mintha a soha el nem érhető csillagoknak integettek volna. Halk nesszel zenélt a szél. A völgy nyugovóra tért. Az est átengedte a hegyeken a távol megvillanó fényeket. Befogadta a csendet a völgybe, melyet időnként megtörtek a felhangzó hosszú morajlások.

A folyón átívelő híd pillérei zúzmarás ridegen feszültek a partfalak fölé. A hidegtől az acél néha nagyot roppant. Az őrtálló katona ösztönösen megrántotta puskája hevederét. Tekintetével a sötétséget kutatta.

Az éjszaka ráült a katona mellére. Nehezen szedte a lélegzetet.

A víz halk csobbanásokkal csurgott a híd alatt. A katona félt. Előbb csak azt hitte, hogy fázik. Furán ugrálni kezdett. Egyik lábáról a másikra. Mulya mozdulatokkal. Végül, hogy nem szűnt a reszketése, rájött, hogy fél... Megszorította fegyverét. Fiatal volt még, de már ember. Erőltette az agyát, hogy az asszonyra meg a gyerekére gondoljon. Képzeletével az asszonyi testtől áttüzesedett dunnára gondolt. Közben észre sem vette, hogy lábai a vasúti őrház felé viszik. Otthagyta a strázsát.

Egy darabig lepteinek kopogását figyelte.

Ismerte már a pályaőrt. Öreg ember volt már. Kenénykötésű, de melegszívű. Gyakran tért be hozzá melegedni. Apró kis irodájában mindig duruzsolt a tűz.

Megkocogtatta az ablakot.

Az öregember felkapta a fejét.

— Ugyan ki az ilyenkor? — szólt ki keményen.

A katona elmosolyogta magát, ahogy az öreg riadását nézte az ablakon át.

— A Bálint.

— Kicsoda?

— Bálint, a katona — ismételte másodszor is.

— Maga az! — Felállt és kinyitotta az ajtót.

— Kerüljék beljebb öcsém — mondta most már nyájasabban. — Fene egy éjszaka ez. Mintha minden olyan süket lenne. Ide a tűz mellé üljön...

Bálint letette fegyverét. Oldalzsákját átvetette a fején és az asztalra dobta. Bundáját megszokott mozdulattal gombolta végig és kibújt abból is. Leterítette a padlóra, a kályha elé. Jólesőt zsuszsantva rátelepedett. Fagytól gémberedett kezeit odatartotta az áradó melegnek.

A pályaőr közben kiment és egy jókora kenyérrel, sonkával és egy butykossal tért vissza.

Leereszkedett hivatalbéli asztalához. Invitálta a katonát is. Mintegy példát mutatva, enni kezdett. A katona csak nézte, nézte az öreget. Szemei megnőttek és érezte mint gyúlik a nyál szájának szögletébe. Nem kérette magát többször. Szótlanul falatoztak. Csak a tüz sustorgott panaszosan és kint a távíró drótok.

Vágtak a sonkából, aztán a kenyérből.

— Csak a nagy sötétség — mottyant az öreg.

— Meg a hideg — felelte a katona.

Kint a fák ágaikkal a csillagokat akarták leseperni.

— Tulajdonképpen mire vigyáz maga? — kérdezte az öreg és kezefejével megtörölte a bajuszát.

— A hídra — bökte oda a katona.

— Kitől féltik ezt a hidat?

— Rágyújt egy stábra? — kínálta a katona. Az öreg kivett egy Leventét.

— Mit tudom én — valaszolta a katona —, parancs, parancs.

— Nehogy felrobbantsák? — csökönyösködött az öreg. — Tudja, ezt a hidat akkor építettük, amikor ilyen kis kezdő emberke voltam — és a katonára mutatott. Ott voltam elejétől végéig. Az állványozáshoz olyan fenyőket vágtunk ki, hogy sírt az erdő, amikor ledőltek. Sokáig nem látszott semmi. Egyszer aztán hallja, egyszerre csak kilátszott. Érti? Úgy hirtelen jött! Mintha addig nem is vettük volna észre. Egyszerre csak átfeszült a folyó felett. De az még semmi, hallja...! Hanem amikor lebontottuk az állványozást. Olyan volt, mint egy szűz lyány dereka! Karcsú, csak úgy szökkent át a két part között. Az első vonaton rajta voltunk mindahányan.

— Tatus. maga nem rossz ember — szólt a katona, majd kényelmesen eldőlt a bundáján. Kezeit tarkója alatt összefonta.

— Nem rossz ez a maga kis főnöksége. Ha szerencsésen hazakerülök, egyszer el kell, hogy jöjjön. Meg kell ismernie az asszonyt, meg az öregemet.

Kotorászni kezdett a zubbony zsebében. Megviselt erszényéből egy ezerszer kézbevett képet húzott elő. Fürgén felugrott és odavitte a lámpafényhez. Az öreg messze eltartotta magától és úgy nézte.

— Csinos egy nőszemély — mondta. — De hiszen itt a gyerek is — alig vettem észre.

— Tudja. öreg — szólt hetykén a katona —, ha én mégegyszer megfoghatom az asszonyt...

Az öreg telt poharat nyújtott feléje.

— Mit gondol, meddig tart még? — kérdezte most az öreg.

— Már nem soká... nekem legalábbis, nem soká — mondta sokat sejtetőn Bálint, és rántott egyet nadrágszíján.

— Aztán miért nem tart soká magának?

— Lejár az obsit, ha megjönnek...

— Kik-e? — vágott szavába az öreg.

— Hát az utolsó egység... de hagyjuk ezt mondta a katona, és rápörkölt ismét egy Leventére.

Az öreg elégedetlenül mocorgott. De nem szólt. Egyszercsak nem bírta már a hallgatást.

— Aztán a híddal mi lesz? — kérdezte kissé bárgyú tekintettel.

— A híd... — felnevetett a katona A választ ujjával mutatta. A levegőbe peccintett. — Már beinjekciózták.

— Mit csináltak?

— Bálint megismételte az ujjaival az előbbit.

— Csak tán nem... az isten nem veri meg őket?

— Ne legyen gyerek tata. Minden hídnak egyszer vége van... — ...már pedig abból nem lesz semmi — vágott közbe az öreg.

— Ezek... ezek akarják. Hisz még a vonatukat is itt hagyták a két állomás között...

— Ne mondja?! — ült fel hirtelen a katona. Arca elborult. Hisz akkor engem itt elkaphatnak — mondta gyorsan. Hangja izgatottá vált. Kapkodva öltözött. — Köszönöm öreg. — Maga igazán jó ember... de nekem most vissza kell mennem! Gombolta a zubbonyát. A bunda ismét ráborult a testére. Táskája oldalához csapódott. A szíjkengyel karikák megcsörrentek. Csak a sisak volt hátra. Feltette azt is. S ott állt teljes fegyverzetben.

— Ne menj sehova... a hidat nem bántja senki...

— Nem a fenét — vágta rá a katona. Az öreg ismét belépett az iroda melletti kis őrház szobába. Onnét szólt vissza — mert ha bántaná — lépett vissza. Kezében egy Manlicher simult...

— Nem való a kezedbe már tatus. Dobd a fenébe — mondta Bálint és a kilincsre tette a kezét.

Az öreg megragadta a könyökét. — Várj! — Te akarod elintézni? A katona nem állhatta hideg kék nézését.

— Csak ha nem érkezne meg az egység

— Ne tedd meg... ne tedd meg, ha istent ismersz! — Most aztán hagyjon békét — kiáltotta a fiú és ellökte az öreget.

— Sokat ittunk, öregapám — és azzal kilépett az éjszakába.

— Gyere vissza — üvöltötte az öreg. A katona nem nézett vissza.

A tuskók már leégtek a kályhában. A kihűlő vas pattogva húzódott össze. Az öreg csak ült és nézett a lámpafénybe. Szemei nem láttak semmit. Halántékán egy ér keményen lüktetéssel árulta el szívverését. Töltött és ivott. Egymásután kétszer... háromszor. Hirtelen az asztalra csapott.

— Van isten? — kiáltott fel kétségbeesetten. — Ez a mulya kölyök még mindig azt fújja, amivel teletömték a fejét. Szívében harag lobbant.

Puskaropogásra riadt fel.

Aztán egy éles, áthatő, nagy dörrenés!

Az ajtót felszabta a légnyomás. A betóduló friss szél lesodorta az iratokat az asztalról. Az öreg felpattant, mint akit a kígyó mart meg. Tudta, hogy megtörtént... Fájdalmasan kiáltott fel... megtetted... megtetted... te... te átkozott! Gyufát gyújtott és felvette a puskáját. Kilépett, mint az imént a katona. Az ajtó nyitva maradt mögötte...

Futni kezdett a híd felé. Mint valami eszelős vénember. A sötétben elbotlott. Vad káromlással állt fel és lihegve kapkodta a levegőt. Futott tovább a híd felé...

Már csak rövid táv volt hátra. A folyó mellett felbúgott egy autó motorja. Fényszórójának csápjai megvilágították egy pillanatra a hidat. Olyan volt, mint gerincét tört gyönyörű állat. Tört tagjait mosta a csobogó víz.

Csukaszürke ruhás alakok ugráltak fel a gépkocsira. Felbúgott a motor és a kocsi eltűnt az éjszakába.

Az öreg a híd közelébe érve megbotlott valamibe. Estében meleg. puha tárgyat érintett.

Gyufát gyújtott. A pislogó fényben ott feküdt a katona. Még élt. A vénember ott térdelt mellette és szólongatta. Azt hitte, hogy csak megsebesült.

— El akartam vágni. tatus... — suttogta.

— Kelj fel, hazaviszlek — kérte az öreg és kezei rázogatták. hogy megszólaljon. De ekkorra már halott volt.

Kelet felől a derengés már ígérte a hajnalt. Az ágyúk torkolattüze sem látszott oly sűrűn.

Akkora lett a csönd, hogy fájt. A vénember a derengő hajnalba fájdalmas szívvel rakta ki a fiú apró holmiit a zsebkendőjébe...

Így talát rájuk a hajnal. A felrobbantott hídra, a halott katonára és az öregre...

Mozgalmas élet a Szegedi VSE házatáján

A szegedi Vasutas SE atlétikai szakosztályának reprezentását jól ismerjük. Sok magyar bajnokságon láttuk már. A világcsúcstartó Balázs Jolánnal is állt már egy dobogón... *Gelei Éváról* van szó. Pontosabban *Tóth Gyuláné*ról. A bordásfal előtt találjuk. Hol könnyed gimnasztikai gyakorlatot végez, hol nehéz súllyal a nyakában szökdécsel. Nem szokatlan látvány ez az alapozás időszakában.

Kakuszi Ferenc az SZVSE atlétikai szakosztályának edzője áll mellette. Szaktanácsokat osztogat Évának. Nekünk azt mondja:

— *Éva tavaly egy ideig nagy formában versenyzett. Sajnos ellenfelek nélkül. Ha komoly ellenfele is akad, megjavíthatta volna az országos csúcsot.*

— Idén megjavítja?

— *Szeretném* — válaszolja szerényen Éva. — *Célom a bajnoki dobogó valamelyik foka. Tudom nem lesz könnyű feladat...*

Tóth Györgyné Gelei Éva

A fiúk is szorgalmasan dolgoznak a tornateremben. A legérdekesebb egyéniség talán *Antal Andor*. Vékonyszálú szőke haja csapzottan hull izzadt arcára. Negyedórát dolgozott a bordásfalon, de a lélegzete cseppet sem szaporább, mint máskor. A gyaloglók ritkán fáradnak el negyedóra alatt. Antal Andor gyalogló.

Három éve versenyez, még egészen kezdő korában harmadik lett az országos ifjúsági bajnokságon, egy év múlva pedig megnyerte. Tavaly mint felnőtt tízezren harmadik, húszezren nyolcadik, az országos bajnokságon harmadik lett.

Tégla Ferenc különös szerszámmal, egy vastégelyével dolgozik. A súlylökés technikáját gyakorolja. Még mindig ifjúsági korú. Tavaly diszkoszvetésben Fejér mögött 50,69-cel a második lett az országos ranglistán.

— Mit vár az idei bajnoki évadtól?

— *Nem lesz könnyű dolgom. Fejér két és fél méterrel dobott nálam nagyobbat felnőtt diszkosszal. Mindent elkövetek, hogy az idén is jó eredményeket érjek el.*

Az SZVSE atlétikai szakosztálya az 1964. évi országos rangsorban a hatodik helyen végzett. Ők, hárman — a bemutatottak — sokat tettek ezért a helyért. De a többiek, *Varga Béla* gerelyvető, centiméterekkel megközelítette már a 70 métert, *Nagy János* — 200 gáton 25,3 a legjobb ideje —, de kevésbé ismert nevű versenyzők is szorgalmasan alapoznak.

A birkózóteremben is telt ház van. A versenyzők közül kiemelkedik a nehézsúlyú *Höhn* alakja. Mellette *Kovács Sándort* látjuk, akitől nemrégiben a következő nyilatkozatot olvastuk:

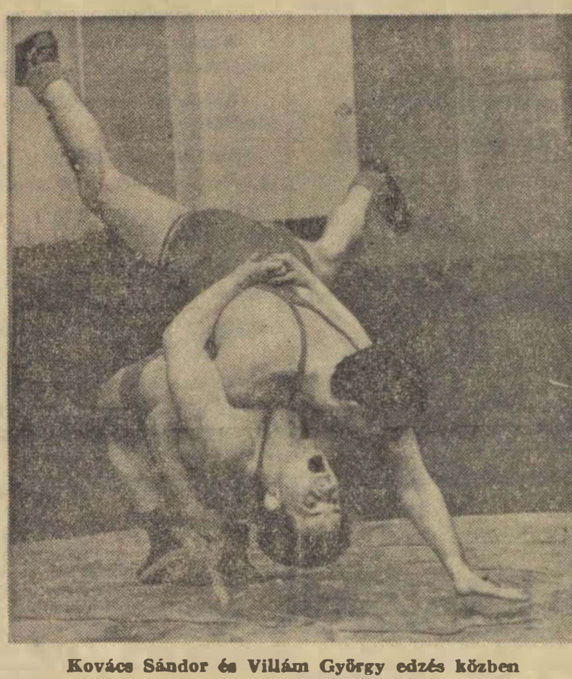
„Szeretnék részt venni a válogatott keret edzésein. További célom a válogatott tagjaként kiutazni a kötöttfogású világbajnokságra.”

A nyilatkozat távolról sem elbizakodottságról tanúskodik. Reális alapot ad hozzá az a hat vidéki és három magyar bajnokság, melyeken Kovács Sándor nyakába akasztották a bajnoki érmet.

Tavaly az olimpia előtt megsérült. Akkor maradt ki a válogatott keretből. Most már egészséges. Az alapozás idején napi negyvenöt-ötven mázsát emelt, s ezt még speciális birkozó edzésekkel egészítette ki.

Futó Géza edző irányításával szorgalmasan dolgoznak a szakosztály többi versenyzői is, hogy az idén is a hagyományokhoz híven jól szerepeljenek a versenyeken, bajnokságokon.

Naményi József



Kovács Sándor és Villám György edzés közben (Almási László felvételei)

Sportszerűségből, emberség[illegible]ől: kitűnő

— *Az volt a tervünk, hogy vasárnap reggel 6,25 órakor gyorsvonattal indulunk Szombathelyre, s miután oda 11 órakor megérkezünk, a Ki mit tud? nyilvános tv-adása miatt előrehozott időpontban, 14 órakor játsszuk bajnoki mérkőzésünket a volt NB I-es csapattal* — kezdte beszélgetésünket a felszabadulás utáni labdarúgásunk talán legkalandosabb körülmények között létrejött bajnoki mérkőzéséről *Szűcs Lajos*, a BVSC intézője.

— Szombaton, a biztonság kedvéért felhívtam a Déli pályaudvar Utasellátóját, s érdeklődtem: *rendben lesz-e a játékosok étkezése az étkezőkocsiban?* Meglepő választ kaptam: a legújabb hírek szerint a nyugat-magyarországi árvíz miatt *Sárváron szombaton délelőtt feloszlott a gyorsvonat.* A tengelyig érő víz miatt nem folytathatta útját. Induljunk tehát még szombat este, ha vasárnapra időben ott akarunk lenni az NB I/B. osztályú bajnoki mérkőzésünkön...

A hír kissé megdöbbentette az intézőt és Kiss Mihályt, a BVSC elnökét, akik először arra gondoltak, hogy ez a találkozó a totó-szelvényen is szerepel, *bizonyára nagy közönség várja a csapatokat a szombathelyi sporttelepen, tehát utazni kell!*

Taxiba szálltak, s a város legkülönfélébb pontjairól, s bestkörnyéki községekből *Pódról, Pilisről* és *Monorról* hedték össze a csapat tagjait — pontosan 11 játékost... Tartalékjátékos elvitelére már nem is gondolhattak, az orvost, a gyúrót sem tudták már értesíteni, s nem volt meg az edző, *Gyarmati János* sem... Ő a Budapesten tartózkodó Benfica-edzővel, egykori Red Starbeli játékostársával, *Schwarz Elekkel* elevenítette fel a közös emlékeket... Gyarmatit végül mégis csak megtalálták, *s este 18,03 órakor minden élelem nélkül útra kelhetett a BVSC*...

— *Az odafelé vezető út rendkívül viszontagságos volt* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kiss Mihály*. — Négy alkalommal át kellett szállnunk, s az árvízveszélyes területek kikerüléséért több alkalommal is visszafelé utaztunk. Az útvonal állomásai helyeken: *Celldömölkön, Bobán, Kisfaludpusztán*, majd *Zalaszentivánon* mindig névsorolvasást tartottunk, mert a néhány kocsiból álló szerelvényen a játékosok teljesen szétszóródtak: *a lépcsőkön, a folyosókon szorongtak, mindig helyet adva az időseknek, a gyermekes anyáknak.* akiknek az átszállásoknál példamutató szívélyességgel segítettek.

A vezetők elmondják, hogy az éhező, néhány órákat átélő játékosok végig az úton egy zokszót sem ejtettek, s többen is ezt mondták az egyesület elnökének: *„Az a fontos, Miska bácsi, hogy időben megérkezzünk .. Bizonyára sokan várják ezt a mérkőzést, egy kis felüdülést keresnek az utóbbi napok izgalmaiban...”*

Vasárnap hajnalban érkeztek meg Szombathelyre. A *Savaria* bárjának személyzete már hazaindult, amikor fűtőtűzként terjedt a hír: *nehéz, viszontagságos út után megérkezett a BVSC csapata.* A pincérek, takarítónők, a vezetők perceken belül ismét a helyükön voltak teával, vajas kenyérrel kínálták az alaposan megéhezett játékosokat. *„Ezt a szívélyességet, emberséget soha nem lehet elfelejteni”* — mondja Kiss Mihály.

Alig lehetett felkelteni a fiúkat a délelőtti ebéd idejére, s néhány óra múlva már ott kellett lenni a pályán, ahol várta a csapatot a volt NB I-es ellenfél.

— *Egy kis szerencsével nyerhettünk volna* — mondja az intéző —, *de végül 3:2-re kikaptunk. A közönség hálás tapsa a szép játékért mindenért kárpótolt bennünket a nehéz éjszakáért és az elveszített két pontért.*

Hétfőn hajnalban ismét Budapesten volt a BVSC labdarúgó-csapata, amelynek játékosai a Szőnyi úti sporttelepen fürödtek meg, majd mindenki a szokásos időben ott volt munkahelyén: *Ádám József* nyomdásztanuló az Athenaeum nyomdában, *Tordai Károly* kőfaragó a MÁV Magasépítési Főnökségén, *Varga Ferenc* alvázlakatos a Keleti pályaudvaron, hogy néhány példát említsünk.

A BVSC labdarúgói ezen a kalandos, sok emlékezetes hazai útjukon sportszerűségből, emberségből kitűnőre vizsgáztak...

Maros László

Helyreigazítás helyett

Lapunk január 16-i számában beszámoltunk Kussa Ferenc tapolcai mozdonyfűtő „viszontagságos” utazásáról.

A cikk megjelenése után a 8. szakosztály vizsgálatot rendelt el. Vizsgálat a következőket derítette ki: *Kussa Ferenc a debreceni járműjavítótól jegyzőkönyvileg december 24-én átvette ugyan a 326 160 számú hideg gépet, a műhely menettel azonban nem engedték kilépni, mert a kísérő nem volt a gépen. A mozdonyt csak december 28-án, négy nappal később vontatták ki a járműjavító területéről. A debreceni rendezőben tehát nem 117 órát, hanem csak 11 órát várakoztak.*

A „szenvedő” felet, Kussa Ferencet is kihallgatták, hiszen a cikk 252 óra távollétről tanúskodott. Az első kihallgatásnál még kitartott eredeti állításánál, később azonban beismerte, hogy a kérdéses 106 órát, a karácsonyi ünnepeket családja körében, Tapolcán töltötte.

Eszerint a cikkben említett 252 óra helyett a forgalmi szolgálatot *„mindössze” 112 óra terheli. Ez is sok.* Debrecen és Tapolca k[illegible]zött a 400 km távolságot 4 és fél nap alatt tette meg a hideggép, kísérőjével együtt. *A forgalom ezzel a teljesítménnyel sem nagyon dicsekedhet.*

Egyébként a cikk a tapolcai fűtőház főnökének kérésére, a menetlevél adatai alapján íródott. Akkor a cikk írója, de a szerkesztőség sem gondolt arra, hogy Kussa Ferenc félrevezette szolgálati feletteseit. Ezzel a cselekedetével lapunk hitelén is csorbát ejtett.

A szerkesztőség üzeni

Sárkány Dénes Győr, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor, Totka Károly Sz[illegible]ged, Hoffmann József Veszprémvarsány, Antal József, Kisvárdai János Miskolc, Molnár Árpád Pusztaszabolcs, Nagy Antal Géza Nagykanizsa, Szelle Ferenc Szob, Gondos Mihály Dombóvár, Pintér Lajos Vácrátót, Marosán Pál Debrecen, Boldizsár Gyula Békéscsaba: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Markos József Zalaegerszeg, Perlaki Gyula Sopron, Foki István Budap[illegible]t, Bognár Károly Tapolca, Szentgáli István Gyöngyös, dr. Bánkfalvy Gyula Sz[illegible]ged, Szabó Ferenc K[illegible]lenf[illegible]ld Pint[illegible]r Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Bék[illegible]csaba, Káprai Lász[illegible]ó Keszthely **Lev[illegible]leiket hely[illegible]zűke miatt közölni nem tudjuk.**

Bognár Károly Tapolca, Markos József Zalaegerszeg, Boldizsár Gyula B[illegible]késcsaba, Varga Ilona Nyúl, Galgóczi László Komárom, Valentovics Károly Mosonszolnok: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Hábel György [illegible]i[illegible]kolc: Tájékoztatását kö[illegible]zönettel tudomásul vettük.

Szomjas László Budapest: „Mementó” c. verse közlésre nem alkalmas, verstanilag gyenge.

Káprai László Keszthely: Példányszám felemelési kérelmét elintéztük.

HÍREK

— **Új kultúrtermet kaptak a pápai pályafenntartási dolgozók.** A régi műhelyből átalakított termet iskolai táblával és a szemléltető előadásokhoz szükséges egyéb „kellékekkel” is ellátták.

— **Május elseje ti[illegible]ztelctére** újabb felajánlások születtek Szob határállomáson. Az élüzem címmel kitüntetett állomás dolgozói vállalták a kocsiforduló gyorsítását, a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indítását

— **Eredményes volt az április 4-i ünnepi mű[illegible]zak** a békéscsabai fűtőháznál. Az utazószemélyzet 128, a mozdonyműhely 100 százalékra teljesítette a tervét, az üzemeltetési önköltségi terv pedig 108 százalékra alakult.

— **Jelentős szén- és olajmegtakarítást** értek el a felszabadulási munkaversenyben a debreceni fűtőház dolgozói. Javult az egy gőzmozdonyra eső 100 etkm teljesítmény is. Az első negyedévben 31 620 százelegytonnakilométer esett egy dolgozó gőzmozdonyra

— **Élüzemszint felett teljesítették** a kocsitartózkodási tervüket Szeged Rókus állomás dolgozói. Az előírt 90 százalékos szint helyett 95,58 százalékot értek el. A kőolaj és tüzelőanyag felhasználásnál 1 százalékot takarítottak meg.

— **Túlteljesített[illegible] április 4-i felajánlásukat** Vácrátót állomás dolgozói. Az anyagmegszabási normánál a vállalt 5 százalékkal szemben 10 százalékot takarítottak meg, a kocsitartózkodási tervet 95 helyett 100, a kocsikihaszn[illegible]lási tervüket pedig 98 százalék helyett 112 százalékra teljesítették.

— **A veszprém megyei szolgálati helyek közül** a pápai pályafenntartási főnökség dolgozói elsők között vásárolták meg a szolidari[illegible]i bélyegeket. Ez elsősorban a szakszervezeti bizottság felvilágosító és a gazdasági felelős jó munkájának eredménye.

— **Kerekeken guruló [illegible]szállodák.** A svéd vasutak hipermodern kerekeken guruló szállodák beállításával szeretnék népszerűvé tenni a turistautazásokat. Az új kocsikban minden utas részére külön fülke áll rendelkezésre. Ezeken a vonatokon le[illegible]z tusoló, mosógép, hölgyek részére hajszárító búra, telefon, bár, író- és olva[illegible]óterem.

— **32 000 tonnával több árut továbbítottak** az első negyedévben a tervezettnél Aszód állomás dolgozói. Ezzel az eredménnyel 39 vonatot takarítottak meg

— **A szocialista brigádmozgalom fejlődéséről.** a gazdasági feladatokról és a szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán szerzett tapasztalatokról tárgyaltak a debreceni fűtőház szocialista brigádvezetői. A felszabadulási verseny első szakaszában újabb 15 brigád tűzte célul a szocialista brigád cím elnyerését.

— **Új lakótömb épül Pusztaszabolcs állomá[illegible] mellett** a régi baraképületek helyén. Az egészséges, minden igényt kielégítő lakások építése 5 millió forintba kerül.

— **C[illegible]ehszlovákiában olyan vasúti teherkoc[illegible]i** mintapéldánya készült el, amely nemcsak oldalról és a tetej[illegible]n nyitható, hanem elől és hatul is. Így a ki- és a berakás[illegible]t a szállíttató felek gyorsan elvégezhetik.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Bp. VI, Ru[illegible] Lá[illegible]zló u 87. II. 9. sz. alatti 3 szobá[illegible], erkélyes, összkomfortos lakásomat Budapest [illegible]rül[illegible]n egy 1 szob[illegible] és egy 1 szoba [illegible]llo[illegible], vagy hálófülkés lakásra. Sótonyi János. Érdeklődni lehet bármikor.

— **Köröndön levő 3 [illegible]zobás** komfortos utcai lakást cserélnék tanácsi laká[illegible]ra a Damjanich utca környék[illegible]n [illegible]oba, hallo[illegible], komfortos, utcaira I. emeletig. É[illegible]deklődni 2 óra után 223—988 este 172—652[illegible] telefonon.

— **Dombóvári** 3 szoba, konyha, szuterén, összkomfortos 42 forint bérű tanácsi lakáso[illegible]t szolnoki, püspökladányi vagy debreceni kisebbért is elcserélném. Cím: Budai József, Dombóvár, Jókai út 19.

— **Egyedülálló** 2 szoba, konyha, elő- és fürdőszoba, éléskamra, külön épületben mosókonyhából álló, általam bérelt családi ház. termő gyümölcsfákkal, azonos értékű, lehetőleg Budape[illegible] XV ker.; MÁV-telepi lakás ellen[illegible]ben telekárban eladó. Érdeklődni 7—16 óra köz[illegible]tt, 189—900, vagy 30—73/124 m. számon lehet. Tóth Sándor.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervez[illegible]ti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket.

14. **számból:** 108 968/1965. I 2. B. A „Kiváló dolgozó” kitüntetés 1965. [illegible]vi létszámkeretének megállapítása.

103 800/1965. I/4. C. A vasúti biztosításokkal kapcsolatos egyes kérdések újabb szabályozása.

107 289/1965. I/8. A. Az F. 2., F. 3 és F. 4. sz. Forgalmi Utasítások R-mellékletének kiegészítése.

15. **számból:** 108 150/1965. I/2. C. Oktatásban résztvevő államvasúti dolgozók számának felmérése.

16. **számból:** 109 185/1965. I/8. D. 33 [illegible]zázalékos menetk[illegible]dvezmény eng[illegible]délyezése a Budapesti Nemzetközi Vásár látogatói részére.

109 582/19[illegible]5. AI. C. Felhívás kibocsátása a háztartá[illegible]i tüzelőellátásban részt vevő igényjogosultakhoz.

MAGYAR VASUT[illegible]S
A szer[illegible]ezett vasutas do[illegible]ozók lapja
[illegible]zerke[illegible]zti a szerkesztő bizo[illegible]
A szerkesztő bizottság vezetője: Gulyás János
Szerkesztő: Visi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Sz[illegible]rkesztőség: Budapest VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872, üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., R[illegible]kóczi út 54.
[illegible]zikra Lapnyomda

A VIT SORSJEGY NYEREMÉNYEI: BERENDEZETT CSALÁDI HÁZ GARÁZZSAL, MOSZKVICCSAL, BALATONI TELEK VIKENDHÁZZAL, AUTÓVAL, VIKENDHÁZAK, AUTÓK, HŰTŐGÉPEK, TELEVIZIÓK, MAGNETOFONOK, RÁDIÓK ÉS MÉG TIZEZER NYEREMÉNY.

A VIT-SORSJEGY ÁRA: 3,50 FT. HÚZÁS: JÚLIUS 11-ÉN.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM Ára 40 fillér 1965. MÁJUS 15.

Május 30-án lép életbe az új menetrend

Új expresszvonatok • Rövidebb menetidők Ingarendszer Miskolc környékén

Május 8-án *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes a sajtó képviselői előtt ismertette a személy- és áruszállítás időszerű kérdéseit, a vasút május 30-án életbelépő új menetrendjének főbb változásait.

Mint ismeretes, a népgazdaság 1965. évi tervei szerint a vasútnak 414,5 millió utast — *2 százalékkal többet, mint a múlt esztendőben* — kell elszállítania. A belföldi forgalom mellett hazánk megnövekedett idegenforgalma is mind nagyobb feladatok elé állítja a vasutat. A múlt évi tapasztalatok alapján *az idén még nagyobb idegenforgalomra számíthatunk.* Az új menetrend messzemenően figyelembe veszi a nyári hónapokban várható nagy nemzetközi és hazai forgalmat.

A nemzetközi vonatok menetrendjét, amely *több érdekes változást tartalmaz* — az idén először — *két évre határozták meg.* A belföldi vonatok menetrendje más vasutakhoz hasonlóan továbbra is egy évig érvényes.

Az új menetrendben tovább bővül az összeköttetés mind a baráti, mind a nyugati országokkal.

Egész éven át *új vonatpárokat, közvetlen kocsijáratokat* helyeznek forgalomba és kibővítik az idényvonatok közlekedését. A vonatok menetrendi fekvésének megváltoztatásával több viszonylatban kedvező utazási, illetve csatlakozási lehetőségeket biztosítanak.

Az *Orient expressz* például Párizs—Basel—Wien—Hegyeshalom—Budapest Keleti pu.—Curtici—Bukarest között egész éven át naponta közlekedik Budapest—Wien között az eddigi két vonatpár mellett a nyári időszakban, július 3-tól szeptember 5-ig új gyorsmotorvonat, a *Wien—Budapest expressz* teremt közvetlen összeköttetést. Kényelmes összeköttetést biztosít Budapest és Belgrád között az új menetrendben első ízben közlekedő *Budapest expressz* négyrészes motorvonat. *Metropol* néven új vonat közlekedik Budapest Nyugati pu.—Prága—Berlin között. Prága—Komárom—Székesfehérvár—Gyékényes—Zágráb—Rijeka között Budapest kikerülésével június 26-tól szeptember 14-ig közlekedik a *Balaton—Jadran expressz.* Egész éven át naponta új gyorsvonatpár közlekedik Budapest—Venezia között.

A *Hidasnémeti* átmenetben a nyári főidényben és az év végi időszakban jelentkező erős utasforgalom tette szükségessé egy új második gyorsvonatpár forgalombahelyezését. Az új gyorsvonatpár közvetlen kassai kocsijáratai a nyári főidényben június 20-tól szeptember 5-ig vasárnap a közvetlen *miskolc—balatoni* gyorsvonattal közlekednek. Ezeken a vasárnapokon a budapest—kassai közvetlen kocsijáratokat Kőbánya-felső pályaudvaron egyesítik, a *Siófok—Miskolc* között közlekedő közvetlen gyorsvonattal.

A szentgotthárdi határmenet személyforgalomra történő megnyitása

kedvező utazási lehetőséget nyújt hazánk és a szomszédos Ausztria megnövekedett turista forgalmában.

Az új menetrend életbelépésével ugyanis új gyorsmotorvonatpár közlekedik Budapest—Graz között.

A *Budapest—Moszkva* között közlekedő gyorsvonat, továbbá a *Pannónia expressz* és a *Hungária expressz* menetrendi fekvésében is jelentős változás történik.

Az új menetrendben tovább csökken a nemzetközi vonatok menettartama.

Az átfutási idő megrövidítését a Diesel-vontatás továbbszélesítésével éri el a MÁV.

A Szovjetuniótól vásárolt 2000 lóerős új vonali Diesel-mozdonyokat tehervonatok továbbítására használjuk. Az így felszabaduló NOHAB-mozdonyok pedig május 30-tól a *Balt Orient expresszt* a Nyugati pu. és Biharkeresztes, a *moszkvai* gyorsot a Keleti pu. és Záhony, a *Wiener Walzert* és az *Orient expresszt* a Keleti pu. és Curtici között mindkét irányban NOHAB Diesel-mozdonyok továbbítják. Ezáltal a Balt Orient expressz menet-

(Folytatás a 3. oldalon)

Levelezés után találkozás

1965. június 27. Balatonalmádi:

Vasutas, közlekedési és postás ifjúsági találkozó

A KPM, a KISZ-központ, a Vasutasok Szakszervezete, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete, valamint a Postás Dolgozók Szakszervezetének elnöksége *június 27-én Balatonalmádiban rendezi meg a vasutas, a közlekedési és postásfiatalok találkozóját.* A találkozóra a felszabadulás 20. évfordulója, a IX. VIT, a szolidaritás, a béke és barátság jegyében készülnek a fiatalok.

A találkozó programját lapunk következő számában ismertetjük.

A *Lökösháza* és *Curtici* határállomás vasutas küldöttei a szakszervezeti bizottság és a szocialista brigádok kezdeményezésére április közepén Szob állomásra látogattak el, ahol találkoztak *Szob* és *Sturovó* közös határállomás dolgozóival. *A két közös határállomás szocialista brigádjai már régóta leveleznek egymással, személyes találkozásra azonban csak most került sor.*

Az egésznapos megbeszélésen olyan gazdasági és szakmai feladatokat vitattak meg, amelyeket majd a növekvő nyári forgalomban — tranzitszállításoknál — hasznosítani tudnak.

A tanácskozás folytatására Curticiben kerül majd sor. A közeljövőben ugyanis a sturovóiak ülnek vonatra, hogy viszonozzák kollégáik látogatását.

Szelle Ferenc

Gáton, töltésen, sínek mentén

Vasutasok hősies küzdelme az árral

Nick és a Rábahíd között a pusztító ár alaposan megrongálta a pályatestet is. *(Honti József felvétele)*

Az ár észrevétlenül jött. Hirtelen és alattomosan, mint egy ragadozó, amikor áldozatára csap. *A kis patakok szelíd, csendes vize haragos, sárga tengerré változtatta az Ikva mentét.* Hömpölygött, zúgott a víz, maga előtt sodort fákat, hídakat, villanyoszlopokat, vagyont és életet.

Védekezni nem tudtak ellene.

A soproni MÁV pályafenntartási főnökség ügyeleti szobájában szinte percenként csengett a telefon. Az állomások, őrházak jelentették, hol, merre tart a víz.

A kis, kék fedelű ügyeletesnaplónak már nincs funkciója. *„Munkák befejezve"* megjegyzéssel hit fekszik előttem. Csak a leírt betűk és az újra épített sínek tanúsítják, *hogy a nehéz, veszélyes órákban a vasutasok, különösen a pályamunkások milyen áldozatos, hősies munkát végeztek.*

Lapozzuk csak végig a naplót és lássuk, mit rejtenek a sorok.

KRITIKUS NAPOK

1965. IV. 22. csütörtök. A Répce vize rohamosan emelkedik. Elrendelték az éjjelnappali árvízvédelmi ügyeletet.

Április 22. 21.38 óra. *Bükk-Répcevis* között a 731—748-as szelvényekben a víz elérte a padkát. 23.20 órakor a forgalmat leállították.

Még uevanezen az éjszakán *Fertőszentmiklósról* is jelentették, hogy az Ikva-hídnál veszélyes a helyzet.

Április 23. 6.45 óra. Izgatott hang jelentette, hogy *Répceszemere* és *Répcelak* között 160 méter hosszan a Répce árapasztó vize a vasúti töltést teljesen elmosta.

A megáradt patakok ezen a napon már medrükből kiléptek. Falvakat, földeket öntött el a víz, hatalmas erővel rombolt, amerre csak utat talált magának.

A Vas és Győr-Sopron megye egyébként békés folyói, a *Rába*, a *Répce*, a *Marcal*, az *Ikva* és sorolhatnánk még tovább — ezekben az időkben az ember ellenségévé váltak. S az ember? Küzdött, harcolt úgy, ahogyan egy ádáz ellenség ellen kell. Ez a harc is könyörtelen volt.

De nézzük csak tovább a bejegyzett sorokat.

1965. IV. 24-én 7.40. A Rába *Uraiújfalu* fölött kettészakította a gátat és a megáradt víz veszélyeztette a *Kenyeri-Nick* közötti pályatestet. Déli 12 órakor a rohanó víz mint egy kis játékszert, egy könnyű kis fadarabot, Kenyeri és Nick között *950 méter hosszan elsodorta a vasútvonalat,* kidöntötte a telefonoszlopokat.

Egy nappal később az ár elárasztotta a Fertődi Állami Gazdaság kis gazdasági vasútjait is. A *Hansággal* és *Tőzeggyármajorral* az összeköttetés teljesen megszakadt. Csak kétéltű honvédségi járművel lehetett az összeköttetést fenntartani.

Több tízezer hold került víz alá, és több millió forint kár keletkezett.

Az Észak-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság területe tengerré változott. Az eső közben állandóan esett. *S az emberek*

ÉJJEL-NAPPAL A GÁTON,

a töltésen, a sínek mentén dolgoztak. Fáradtságot nem ismerve küzdöttek az árral az életekért. 24 órát dolgoztak egyfolytában, mert ezt követelte az emberi kötelesség, a lelkiismeret.

Legsürgősebb feladat a vasút helyreállítása volt. S a nehéz napokat most a napló lapozgatása közben *Halmai Imrével*, a soproni pályafenntartási főnökség vezetőjével és *Lőkös Lajos* műszaki intézővel idézzük fel.

— *Az élüzem-ünnepségünket tartottuk, amikor riasztottak bennünket. Mennünk kellett. Zuhogó esőben, mostoha körülmények között kezdtük a helyreállítási munkát. Az első napokban teljesen egyedül voltunk. Csüggedni azonban nem csüggedtünk, mert tudtuk, hogy a vasútvonalra nagy szükség van.* Később már segítséget is kaptunk. Április 28. és 30-a között a szombathelyi igazgatóság a pápai pályafenntartási főnökség gépesített mozgó pályamesteri szakaszát is idevezette a Kinyeri és Nick közötti legveszélyesebb részre. 200 dolgozó éjjel-nappal a sínek mentén volt. Megfeszített, áldozatos munkájuknak köszönhető, hogy április 30-án 15,30 órakor a 213-as számú motorvonat már áthaladhatott ezen a szakaszon.

BECSÜLETTEL HELYTÁLLTAK

— *A kooperáció, a szervezés és az anyagi támogatás kitűnő volt* — veszi át a szót Lőkös Lajos. — *Mindent megkaptunk, amire szükségünk volt. A munka nagyságára jellemző, hogy 310 vagon salakot építettünk be erre a szakaszra.*

A soproni pályafenntartási főnökség dolgozói *becsülettel helytálltak* és május 7-én, pénteken, 15 nappal a borzalmas áradás után a pályatest bemérése is megtörtént. Megindult a zavartalan forgalom.

Ma már túl vannak mindenen. Visszaköltözött a nyugalom és a béke Ikva völgyébe. Csak a napló, az emlék és a feléoült új vasútvonal tanúskodik az emberek hősies helytállásáról.

Szerényi József

Márciusban is a budapesti igazgatóság végzett az első helyen

Az igazgatóságok március havi teljesítményei a következők szerint alakultak:

Budapest	**103,49%**
Debrecen	**102,99%**
Miskolc	**102,65%**
Pécs	**101,88%**
Szeged	**101,46%**
Szombathely	**101,52%**

A fenti eredmények alapján — forgalmi és üzemi balesetekből adódó levonások után — a *budapesti* igazgatóság 419 300, a *debreceni* igazgatóság 90 700, a *miskolci* igazgatóság 135 000, a *pécsi* igazgatóság 93 500, a *szegedi* igazgatóság 100 000, a *szombathelyi* igazgatóság pedig 98 700 forint jutalomban részesült.

Az első negyedévben az állami szállítási tervet 98,42 százalékra teljesítettük. *Az elmaradás februárban következett be, ami nagyrészt olyan betervezett belföldi szállításokból adódott, amelyeknél igény nem jelentkezett,* másrészt pedig olyan import küldeményekből, amelyeknek belépése nem történt meg. Januárban és márciusban a feszített operatív kocsigényes szállítási tervet teljesítettük. Ennek eredményeként az első negyedévben — beleértve az import és tranzit küldeményeket is

a bázishoz viszonyítva 1 millió 551 000 tonnával több árut szállítottunk.

Külön ki kell emelni, hogy a bázisidőszakhoz mérten *minőségi szempontból is számottevően javult a vasút munkája.* Mind a személyszállító, mind a tehervonatok menetrendszerű közlekedésénél olyan eredményeket értünk el, mint az előző évek legkedvezőbb nyári hónapjaiban. A tehervonatok menetrendszerűségének javulásához nagymértékben hozzájárult a vonatközlekedési terv gondosabb betartása. Az elmúlt év március havában a tehervonatoknak mindössze 47,1 százaléka indult menetrendszerint az előírt eleggyel és az előírt viszonylatban. Ezzel szemben az ez évi márciusi eredmény elérte a 63,8 százalékot.

A vonó- és vontatott járműveknél elért eredmények is igen kedvezően alakultak.

Az egy dolgozó, valamint az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény hálózati tervét jelentősen túlteljesítettük.

Ennek eredményeként — a bázisidőszakhoz mérten — a dolgozó mozdonyok teljesítménye 8,9, a vonali mozdonyok teljesítménye pedig 9,6 százalékkal emelkedett.

A teherkocsik gazdaságos kihasználására jellemző célkitűzések március hónapban kedvezően alakultak. Ezt bizonyítja, hogy a kocsitartózkodási átlagidőt az előző év március havában elért eredményhez mérten 1,28 órával csökkentettük.

1965 V. 21—31

Budapesti Nemzetközi Vásár

A *Budapesti Nemzetközi Vásár* évről évre több és több látnivalóval szolgál az érdeklődőknek. Az elmúlt évben a hazai ipar seregszemléje mellett 35 ország mutatta be termékeit.

Az idén május 21-től 31-ig tartja nyitva kapuit a Budapesti Nemzetközi Vásár. A nagyszámú külföldi részvevővel megrendezésre kerülő bemutató ezúttal is méltán számíthat az ország lakosságának nagy érdeklődésére. A vásár hivatalos részvevői között ott találjuk a *Szovjetunió, Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, NDK, Románia, Jugoszlávia, Kuba, Ausztria, Anglia, Belgium, Hollandia, India, Izrael, Irán, Irak, NSZK, Olaszország, Indonézia, Brazília, Svédország, USA, Kuwait, Tanzánia* és *Nigéria* iparának termékeit.

A magyar ipar is sok újdonsággal vonul fel a vásárra. Ismét lehetőség nyílik arra, hogy a hazai és a külföldi szakemberek, a vásár valamennyi látogatója teljes áttekintést nyerjen iparunk legújabb és legszebb termékeiről.

Külön pavilonban mutatják be a felszabadulás óta 20 év alatt végbement ipari fejlődést és az eredményeket.

A Budapesti Nemzetközi Vásár rendezősége a MÁV-val karöltve az idén is 33 százalékos vasúti kedvezményt biztosító vásári igazolványt bocsát a látogatók rendelkezésére.

Gondosabban végzik a szerelvények tisztítását

Műszaki konferencia a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél

Közel negyven reszortvezető, részleg- és művezető részvételével tanácskozott a *Budapest Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* termelési tanácskozásait előkészítő műszaki konferencia. Az első negyedév munkájának értekelése, a második negyedév tervfeladatait, végrehajtását biztosító intézkedések és a kocsitisztítás helyzete szerepelt az ülés napirendjén.

A főnökség dolgozóinak utóbbi két havi munkáját javulás, fellendülés jellemzi. *A teherkocsi részlegvizsga javításokban 24, a középjavításban 10 kocsival túlteljesítették a tervet.* Az időszakos tisztításnál viszont 122 tengellyel kevesebbet végeztek a terv előirásánál. *Csökkent az ittasságok száma, de a fegyelem még mindig nem kielégítő.* Néhány részlegvezető még mindig nem a munkához való új viszony megteremtésében látja feladatát, hanem csupán formaságokra törekszik a fegyelem megjavításában.

A tervelmaradás jelentős előidézője, hogy a művezetők, reszortosok, munkairányító és ellenőrző tevékenysége sem megfelelő. A dolgozók többsége kész a tervfeladatok maradéktalan végrehajtására. Ezt bizonyítja az is, hogy az első negyedévhez viszonyítva a második negyedévben, *a felszabadulási munkaverseny hatására gondosabban végzik a fordavonatok, a nemzetközi és a belföldi gyorsvonatok tisztítását.* Ez a törekvés azonban csak akkor lesz eredményes, ha a forgalom is végrehajtja a nemzetközi szerelvényekben közlekedő magyar kocsik hatnapos cseréjének betartására vonatkozó szolgálati utasításokat. Egyöntetű megállapítást nyert az is, hogy az utazó takarítónők munkája sem megfelelő.

Az első negyedévi tervelmaradáshoz, valamint a kocsitisztításnál tapasztalható mulasztásokhoz nagymértékben hozzájárult, hogy a másfél év előtti *hét szocialista brigádból már csak egy tevékenykedik.* Feloszlásuk oka a műszaki vezetők nem megfelelő szervező és irányító tevékenységében keresendő.

A beszámolóban amelyet a főnökhelyettes tartott, nem sok szó esett a termelési tanácskozások beszámolóinak tartalmi igényéről, módszereiről. A konferencia résztvevői, a termelési tanácskozások előadói, *nem kaptak elég módszerbeli segítséget a beszámolók előkészítéséhez.* Nem esett szó súlyának megfelelően a munkaversenyről, de a több mint 120 000 forint megtakarítást eredményező felszabadulási ünnepi műszak tapasztalatairól sem.

A vita sem volt élénk. A részvevők közül mindössze öten kértek szót. A javítási részleg vezetője például elmondotta, hogy *a terveket mindig késve, a tervidőszak beindulása után néhány héttel kapják meg az igazgatóságtól.* Így a főnökség, a részlegek és reszortok hetekig terv nélkül, találomra munkálkodnak. A termelékenységi mutatót is csak áprilisban kapták meg. Ilyen körülmények között valóban lehetetlen a részlegek, csoportok, brigádok, főként az egyes dolgozók tudatos, tervszerű irányítása, tervellátása, a munkaverseny szervezése.

Bulla Péter reszortvezető javasolta, hogy a tárolóvágányok téli fűtést szolgáló gőzvezetékeit a gyári időszakra lássák el levegővel. Ezzel ugyanis jelentősen meggyorsulna a szerelvények portalanítása. Ezután megjegyezte, hogy az import útján beszerzett 3 darab kazánfüstgőz elemző készüléket — *melynek beszerzésére és felszerelésére negyedmillió forintot fordítanak* — javaslata ellenére sem oda szerelik, ahol legszükségesebb. Szóvátette, hogy *sok hibával javítják a kazánkocsikat a miskolci járműjavítóban.* Az őszi fővizsga után a 66-os számú kazánkocsi egész télen mindössze háromszor volt üzemeltethető, de akkor is csak külön javítással. A kazánkocsik fővizsgáinak és a kocsifővizsgáknak az összehangolása sem egyezik meg minden esetben a gazdaságosság és célszerűség követelményeivel.

A műszaki vezetők gyér aktivitása ellenére, figyelemre méltó javaslatok születtek a konferencián. Ezeket *Trecska Sándor*, a kocsiszolgálat főnöke így összegezte: *Május 20-ig kidolgozzák a nemzetközi és belföldi gyorsvonatok, továbbá a személyvonatok és tartalékkocsik tisztításának új technológiáját.* Megfelelő munkaerő-átcsoportosításokat végeznek a tisztításnál mutatkozó hibák felszámolásáért. Műszaki értekezleten vitatják meg a kocsitisztításnál bevezetett újítások rendszeres alkalmazását, mivel az elfogadott és bevezetett újítások közel 50 százalékát nem alkalmazzák.

A törvényesség, a helyes munkáltatás és a dolgozók jogainak megfelelő érvényesítése érdekében a vezetők számára egyelőre havonta bevezetik a munkaügyi és más fontos rendeletek rendszeres oktatását.

Ezek az intézkedések azt mutatják, hogy a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség életében a közeljövőben olyan változások várhatók, melyeket az utazóközönség, és a főnökség dolgozói együttesen élvezhetnek majd.

Kovács János

25 év a vasút szolgálatában

Szeged állomás dolgozói közül ebben az évben huszonketten töltik be a 25. szolgálati évüket. *25 év a vasút szolgálatában, nem kis idő.* És milyen 25 év. Egy egész történelem, hiszen a legnehezebb időben, történelmi időben álltak becsülettel helyt ezek az emberek.

Nem lehet és nem is tudunk 22 nevet felsorolni. Megemlékezni róluk, köszönteni, üdvözölni őket azonban úgy érezzük, mindannyiunk kötelessége.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Nemzetközi közlekedési konferencia Szófiában

Május 10—15 között Szófiában tartotta IV. nemzetközi szakmai konferenciáját a *Közlekedési-, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége.* Olyan fontos kérdések szerepeltek a konferencia napirendjén, mint az élet- és munkafeltételek megjavításáért, a szakszervezeti és demokratikus jogok biztosításáért, a nemzeti függetlenségért és a békéért folyó harc kérdései.

Az 1949 decemberében Bukarestben alakult Nemzetközi Szakmai Szövetség jelenlegi elnevezését az 1953. évi pragai egyesülési konferencia határozata alapján vette fel. Szakmai tagozatai a *Szakszervezeti Világszövetség* kebelén belül működnek. Működésük széleskörű demokratikus alapokon nyugszik. A szakmai tagozatok nemzetközi jellegüket eredményesen tudják felhasználni arra, hogy egy-egy szakmának bizonyos országban kezdődő harcát — a sikerek érdekében — nemzetközi méretűvé szélesítsék.

A nemzetközi szövetség a közlekedési dolgozók minden rétegét magában foglalja, ide tartozik a vasutas, a közúti szállítási, a városi közlekedési, a légi szállítási, a tengeri szállítási, a folyami hajózási, a kikötőmunkások és halászati dolgozók szakszervezete.

A magyar vasutas és közlekedési szakszervezeteket hattagú küldöttség képviselte Szófiában, a IV. nemzetközi szakmai konferencián. A küldöttséget *Földvári Aladár*, a Közlekedési és Szállítás Dolgozók Szakszervezetének főtitkára vezette, tagjai *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára, *dr. Bartók Lászlóné* szakszervezetünk nemzetközi felelőse, *Végh Ferenc*, a vasutasszakszervezet Fejér megyei bizottságának titkára, *Magyar István*, a 7. sz. Autóközlekedési Vállalat szakszervezeti bizottságának titkára és *Vedres József*, a „Közlekedés" c. lap felelős szerkesztője.

A konferencia munkájával lapunk legközelebbi számában részletesen foglalkozunk.

V. J.

Rászolgált a bizalomra

Dobos László

Húsz esztendeje a vasutat, 18 éve pedig a Távközlő- és Biztosító Berendezési Építési Főnökség dolgozóinak közvetlen érdekelt is szolgálja *Dobos László*, a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára. Most is olyan egyszerű, közvetlen ember, mint húsz évvel ezelőtt, amikor műszerészként a távirdaintézőség szolgálatába állt. Szakmai pályája is gyorsan ívelt felfelé. Műszerész szakmunkásból csoportvezető, normás, majd építésvezető lett. Mindez egyetlen évtized alatt. Akik ismerik, úgy mondják: *otthon van a szakmában.*

1946 végén tagja volt a vasutasok budapesti szakszervezeti bizalmi testületének. Azóta megszakítás nélkül szolgálja munkatársai, több mint ezer dolgozó érdekeit. A közés egyéni érdek igazságos érvényre jutásáért egyformán munkálkodik.

Az eltelt két évtized alatt változatos és sokrétű feladatokkal bízták meg Dobos Lászlót. *A bizalmi tisztség után az üzemi bizottságban kultúrnevelési felelős lett, majd termelésfelelősként dolgozott. Ezután a műhelybizottság irányítására kapott megbízatást. A sok esztendős szakmunka és a társadalmi munka után 1959-ben a szakszervezeti bizottság függetlenített titkárává választották.*

Munkája bonyolultabb, mint a legkvalifikáltabb műszerész tevékenysége. Másfél száz választott szakszervezeti aktíva tevékenységét szervezi, irányítja és segíti. Az aktívák összefogása és a 22 munkahelyen, több mint ezer — köztük 600 szállaslakó — dolgozó érdekeit képviselni nem könnyű feladat. Dobos László ilyen körülmények között is közmegelégedésre végzi munkáját. Ezt bizonyítja az is, hogy a legutóbbi választáson a tagság a szakszervezeti tisztségviselők több mint 80 százalékával együtt őt is újraválasztotta.

A dolgozók bizalma, elismerése mellé felszabadulásunk 20. évfordulójának előestéjén megkapta, a felsőbb szervek elismerését jelentő *Szakszervezeti munkáért* jelvény arany fokozatát. Dobos László rászolgált a bizalomra.

(kj)

Vasutasok a gyarmati népekért

A Borsod megyei bizottság területén a dolgozók röpgyűléseken fejezték ki tiltakozásukat az amerikaiak agresszív háborús politikája ellen. Mélységesen elítélték, hogy az agresszorok harci gázt is alkalmaznak a del-vietnami hazafiak elleni háborúban. *Dolgozóink együtt éreznek a délvietnami hazafiakkal és forintjaikkal is segíteni kívánják őket, egyöntetűen csatlakoztak a Magyar Szolidaritási Bizottság felhívásához.*

Borsod megyében széles körű mozgalom indult a szolidaritási bélyegek megvásárlásáért, melyben a miskolci, a szerencsi, a berentei csomópontok, valamint Sátoraljaújhely, Bánréve, Miskolc-Gömöri, Diósgyőr, 48. sz. Utasellátó, Hidasnémeti és az Építési Főnökség dolgozói jártak az élen. Eddig ugyanis több mint 20 000 forint értékű bélyeget vásároltak meg.

(kisvárdai)

A közelmúltban a BVKH gazdasági és mozgalmi vezetői bensőséges ünnepségen vettek búcsút 16 nyugalomba vonuló dolgozótól. Képünkön Varga Miklós szb-titkár ajándékot ad át Koncsek Imrének, aki nyolc éven keresztül mint a számvizsgáló bizottság tagja, ezt megelőzően mint bizalmi áldozatos munkát végzett a közösség javára.

(Kovács László felv.)

Szocialista brigádvezetők tanácskoztak Nagykanizsán

Hagyományos már a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél a szocialista brigádvezetők tanácskozása. A közelmúltban megtartott értekezlet valahogy más volt, mint a többi. *Az új, megnövekedett feladatokról és a szocialista brigádvezetők országos értekezletének felhívásáról esett a legtöbb szó.*

Budacsonyi Imre, az üzemi párt-végrehajtóbizottság titkára értékelte a brigádok munkáját. Hangsúlyozta, hogy az elmúlt év jelentős eredményekkel gazdagította a szocialista brigádmozgalmat. Javult a szocialista erkölcs, megnövekedett a társadalmi tulajdon iránt érzett felelősség, megszilárdult a munkafegyelem.

A vitában felszólaló brigádvezetők is sok hasznos tapasztalattal gazdagították az értekezletet. *Góczán József*, a barcsi műhely brigádvezetője elmondta, hogy a termelési eredmények mellett nagyon sokat tettek a jó kollektív szellem, a szocialista erkölcs kialakításáért is.

Szinte valamennyi hozzászóló foglalkozott a továbbtanulókkal, s örömmel hallottuk, hogy *nagyon sok brigád büszkélkedhet érettségizett pályamunkásokkal, olyanokkal, akik pár évvel ezelőtt a kollektíva buzdítására vállalták a továbbtanulást.*

A főnökség területén jelenleg 22 brigád vesz részt a mozgalomban. 17 brigád jelvényt és zászlót kapott, 11-et pedig már másodízben tüntettek ki.

Nagy Antal Géza
Nagykanizsa

127 ezer tonna terven felül

A pécsi igazgatóságon a főnökségek és az irányító szervek mozgalmi és szakvonali vezetőinek részvételével műszaki konferencia keretében értékelték az első negyedévben végzett munkát és megbeszélték a soronkövetkező feladatokat.

Magyari István, az igazgatóság vezetője először a legutóbbi műszaki konferencián elhangzott panaszok és észrevételek nyomán tett intézkedésekről számolt be. Elmondotta, hogy *Pécsbánya-rendezőn* röptetőt építenek, hogy a kocsijavítókat védjék az időjárás viszontagságaitól.

2,8 százalékkal több utas

Ezután az első negyedévi munkát értékelte. Kiemelte, hogy a pécsi igazgatóság 1965. első három hónapjában *8 millió 935 ezer utast szállított, 2,8 százalékkal többet, mint a múlt év azonos időszakában.* Különösen figyelemre méltó eredmény, hogy a személyvonatok *99,6 százaléka* menetrendszerűen közlekedett.

A kultúrált utazás követelményei előírják a személykocsik gondosabb takarítását. Az első negyedévben *sok jogos panasz hangzott el*, főleg az ablakok tisztasága és az egyenetlen fűtés ellen. Többször túlfűtötték a vonatokat, ami nem gazdaságos és egészségtelen is. Az is előfordult, hogy elmulasztották a gőzfűtési tömlők összekapcsolását és „mirelit" kocsikat közlekedtettek.

Az idegenforgalom további növekedése várható az idei nyárra. Illő, hogy az állomások megfelelő külsővel — *tisztán és virágosan* — várják a vendégeket, a hazai és a külföldi turistákat. Az igazgatóság az idén ismét meghirdeti a virágosítási versenyt. Kívánatos lenne — hangsúlyozta Magyari elvtárs —, ha a megállóhelyek mellett a nagyobb állomások is beleszólnának a versenybe. *A balatoni forgalom ellátására a leggyakorlottabb személyzetet irányítják.* A második negyedévben 99,2 százalékos menetrendszerűség elérése a feladat.

A pécsi igazgatóság területén a közeljövőben *20 mellékvonali megállóhelyet táblás megállóvá alakítanak át.* Ez azt jelenti, hogy ezeken a helyeken megszűnik a jegypénztár, melynek fenntartása nem gazdaságos.

Kiváló áruszállítási eredmények

értek el az idei első negyedévben az igazgatóság dolgozói. *A tervezettnél 127 ezer tonna áruval többet szállítottak rendeltetési helyére, és jelentősen javult a kocsikihasználás, valamint a tehervonatok átlagos terhelése.* Bírálta az igazgató azokat a szolgálati helyeket, ahol nem tartják be a mérlegelésre vonatkozó utasításokat és számos kocsit túlterhelve közlekedtetnek. Ez sínt örséket és forgalmi zavarokat okozhat.

A vontatási szolgálat, a mozdonyok munkája egészében véve eredményes volt, de minőségi szempontból nem érte el a követelményeket. A forgalom biztonsága javult, hisz kevesebb baleset volt, de a bázishoz viszonyítva százezer forinttal növekedett az anyagi kár összege. *Részletesen kitért a pincehelyi baleset elemzésére, amely az utasítás megszegése miatt következett be.* Fegyelmezettebb munkára, fokozott ellenőrzésre hívta fel a figyelmet az igazgató.

A beszámolót, az igazgatóság munkáját a december 10-i párthatározat tükrében részletesen elemző, tartalmas vita követte.

(Lőrincz)

Hasznos tanácsok a háztartási tüzelő beszerzéséhez

A Magyar Vasutas hasábjain évről évre tájékoztatjuk a kedvezményes háztartási tüzelőellátásban részt vevő dolgozókat az akció lebonyolításával kapcsolatos tennivalókról. A tájékoztatást többek között az is indokolja, hogy az akció lebonyolítására vonatkozó rendeletek ismeretének hiányában, főleg határidő-mulasztások miatt háztartások maradnak ellátatlanok.

Az akcióban részvevők jelentős hányada az őszi-téli időszak kezdetén kívánja lebonyolítani beszerzését, illetve a szállítást. Emiatt torlódás keletkezik, ami ellátási zavarokat okoz a vasút számára is. Éppen ezért *felhívjuk a részletfizetéses tüzelőakcióban részvevők figyelmét, hogy a kiszolgáltató helyeken ebben az évben is csak augusztus 31-ig vételezhetik ki tüzelőjüket.*

A zavartalan lebonyolítás érdekében azoknak, akik Budapest területén a *Tüzelőanyag Házhozszállítást Főnökséget* veszik igénybe, tüzelőjegyeiket legkésőbb június 1-ig le kell adniuk.

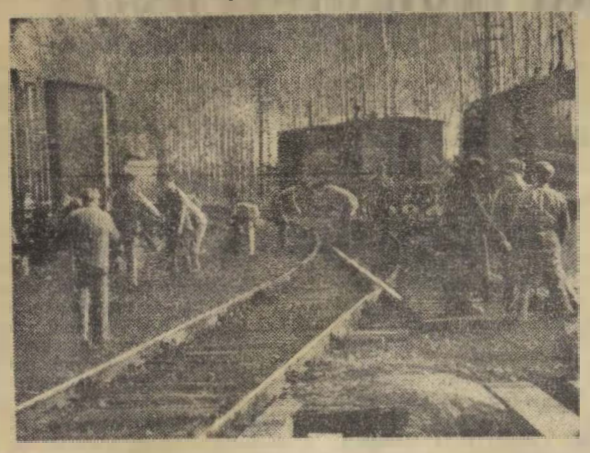
A korábbi évekhez hasonlóan az új tüzelési évadban is — a készlettől függően — hulladékfa juttatási kedvezményben részesülnek azok, akik augusztus 31-ig valamennyi tüzelőjegyüket beváltják.

A vasút az 1965—66. tüzelési évadra elegendő tüzelőanyaggal rendelkezik. A vasutas dolgozók részére biztosított tüzelő mennyiséget a kereskedelem a beütemezés szerint átadja — és hogy a leszállított tüzelőanyag minőségében időjárás okozta károsodás ne következzen be — az ellátásban részvevőknek is érdeke a mielőbbi hazaszállítás. Szakszervezeti bizottságaink a tüzelőellátás rendszeres figyelemmel kísérése mellett segítsék elő a háztartások időben történő ellátását.

Makádi Istvánné

Az első harci feladat

Vasútépítő katonák között a Balaton északi partján



A tapasztalt vasutasoktól mindig jól jön egy kis szakmai tanács.

(Ferkis Emil felv.)

A Balaton felől hűvös szél kerekedett. Meg-megcibálta az emberek ruháját, sapka alól kilógó hajat, aztán elillant. Az alsóörsi állomáson serénykedő katonák szinte észre sem vették már. Az új kiképzési szakasz első nagy erőpróbája, mondhatni úgy is: *harci feladata fütötte őket.*

Vágányzár, hallották itt is, ott is a katonafül számára meg szokatlan szakkifejezést, de tudták azt is, amíg ki nem cserélik a kijelölt szakaszon a sineket, megbénul az állomás forgalma.

A forgalom nem állhat

— Két óra áll rendelkezésünkre. Meg tudják csinálni? — kérdezte aggodalmaskodva a vasút egyik műszaki embere *Marosvölgyi József* őrnagyot.

A századparancsnok gondolkodott. Ha kimondja az „igent", akkor nincs pardon. Pedig ki kell mondania. A *Budapest—Tapolca* közötti vonalon nem állhat, sőt, nem késlekedhet a forgalom csak azért, mert ők ügyetlenkednek. Meg aztán a katonavirtus.

Az emberekre fordult a tekintete, azok meg őt nézték biztatóan.

„Igaz is. Miért ne vállalnánk? Hiszen ha az idén első nagy feladat is ez, a fiúk jó előképzést kaptak a télen, van alap. Közülük sokan előmunkásvizsgára is készülnek már, lássuk, mit tudnak. Megpróbáljuk" — gondolta a tiszt, aztán a válaszra váró vasutashoz fordult.

— Mikor kezdjük?...

— *Tizenkét óra ötvenkor megy el az utolsó vonat. Azutan.*

Nem vallottak szégyent

És megindult a munka. Mindenki tudta, mi a tét. Ezen a fontos fővonalon most tőlük függ, hogy zavartalan marad-e a forgalom. Hát csak nem vallanak szégyent?

Az óra mutatója pedig futott. Fél kettő. A sínpár acélszalagja megszakadt.

Marosvölgyi őrnagy az óráját nézte. Elégedetten mosolygott. Rég vasúti ember ő, tudja: *az új vágányrészt a helyére emelték, nagy baj már nem lehet, a többi megy gyorsan.*

Fél három. Az új sín ott fénylett már beépítve a végeláthatatlan vaspálya nélkülözhetetlen kis darabjaként, s a katonák az utolsó csavarokat húzták.

— *Kész!...* — jelentette a parancsnok. A vasutasok arcán megkönnyebbülés tükröződött.

— *Kitűnő!* — mondta elégedetten az egyik.

Tíz perc volt még a következő vonat érkezéséig.

A katonák pedig kifújták magukat, aztán ismét megfogták a szerszámot. Amit most végeztek, csupán töredéke a nagy műnek. Rajtuk is múlik, hogy Alsóörsön a kibővített, új, modern állomás elkészül-e a határidőre, júliusra.

Molnár István

MT—SZOT VÁNDORZÁSZLÓT NYERTEK

Először az elsők között

Amikor reggel Mátészalkára értem, akkor kezdték festeni az állomás felvételi épületének kopott falait. Még a sínek között is takarítottak s az öreg lokomotozmotonyt — a kavédarálót — olyan fényesre suvickolták, hogy a legmodernebb masina is csak szürkülne mellette „szégyenében".

Ladányi Lajos állomásfőnökhelyettest a forgalmi iroda előtt találtam. Izgatott volt egy kicsit. Érthető, hiszen

a csomópontot először tüntették ki

a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával.

A sikerről, az elmúlt év eredményes munkájáról beszélgettünk.

— *Az összefogás, a közös munka eredménye ez* — mondta. — *A maga területén mindenki eleget tett a rábízott feladatnak. Különösen a tolatószemélyzet dolgozói végeztek jó munkát. A tehervonatok menetrend szerinti indítását 83,9 százalékra teljesítettük. Ez 13,9 százalékkal magasabb mint az élüzem szint. A kocsitartózkodásban 85 százalék helyett 93,2 százalékos eredményt értünk el. Globálisan 106 százalékra teljesítettük a tervet.*

A csomóponton kitűnő a kollektíva, jó a munkafegyelem. Vasutasaink kivétel nélkül szocialista brigádban dolgoznak, s talán ennek köszönhető, hogy az egyéni érdekeket félretéve, a közösség érdeke érvényesül.

Valóban csak összefogással,

kollektív akarással

kerülhettek az elsők közé. Hiszen nagy munkát végeztek. 24 óra alatt átlagban *1045 kocsi fordul meg Mátészalkán.* De dolgoztak már naponta 1300 kocsival is.

— *Külön meg kell említenem* — folytatta az állomásfőnök-helyettes — *a fűtőház dolgozóinak áldozatos munkáját. Elsősorban nekik köszönhetjük, hogy gépkiesésünk nem volt.* A mozdonyjavítás átfutási idejét is csökkentették és minőségileg is jó munkát végeznek.

— Záhonynak segítenek-e? — tettük fel a kérdést.

— Nagyon sokat. Naponta két üres szerelvényt állítunk össze részükre, azonkívül a Debrecen felől jövő 3—4 üres szerelvényt is pontosan továbbítjuk. Ezekkel meg soha nem volt fennakadás. Az állomás ehhez a nagy forgalomhoz már kicsi. De talán majd az elkövetkezendő években ezen is segítenek.

A debreceni igazgatóság is sokat segített. Ebben az évben adták át a vonóvezetékes biztosító berendezést. Az igaz, hogy a deltav gány építése az igeret ellenére még várat magára, de lassan majd az is elkészül.

A mátészalkai csomópont azóta már megkapta a miniszteri kitüntetést, megtartották a hivatalos ünnepséget is. Most ismét a szürke, dolgos hétköznapok jönnek. S hogy jövőre lesz-e ismét ünnep Mátészalkán, az kizárólag csak rajtuk múlik.

Sz. J.

Jubileumi jutalom

Tízéves a Celldömölki Építési Főnökség

Ebben az évben ünnepli tízéves fennállását a *MÁV Celldömölki Építési Főnökség.* A dolgozók már a mult esztendőben úgy dolgoztak, hogy a jubileumhoz méltóan ünnepelhessenek. Faradozásuk nem volt hiábavaló. 1964. évben végzett munkájukkal *kiérdemelték a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját.*

A főnökség a szombathelyi igazgatóság területén hosszú évek óta eredményesen végzi a fővonalak és az állomások átépítését. A *Budapest—Székesfehérvár—Celldömölk* közötti vonal *devecser—bobai* szakaszán, továbbá a *Győr—Papa—Celldömölk* közötti vonalon is a celldömölkiek építették át a pályát. Ugyancsak a főnökség dolgozói végezték el *Celldömölk* és *Szombathely* állomáson, továbbá az igazgatóság 30 kisebb állomásának átépítését. 1964-ben a különböző létesítményeknél 120 000 köbméter bányakavicsot építettek be, a vágánycseréknél és az alepítmény felújítási munkáknál pedig 110 000 tonna zúzott követ dolgoztak be.

Az utóbbi években jelentősen javult az építési munkák gazdaságossága. A főnökség 1955-ben 85, tavaly pedig 79,5 százalékos ráfordítási hányaddal dolgozott.

Így minden 100 forint értékű termelést mintegy 5 forinttal olcsóbban valósítottak meg,

mint 10 évvel ezelőtt.

A termelékenység növekedésével együtt javult a dolgozok szociális helyzete is. Celldömölk, Devecser, Zalaszentiván, Csorna és Fertőszentmiklós állomásokon *felvonulási telepeket alakítottak ki.* A lakókocsikat pedig rádióval és televízióval szerelték fel.

A Celldömölki Építési Főnökség dolgozói 1965-ben, a második ötéves terv utolsó esztendejében mint legfontosabb feladatot, *a termelékenység emelését és az önköltség csökkentését tűzték célul.* Ha a megnövekedett feladatokat sikerül ugyanolyan eredményesen végrehajtaniuk, mint 1964-ben, a jó munka jutalma minden bizonnyal egy év múlva sem marad majd el.

Több megbecsülést érdemelnének

A tápszentmiklósi IX-es pályamesteri szakasz 16 fős szocialista brigádja már 1961 óta eredményesen dolgozik. Eddig kétszer nyerték el a szocialista brigád címet. 1964. évi tervüket 103,4 százalékra teljesítették.

Örömükbe azonban üröm is vegyül. *Melegedőjük kicsi, zsúfolt és elhanyagolt.* Azonkívül még lomtár is, mert a tüzelőt és a kerékpárokat is ott tartják. Jelenleg ugyan nem érzik ennek hiányát, hiszen itt a tavasz, a jó idő. De gyorsan telnek a napok, s hamar itt az ősz.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Húsz esztendő a vezérálláson

Zömök, barázdált arcú ember *Bíró Sándor* motorvezető, a Nyugati pályaudvar motorszínjének dolgozója. Életútja, sorsa hasonló a többi vasutaséhoz. Vasúti szolgálatát 1938. szeptemberében kezdte, mint munkás. Pedig zsebében már ott lapult a szabadulólevél. Lakatosnak nem vették fel, csak segédmunkásnak. Szakmai tudására, képességére azonban hamar felfigyeltek az *Északi* fűtőházban (ma Hámán Kató fűtőház), ahol két hétig lakatos órabért, két hétig pedig munkás órabért kapott. Később a 40-es évek elején már mint mozdonyfűtő, mozdonyvezető-tanonc dolgozott.

A felszabadulás után kezdte

A háború után, amikor elhallgattak a pusztító fegyverek, a többi vasutassal együtt ő is hozzálogott az élet újrateremtéséhez. Az elsők között volt a romeltakarításban. Az *Istvántelki főmühely* műhelyvonatát pedig mint mozdonyvezető-tanonc továbbította *Hatvanba*, ahol hónapokon keresztül megfeszített erővel dolgozott. 1945 nyarán jött vissza Budapestre és még akkor nyáron letette a mozdonyvezetői vizsgát.

Mint fiatal mozdonyvezető végigpróbálta a MÁV majd minden sorozatú gőzmozdonyát. Először tartalékmozdonyon teljesített szolgálatot a *rákosrendezői gurítón*, de szorgalma, tehetsége egyre magasabb sorozatú gép vezetésére tette érdemessé. Végre elérte minden mozdonyvezető álmát: *424-es mozdonyra került.* A 424—054 és a 424—247 pályaszámú gépekkel évekig továbbította a személy- és tehervonatokat a Hámán Kató fűtőház által kiszolgált vonalakon.

Sok-sok élmenye származik ebből az időből a szocialista építés hősi korszakából, amikor különösen nehéz volt meg a mozdonyvezetői szolgálat, hiszen a szén rossz minősége, a palás, köves tüzelőanyag megnehezítette a mozdonyvezetők sorsát.

Az utóbbi években az ő figyelme is egyre jobban a korszerűbb vasúti vontatási nem, a Diesel-mozdony felé fordult. Nemcsak azért, mert Diesel-mozdonyon könnyebb a szolgálat hanem azért, mert látta: *ez a fejlődés útja és a legkorszerűbb gőzmozdony sem kelhet versenyre a Diesel-mozdonnyal.* A gőzösre vizsgázott mozdonyvezetőknek nagyon sokat és odaadóan kell tanulniuk ahhoz, hogy megismerjék a bonyolult Diesel-mozdony szerkezetét, működését. Megismerni nem elég — így tartja Bíró Sándor — hanem meg kell tanulni, hogyan lehet gazdaságosan és esszerűen kihasználni a Diesel-mozdony adta lehetőségeket.

Emlékezetes dátumok

1962. januárjában osztották be a Diesel-mozdonyvezető tanfolyamra, és május 17-én vizsgázott. A dátumok ma is olyan elevenen élnek benne, *hiszen életében, szakmai fejlődésében ezek a dátumok mérföldköveket jelentenek,* amelyekre mindig szívesen emlékeznek.

Szorgalmasan fejlesztette tudását, szakmai gyakorlatát, és azok közé a kevesek közé tartozott, akikre rábízták az M. 61-es sorozatú 2000 lóerős NOHAB mozdony vezetését, *amely mint egy óriás táltos falja a kilométereket, robog a nehéz vonatokkal országhatártól országhatárig* és megadóan engedelmeskedik hozzáértő gazdájának a mozdonyvezetőnek.

Két fordában jár. *Budapest—Záhony* és *Curtici—Sturovo* között. Szolgálatáról azt mondja, hogy a gőzvontatással szemben sokan azt tartják, hogy a Diesel-szolgálat könnyebb, pedig ebben tévednek. A nagyobb sebesség és a monoton motorzúgás ugyanis idegileg jobban kimeríti az embert, mint a korlátozott mozgási lehetőséget adó gőzmozdony.

Jobb együttműködést!

A vasúti forgalom magasfokú szervezettsége a különböző szolgálati ágak teljes együttműködését igényli. Így van ez az utasításokban, ezeket az elveket tanítják az oktatásokon. Sajnos, a gyakorlatban nem mindig valósul ez meg így. Egyes állomásokon későn vesznek tudomást egy-egy érkező vonatról, és *csak akkor „húznak jelzőt", amikor a vonat már megállt,* vagy erősen lelassított. Gyakran elő fordul az is, hogy túl súlyos vonatokat *kedvezőtlen pályaszakaszokon állítanak meg.*

Bíró Sándor felsorolja azokat az állomásokat, ahol gyakran „megfogják" a vonatot. Ide tartozik *Abony, Cegléd, Vác, Nógrádverőce.* A közelmúltban egy alkalommal *Kisújszállás* felé robogott a vonat a 8-as sz. térközben, a 4752 sz. K-szerelvényt vitte, és szabályosan behaladt a szabad térközbe. *Ahogy visszapillantott, észrevette, hogy már a behaladás után visszavették a jelzőt „megállj" állásba.* A mozdonyvezető a gyorsféket alkalmazta, és sikerült a főjelző előtt egy motorhosszal megállnia. Kiderült, hogy tévedésről volt szó. Szerencséje volt, hogy nem szakadt szét a vonat.

Bíró Sándor örömmel készül minden útjára, és ugyanolyan örömmel tér haza is újpesti lakásába. Otthon felesége és két leánya várja haza a messzi útról érkező apát.

Most, amikor ismét indulófélben kapaszkodik fel az M 61-es hágcsóján, talán éppen mozdonyvezetői szolgálatának 20 éves évfordulóján, kívánunk jó utat és sok-sok baleseteményes szolgálatot...

Bermann István

A rakodással képzett irányvonatok rekorderei

Élüzemavató ünnepséget tartottak április 27-én *Pécsbányarendező* pályaudvaron. 1964. évi kiváló munkájával érdemelte ki ezt a szép kitüntetést *a nagyforgalmú bányaállomás.* Ez alkalommal tizenegyedszer került felvételi épületük homlokzatára az élüzem csillag.

Pécsbányarendező pályaudvaron egyébként is szép hagyományai vannak már a szocialista munkaversenynek. *Elsők között kezdték a rakodással képzett irányvonatok indítását.* Az ebben elért múlt évi eredményüket bizvást tekinthetjük országos rekordnak, hiszen indított vonatjaik 82 százaléka rakodással képzett irányvonat volt.

— *Nagyon jó a kapcsolatunk a legfontosabb szállító partnereinkkel* — mondta *Harmat Antal* kereskedelmi hivatalnok, aki már 27 éve teljesít szolgálatot Pécsbányarendezőn. — *Elsősorban a pécsújhegyi bányaüzem, a Pécsi Hőerőmű és a gázmű segítette munkánkat gyors rakodással a mult évben. A hőerőműnél például 3 óra alatt egy teljes irányvonatra való kocsisorból kiürítik a szenet a korszerű homlokbuktatásos berendezés segítségével.*

Terbe László üzemgazdász, aki huszonötödik évét tölti a vasútnál, az eredményekről tájékoztatott.

— A tehervonatok átlagos terhelésében tavaly 109 százalékos eredményt értünk el. Ezáltal 170 olyan vonat indítását takarítottuk meg, amelyik 1100 tonna terheléssel közlekedik. Kocsitartózkodásban a tervezett 19,31 óra helyett 17,83 óra volt az eredményünk. Sikerült teljesítenünk a kocsikihasználási tervet is, bár nagyon sok őrölt palát szállítunk az alföldi téglagyáraknak. Ha nincs elég kis raktársúlyú régi kocsink, a nagyokat nem tudjuk kellően megrakni a még korszerűtlen alföldi mellékvonalak irányába.

— *Dolgozóink több, mint 60 százaléka 5 évnél hosszabb ideje van nálunk. Ez a törzsgárda a mi eredményeink forrása* —, mondotta *Budavári Lajos* állomásfőnök-helyettes.

A harom túr versenyeben *Radnai László* forgalmi szolgálattevő brigádja érte el a legjobb eredményeket. Nem sokkal marad el mögöttük a fiatal *Gyurkó István* brigádja. Tavaly csak két baleset történt ezen a nagyforgalmú pályaudvaron, s ez bizonyítja, hogy *Jandó Ferenc* munkavédelmi felügyelő irányításával jól dolgoznak a szakszervezeti alapszervezet munkavédelmi őrei.

L. J.

Május 30-án lép életbe az új menetrend

(Folytatás az 1. oldalról)

ideje 40, a Wiener Walzeré 30 perccel lesz rövidebb.

A belföldi forgalomban is történik néhány változás. A Budapest—Moszkva között közlekedő nemzetközi gyorsvonat menetrendi fekvésének megváltozása miatt

a nyíregyházi gyorsvonatok forgalmát a záhonyi vonalrészre is kiterjesztik.

A városközi összeköttetés megjavítására *új gyorsmotorvonat közlekedik* a Déli pályaudvarról Székesfehérvárra át Szombathelyig, továbbá a Nyugati pályaudvar és Szeged között.

A budapest—miskolci, a szegedi és a balatoni vonalakon jelenleg közlekedő sebesvonatok helyett az új menetrendben általában rövidebb menettartammal gyorsvonatok közlekednek. A balatoni közlekedésben a jelenlegi menetrendi helyzet kielégíti az utazóközönség igényeit. Csupán a főidényben, a hétvégi forgalomban adódik torlódás. Mindezt figyelembe véve, a szűk befogadóképességű balatoni motorvonatok helyett több férőhellyel Diesel vontatású gyorsvonatok közlekednek.

Az üzemi lehetőségekhez mérten megerősítik a Dunakanyarban és a Velencei tó partján közlekedő személyvonatok szerelvényeit is.

A Velencei tó és Budapest között *vasárnap este új helyi vonat beállításával* tovább javul a közlekedés.

Az elővárosi és környéki forgalomban a gőzüzemi irányváltás *ingavonatok közlekedését kiterjesztik Esztergomig, illetve Esztergom—Tokod—Süttő vonalrészre is.* Az ingajáratos közlekedés kibővítésével *Budapest Keleti pu.—Kunszentmiklós—Tass* között részlegesen zónarendszerű közlekedés kerül bevezetésre.

A vidéki gócpontok elővárosi menetrendjének kialakításánál az 1964. októberi utasáramlás adatait is figyelemmel kísérték. Ennek alapján Miskolc környékén már május 30-tól jelentős változások várhatók az ingajáratok bevezetésével.

A nemzetközi és a belföldi forgalomban bekövetkező változások *a menetrendszerű, kulturált utazás biztosítása fegyelmezett munkát, jó együttműködést követel mind a határállomások, mind a budapesti nagypályaudvarok dolgozóitól.* Egyetlen vasutas számára sem lehet közömbös, hogy a hazánkba érkező, vagy az átutazó külföldiek milyen véleményt alkotnak a MÁV-ról.

V. F.

Érthetetlen huzavona egy újítás körül

Szombathely állomáson a szerelvények előfűtésére és más célokra is felhasználható gőz termelésére előfűtő telepet létesítettek. *Garda Béla* m. főintéző 1960. február 19-én *javasolta, hogy a gőzkazánokat pakuratüzelésre alakítsák át.* Ezzel kapcsolatban részletesen kidolgozott újítási javaslatot nyújtott be.

A kazán jól működik

A javaslatot kipróbálásra elfogadták, majd megvalósították. 1962. február 15-én a szombathelyi igazgatóság IV. osztálya *megállapította, hogy a kazán jól működik*, a nagy hidegben is zavartalanul biztosította a kellő mennyiségű gőzt.

1963. március 12-én a IV. osztály műszaki becslések alapján elkészítette a gazdasági számítást és ennek 6 százalékát javasolta újítási díjnak. Ezenkívül három személynek — akik eredményesen működtek közre a megvalósításnál — közreműködői díjat javasolt.

1963. március 15-én *az igazgatóság VI. osztálya nem fogadta el a IV. osztály gazdasági számítását*, mert az utókalkuláció alapján is pontosan megállapítható. Ehelyett azt kérték, hogy bázisnak 1960. október 15.-e és 1961. április 15.-e között történt felhasználást tekintsék és ehhez viszonyítva vizsgálják meg az 1962. január 12-étől április 15-ig és 1962. október 15-től 1963. január 11-ig történt fogyasztást és a kettő közötti különbség képezheti az újítási díj alapját.

A bürokrácia tovább szövődik

1964 májusában az I/4. szakosztály revizora közölte, hogy a javaslatot, mint szerkezeti módosítást, az igazgatóság nem jogosult tárgyalni. A revizor egyben utasítást adott, hogy a javaslatot terjesszék fel az I/7. szakosztályhoz.

Az I/7. A. osztály egy hónap múlva értesítette az igazgatóságot, hogy mivel előzetesen erre nem kértek engedélyt, *minden felelősség őket, mármint az igazgatóságot terheli*, és mint helyi javaslatot saját hatáskörében díjazza.

Az igazgatóság IV. osztálya új gazdasági számítást készített, melyet 1964. január 28-án véleményezésre átadott a VI. osztálynak. A VI. osztály ezt nem fogadta el, mert a bázis adatokhoz viszonyítva az abszolút számokat figyelembe véve nem megtakarítás, hanem ráfizetés történt.

A két osztály hosszas viták és többszöri ügyiratváltás után 1964. július 7-én a *Vasúti Főosztály elvi állásfoglalását kérte*, ahol újból azzal adták vissza a javaslatot, hogy saját hatáskörben döntsenek.

A szombathelyi igazgatóság IV. osztálya az 1 m³ gőztermelés előállításának költségeit — az időjárási tényezők figyelembe vételével — 1964. december 8-án, majd 1965. február 25-én újabb gazdasági számításokat készített. A VI. osztály azonban egyiket sem fogadta el.

Az ügy még nem ért véget

1965. január 25-én az igazgatóságon egyeztető megbeszélés volt, de ez sem hozott eredményt.

Nem feladatunk, hogy ebben a kérdésben igazságot tegyünk, de az ügyintézéssel kapcsolatban szeretnénk felvetni egy-két kérdést.

1. Hogyan lehetett ezt a javaslatot megvalósítani, ha nincs rá érvényes szerződés, illetve miniszteri igénybevétel.

2. Helyes-e mindentől elvonatkoztatottan, csak az abszolút számokat figyelembe venni, és azokhoz ilyen mereven ragaszkodni.

3. Ha az olajtüzelés gazdaságtalan, akkor miért alakítottak már át több mozdonykazánt olajtüzelésre?

4. A gazdasági számításokért a kormányrendelet értelmében a főmérnök és a főkönyvelő a vezetővel együttesen felelős. *Miért nem érvényesül ez az elv ennél az újításnál?*

A szombathelyi igazgatóság a beadott és elfogadott újítások tekintetében eddig élenjárt a vasút területén. Eredményeit nagyrészt annak köszönhette, hogy gyorsan intézték az újítók ügyeit. Nem értjük, hogy ezúttal miért tértek le a helyes útról.

Sebestyén János

Akkumulátor vagy szárazelem?

Madarász Lajosné Szeged állomás anyagkezelője 1964-ben újítást nyújtott be a szegedi igazgatóság III. osztályához a kézi jelzőlámpák száraz elemmel történő üzemeltetésére. Az újítási javaslatot a következő indokkal elutasították: *„...Egy hasonló javaslatot korábban már a KPM is elutasított, mert akkumulátoros jelzőlámpák üzemeltetését tervezik. Az akkumulátoros kézi jelzőlámpa forgalombiztosabb, fénye állandóbb és nem költséges az üzembentartása sem. Ezek alapján a javaslatot nem fogadhatjuk el."*

Az idézett levél dátuma 1964. január 28. Azóta több mint egy év telt el, de az akkumulátoros lámpa Szegedre még nem érkezett meg. A *Nyugati* és a *Déli* pályaudvar vonatkísérőinél láttunk már ilyen kézi jelzőlámpát. Véleményünk szerint nem szolgálja azt a célt, amit a Madarász-féle újítás. Hiszen a forgalmi utasítás és az F. I. számú utasítás pontosan szabályozza, hogy három oldalra kell világítani a jelzőlámpának. Amikor még az újítást benyújtották, ez volt érvényben. *(A Madarász-féle újítás három, az akkumulátoros csak egy irányba világít.)*

1965-ben jött egy módosítás, amely szerint a vonatkísérőknél, mozdonyvezetőknél és a kis pályakocsi vezetőknél engedélyezik az elektromos kézi jelzőlámpa használatát. (F. 1. Utasítás B. melléklet 12, 13, 14. pont.) A forgalomnál azonban *van még jónéhány beosztás, ahol ezt most sem szabad használni.* Például kocsirendező, kocsimester, váltóőr, váltókezelő, forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó stb. Ezekre vonatkozóan miért nem állapították meg a kézi jelzőlámpa használatát?

De nézzük a gazdaságosságot. Az akkumulátoros lámpa, úgy tudjuk, hogy 270—280 forintba kerül. A Madarász-féle kézi jelzőlámpa a MÁV szabvány kézi lámpájából, ami 59 forintba került, 25 forintos átszereléssel készíthető el. Tehát az összköltség 84 forint. *Igaz, az akkumulátort fillérekért lehet tölteni, de élettartama nem hosszú, mert a sav az önlemezeket idővel kimarja*, s akkor éppen a legdrágább részét, az akkumulátort kell kicserélni.

Egyszóval az az érzésünk, hogy ezt az újítást nem kezelték lelkiismeretesen. Jó lenne ismét újból felülvizsgálni.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Ablakon kidobott milliók

Takarékossági évet kezdtünk. Remélhetőleg ez az év mentes lesz a közhelyként ható szólás-mondástól: *„takarékoskodjunk bár mibe is kerül"*. A korábbi takarékossági mozgalmak vezérszólamát a „sok kicsi sokra megy" elvét azonban változatlanul érvényben kell tartani. Háromszor is meggondolandó, mi az, ami a vasúton elengedhetetlenül szükséges és mi az, amit nélkülözni lehet.

A takarékosság elvéből kiindulva alapos megfontolás alapján vetem fel a kérdést, hogy a vasúti vontató járműveket okvetlenül szükséges-e sebességmérő-órákkal ellátni és azokat nagy költség mellett üzemeltetni.

Évi 25 millió forint

Ennek elbírálásához tudni kell, hogy a vontató járművek számát és a sebességmérő órák típusait figyelembe véve, *a járművek sebességmérő-órával történő ellátása mintegy 25 millió forintot igényel.* A sebességmérő-óra rendszer fenntartási költsége — azok javítását és szalaggal történő ellátását figyelembe véve — további évi több millió forintba kerül, Mindenki úgy gondolná, hogy ezért a pénzért már lehet biztosítani, hogy minden vontató jármű mindennemű mozgásáról megbízható adatok álljanak a vizsgáló, illetve az ellenőrző szervek rendelkezésére.

Ez nem így van. Ilyen nagy költséggel fenntartott rendszer ellenére *a szükséges ellenőrző adatok éppen akkor nem állnak rendelkezésre*, amikor azokra a legnagyobb szükség van.

Hogy miért? Azért, mert nem minden közforgalmú vasúti vontató jármű van ellátva sebességmérő órával, *a javítást igénylő órákat pótolni megfelelő tartalékóra hiányában nem lehet*, a felmerült sebességmérő-óra szalag igényt legfeljebb 70 százalékig tudják biztosítani — ezt is csak átlagban, típusonként nem, az arra hivatottak a sebességmérő-óra adatszolgáltatásának nem tulajdonítanak olyan fontosságot, mint ahogy kellene.

Miért kell?

Önként adódik a kérdés, hogy ha a sebességmérő-óra által rögzített adatok nem állnak rendelkezésre mindenkor, amikor arra szükség volna, akkor *miért kell ezt a nagy költséget igénylő rendszert fenntartani.* Jóllehet a sebességmérő-óra által rögzített adatokra nagy szükség lenne.

Annál is inkább, mivel a forgalmi tevékenység közbeni mozgást rögzítő adminisztráció adatai már nem bírnak minden tekintetben bizonyító erővel, ezért zömükben feleslegessé válnak. A műszaki igénybevételek és méretezések határértékei — a fokozott igénybevétel következtében — mind közelebb kerülnek ahhoz a megengedhető határértékhez, amelyen túl már alig van plusz biztosíték.

A jólműködő és megfelelő kellékekkel ellátott sebességmérő-óra *nevelő és fegyelmező hatása* senki előtt sem lehet vitás.

Meg kell még jegyezni, hogy a sebességmérő-órák beszerzési és fenntartási költségeihez *hozzá kell számítani azokat a károsszegeket is, amelyek elsősorban azért állnak elő, mert hiányzik a felelősség megállapításához szükséges bizonyíték.* Ezek is milliókra rúgnak.

Helyes lenne ezt a kérdés mielőbb rendezni, mert az ablakon így kidobott milliók egyáltalán nem szolgálják a takarékossági intézkedések eredményességét.

Fehérvári József

Villány állomás

szocialista szolgálati hely

Kis állomás ugyan, de a *Pécs—Mohács* vonalon mégis jelentős szolgálati hely *Villány*. Dolgozói — mindösze huszonegyen vannak — az utóbbi években nyolcszor teljesítették az élüzem szintet, és részesültek vezérigazgatói, vagy igazgatói elismerésben.

Amikor Villány állomáson jártunk, a raktári vágánynál néhány vagonból árpát raktak ki. A helyi takarmányüzem részére érkezett szállítmány. Kissé távolabb négy kocsiból útépítőkő kirakása folyt.

— Az év elején kissé visszaesett a forgalmunk — mondotta *Szili István* állomásfőnök, aki 13 éve vezeti már ezt a szolgálati helyet. *— Különösen az árufeladás kevés. Pedig most tudnánk kocsit adni a rakodáshoz, nem úgy, mint ősszel... Ez a körülmény megnehezíti a tervünk teljesítését.*

Az elért eredményekről már szívesebben beszélt az állomásfőnök. 1964-ben végzett jó munkájukért kettős kitüntetésben részesültek. *Igazgatói dicséretet kaptak, és elnyerték a Szocialista szolgálati hely címet.*

Amit a múlt évben vállaltak, teljesítették. A 95 százalékos kocsitartózkodási tervet 99,8. a kocsikihasználás 98 százalékos előírását 100,7 százalékra teljesítették. Baleset mentesen dolgoztak, és az állomás fegyelme is kifogástalan volt. Az állomásvizsgálat is jó eredménnyel zárult. Az oktatásból a múlt év folyamán igazolatlanul senki sem hiányzott, s 3,5 alatti vizsgaeredménye egy dolgozónak sem volt. *Gushmann János* és *Schlapp Ferenc* váltóőrök a vállalásnak megfelelően a dolgozók általános iskolájában tanultak.

Áruforgalmuk helyzetéről *Hornung Ferenc* árupénztáros tájékoztatott.

— Darabáruból jelentős átmenőforgalmat bonyolítunk le. Itt rakjuk át az NDK-ból és Csehszlovákiából Jugoszlávia felé irányuló darabáru küldeményeket. A helyi üzemekkel, az állami gazdasággal, a borjádi, a villánykövesdi és a többi termelőszövetkezettel nagyon jó a kapcsolatunk. Mi pontosan végezzük az előjelentéseket, ők pedig pontosan rakodnak.

Nagy előny ez az állomás tervteljesítése szempontjából.

Egy panaszuk van a villányi vasutasoknak: *a vízhiány.* Ez annyira sújtja őket nyaranta, hogy ilyenkor tavasszal sem feledkeznek meg róla. Az állomás egyetlen kútjáról van szó, amely nyáron elapad.

(L—cz)

A nehézségek ellenére is jól dolgoztak

Dorog állomáson nem ritka látvány a tehervonatok rendezése. A személyvonatok fogadóvágányain is gyakran folyik tolatási munka.

A legnagyobb fejtörést a Brikett-termelő- és Szénduzsító Vállalat kiszolgálása jelenti. A gyár részére *naponta 30—40 vagon szén érkezik* és ebből a kedvezőtlen műszaki adottságok miatt csak 7—8 kocsit tudnak egyszerre beállítani. A nagyvállalat „B" gyára okozza a legtöbb zavart. Három fajta szénből dolgoznak, ami azt jelenti, *hogy háromféle kocsiból termelik ki a brikettgyártáshoz szükséges alapanyagot.* Mig az „A" gyárban meghonosították a rakvarakott mozgalmat, addig itt a kocsiból való termelés nehézkes és lassú.

Ennek ellenére

az állomás kollektívája igyekszik szigorúan betartani a grafikonos kiszolgálást.

Különösen a vonatmenet időket használják ki előnyösen. Ilyenkor gyors, szervezett munkával rendet teremtenek a teherkocsik között. Így néha sikerül rendkívüli grafikonos meneteket is indítaniuk.

Az idegen kocsikat különös gonddal kezelik. Az azonban mindig nagy gondot okoz a dorogiaknak, hogy zömmel nagy tengelynyomású kocsikat kapnak. Az állomás szomszédságában levő *mészmű például 16—17 tonnás kocsikat igényel.* A mészmű kiszolgálása bizony a kevés számú és kis raksúlyú kocsi miatt rendkívül bonyolult.

Itt kell megemlíteni azt a hiányosságot is, hogy a fővárosból érkező szerelvények között túlzottan sok a sérült kocsi. Nem ritka eset, amikor *egy harminc kocsiból álló szerelvény közel felére kell elhelyezni a vörös bárcát.* Ez a tény nem jó fényt vet Angyalföld és Óbuda állomás kocsivizsgálóira.

A nehézségek ellenére is eredményes munkát végeztek a dorogiak.

A tehervonatok átlagos terhelésénél 9 százalékkal szárnyalták túl a tervet.

Az irányvonatképzésben ugyancsak kimagasló eredményt értek el. Korábban sok baj volt az idegen kocsik tartózkodásával. Az igazgatóság a tervben 24 órát állapított meg. Ezt 18.7 órára szorították le.

Sokat segítettek az állomás vezetőinek a szocialista címért küzdő brigádok. Különösen *Környei Mihály* és *Szabó Gyula* forgalmi szolgálattevő brigádja jeleskedett. Derekas munkát végeztek *Magyar Sándor, Janyik Miklós, Miklovics János, Bocsi Imre* tolatásvezetők, továbbá *Nagy I. István* kocsimester.

F. J.

BALESETI KRÓNIKA

Április 24-én *Szakályhőgyész* állomásról az 1052/II. sz. 8 darab utánfutóval közlekedő gépmenet egy térközbe került az előtte haladó 6170. sz. vonattal. A veszélyeztetést a 10. sz. szolgálati hely térközőre okozta azzal, hogy a 6170 sz. tehervonat elhaladása után a térközeljző visszavétele nélkül adott visszajelentést. A gépmenetet csak durrantyúk elhelyezése útján tudták megállítani. *Aut Mátyás* térközőr ellen az eljárás folyamatban van.

★

Április 25-én *Hajdúszoboszló* állomáson a 411 255. sz. tolatómozdonnyal kíméletlenül rájártak a szalmavágányon álló kocsisorra. Az erős rájárás miatt két kocsi egymásba fúródott. A baleset a mozdonyszemélyzet hibája miatt következett be.

★

Április 27-én *Dunaújváros* állomáson a 3. sz. tartalékkal végzett tolatás közben *Varga János* — közelmúltban vizsgázott kocsirendező — karját az ütközők összenyomták. A baleset oka: *a tartalékkal egyszerre két nyílást úgy akartak összezárni, hogy mindegyik nyílásközbe egy-egy kocsirendezőt állítottak.* Az első nyílásnál sikertelen akasztás miatt a tovább guruló kocsik összezárták a második nyílást, ugyanakkor Varga Jánost váratlanul meglökték. Emiatt nevezett karja egyensúlyvesztés következtében az ütközők közé került.

★

Békéscsaba állomáson a behaladó 8327. sz. vonat április 27-én elütötte *Párdi Zsigmond* pályafenntartási előmunkást. Állapota súlyos, de nem életveszélyes. A baleset azért következett be, mert nevezett a behaladó vonat előtt kísérelte meg az átjutást.

Május 4-én *Kiscsépuszta* állomáson a 2291. sz. vonat előzetes értesítés nélkül a foglalt IV. vágányra járt és kíméletlenül ütközött az ott feloszlatott 2278/b. vonattal. A 411 208. sz. mozdony és két kocsi erősen rongálódott. Személysérülés nem történt. A balesetet Kiscsépuszta állomás forgalmi szolgálattevőjének és két váltókezelőjének mulasztása miatt következett be, akik a 2291. sz. vonat behaladása előtt elmulasztottak a vonat vágányútjának ellenőrzését.

★

Mátyás László váltóőr április 29-én *Nyékládháza* állomáson az V. vágány biztonsági határjelzője előtt megállította a 8431. sz., már menesztett vonatot, miután még nem volt biztosítva a vonat vágányútja. Hasonló ok miatt május 1-én a *Makó* állomás II. vágányára bejáró 8547. sz. személyvonat megállt a helytelenül álló, 38. sz. váltó előtt. A váltó foglalt vágányra állt.

★

Május 1-én a 8480. sz. vonat 400 méterrel meghaladta az *Emőd* és *Nyékladháza* állomás között levő térközjelzőt. A veszélyeztetést a mozdonyszemélyzet mulasztása idézte elő, akik figyelmetlenségből elhaladtak a 33-as. megálli állású térközjelző mellett. A vonat csak durrantyúk dördülése után állt meg.

★

Május 6-án *Apafa* állomáson az 1720. sz. vonat a szabad III. vágány helyett a Tvg menettel foglalt V. vágányra járt. A bejáró vonat a rakodás alatt álló Tvg pótkocsiját erősen megrongálta. A baleset *Csapó László* váltóőr és *Nagy Lajos* főtiszt. vonatmenesztő térfelvigyázó mulasztása miatt történt, akik a Tvg menet átállítása után elmulasztották az 1720. sz. vonat vágányútjának ellenőrzését, illetve a váltók állítását.

A tudomány a biztonságos közlekedés szolgálatában

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet izotóp laboratóriuma öt évvel ezelőtt kapta meg működési engedélyét. *Azóta több jelentős kísérletet fejeztek be az osztály tudományos munkatársai.* Így például a talajtömörség és víztartalom, valamint a zúzottkő ágyazat tömörségének meghatározását rádió izotópok segítségével. Ezzel a módszerrel az egyes ágyazattömörítő gépek, eszközök és módszerek hatékonyságát is jól meg lehetett határozni.

Bevezetés előtt áll a vasúti járművek tengelycsapágyának szulfidálása. Mint megtudtuk, ezáltal nagymértékben megjavul a csapok siklási tulajdonsága, kisebb lesz a csap és a csapágy kopása, javul a vonóerő kihasználása és csökken a hónfutások, az ebből fakadó csaptörések száma.

Gazdag kutatási program

— Milyen kutatásokat végez 1965-ben az izotóp laboratórium? — a kérdésre *Marosi Béla* osztályvezetőtől kaptunk választ.

— *A szobahőmérsékleten működő szulfidálási eljárás alkalmazási területeinek meghatározása radioizotópos nyomjelzéssel* című téma keretében folytatni kívánjuk az 1963-ban és 1964-ben végzett kutatási tevékenységünket. Ezt a munkát szeretnénk kiterjeszteni más területekre is mint például *a csapok, a hengerperselyek, a fogaskerekek stb. kopásállóságának szulfidálással történő növelésére.* Ezenkívül a vasúti tengelycsapok kopásállóságának növelésére végzett eddigi kutatásaink eredményeinek hasznosítása érdekében egy olyan nagyméretű próbapadot tervezünk, amelyen teljes méretű vasúti kerékpáron tudjuk vizsgálni a szulfidált tengelycsapok hatását a kopási és a berágódási viszonyokra.

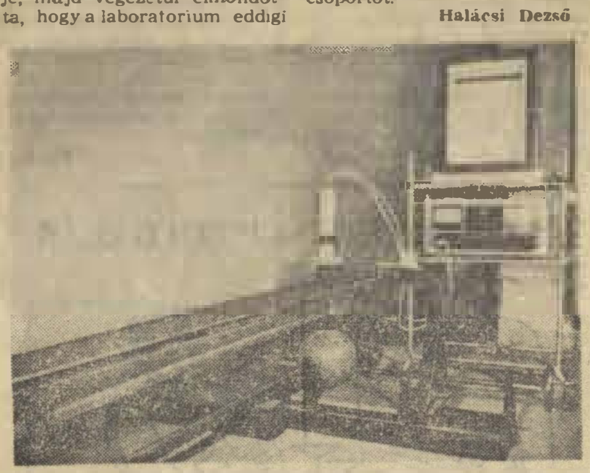
A vasbetonaljak roncsolásmentes, izotópos vizsgálata az átvételnél című téma keretében — *a vasbetonalj tömörségmérési témának eredményeit is felhasználva* — egy olyan átvételi szabályt kívánunk összeállítani, amely alapján a vasbetonaljakat *roncsolásmentesen, tehát törési veszteség nélkül, gyorsan meg lehet állapítani,* az átvételi feltételekben előírt minőségi követelmények meglétét, illetve hiányát.

Automatikus jelzőállító

A biztosítóberendezések jelzőinek izotópos működtetése című témán belül *egy újszerű jelzőállító automatikus berendezés létrehozását tervezzük.* Eddig kutatási eredményeink felhasználásával már létrehoztunk egy modell pályán működő berendezést. A négy szakaszból álló pályán három kis szerelvény közlekedik. *A jelzőket teljesen automatikusan a szerelvények maguk állítják.* Ennél a témánál egy olyan izotópos jelzőberendezés kidolgozása is folyamatban van, amely a fentiekben említettnél is nagyobb jelentőségű lesz a vasút biztonságos közlekedését illetően.

Számos példát említett még az izotóplaboratórium vezetője, majd végezetül elmondotta, hogy a laboratórium eddigi munkájára már az országos szervek és külföldön is felfigyeltek. Fennállása óta több *külföldi tudományos kutató* látogatta meg az izotóp laboratóriumot. Az elmúlt évben pedig Csehszlovákiába bemutatóra hívták meg a talaj- és zúzottkő ágyazatvizsgáló csoportot.

Halácsi Dezső



Izotópos vasbetonaljvizsgáló berendezés üzem közben.

A vasút veszélyes üzem

Egy érdekes levelet kaptunk — írja szerkesztőségünkhöz küldött kísérő soraiban Engi József újszegedi állomásfőnök. A feladó Nagy Lászlóné szegedi lakos a következőket írja:

— *„1965. január 5-én Újszegedről Makóra utaztam és a vasúti kocsiba történő beszálláskor a lépcsőn megcsúsztam, leestem. Súlyos zúzódás és csonthártyagyulladás lett a baleset vége. Több mint három hétig nem dolgozhattam. Keresetkiesésem azonban nem volt, mert a vasúti jegyemre 20 filléres biztosítási bélyeget ragasztott az állomás jegypénztárosa. Betegségem ideje alatt elgondolkodtam azon, hogy az állomásokon a menetjegy váltása közben gyakran tapasztalható türelmetlenség, visszautasítás, sőt gorombáskodás is a kis biztosítási bélyegek miatt. Az ilyen utasoknak nincs igazuk, mert a vasút veszélyes üzem, s bármikor bárkit érhet baleset, még a legnagyobb óvatosság mellett is. Ilyenkor nagyon jól jön a 20 vagy 40 fillér ellenében a biztosításként fizetett összeg, amiért a MÁV-pénztárosoknak nem szemrehányás, hanem köszönet jár."*

Eddig a levél. Úgy érezzük, ehhez nem kell kommentár.

Melyik a bal, melyik a jobb?

Egyik nap Ercsi állomás forgalmi szolgálattevője jelentette, azaz panaszolta a forgalmi főirányító Morvai Lászlónak, hogy „akadémikus" vitája volt az 1075. számú szállítmányvonat mozdonyvezetőjével.

Mégpedig egészen különös: arról, hogy melyik a jobb és melyik a bal vágány? A vonat ugyanis egy kényes szállítmánnyal közlekedett. Börgönd állomáson az 52. sz. írásbeli rendelkezéssel — óvatosságból és helyesen — arról értesítették a vonat- és mozdonyszemélyzetet, hogy Ercsi és Százhalombatta állomások között csak a bal vágányon, azaz a páratlan számú vonatok helyes vágányán közlekedhet! Ez az óvatosság a két állomás között levő híd miatt — tekintettel a rakmintás vonatra — vált szükségessé.

Ez a „bal vágány" meghatározás okozta a bajt. A mozdonyvezető valahogyan megfeledkezett arról az egyszerű szakmai tézisről, hogy jobb irányú közlekedés esetében — kettős vágányon — a páros számú vonatok helyes vágánya mindig a jobb vágány, s így a páratlan számú vonatok helyes vágánya csakis a bal vágány lehet. (F. 2. sz. Utasítás 32. p.)

Ercsibe, hol a vita folyt, arccal Pest felé állva, a mozdonyvezető egyre erősítette, hogy ő jobbról áll, s így tőle balra van a bal vágány.

Ejnye azt a ... — így a szolgálattevő.

A vonat csak állt.

— Ez a bal ...!

— Nem! Ez a bal ...! — vitatkoztak.

— Jaj, csak volna itt szalma és széna — fohászkodott a forgalmista.

Hirtelen mentőötlete támadt a szolgálattevőnek. A nagykalapács, mint meggyőző eszköz, ott forgott a mozdonyvezető kezében. Legyen a kalapács a szalma, a szeneslapát meg a széna.

— Na, most már — kezdte békésebb hangon — háttal Pest felé állva — jobb kezemben a kalapács, tehát ez a jobb, azaz a helyes vágány. Egyet fordulok — a kalapács marad — megint a kalapácsos oldal a helyes vágány, és így balra van a jobb vágány. Tehát, jobb lesz, ha a balon mennek, mert ha a jobban mennének, abból baleset származhatna.

A mozdonyvezető gyanakodva nézte a forgalmi szolgálattevőt, de azért jobbnak látta elmenni a bal vágányon.

— lyf —

1965. május 29—június 6.

Ünnepi könyvhét

A hagyományos ünnepi könyvhét ebben az évben május 29-e és június 6-a között kerül megrendezésre. Az idei könyvhét is az olvasók és a mai irodalom ünnepi találkozása lesz, amelyen számos élő író művével ismerkedhetnek meg az irodalom barátai. Az ünnepi alkalomra *75 mű jelenik meg, összesen 1,1 millió példányban.* A könyvhétnek különös jelentőséget adnak a felszabadulás 20. évfordulójára megjelent reprezentatív irodalmi antológiák, mint például *A megnőtt élet, Tavasz Magyarországon* című kötetek.

A kortárs írók művei között megtaláljuk az idei *Kossuth* és *József Attila*-díjas íróink alkotásait. Megjelenik többek között Garai Gábor: *Nyárvég* és Váci Mihály: *Kelet felől* című verses kötete, továbbá számos regény.

A mai irodalom reprezentatív alkotásai mellett a klasszikusok, mai külföldi írók művei, ifjúsági könyvek, politikai és ismeretterjesztő munkák, valamint lexikonok jelennek meg az ünnepi könyvhétre. A Kossuth Könyvkiadó *Tájak, gondok, emberek* címmel szociográfiai kötetet állított össze. A magyar irodalmi élet vitairól *Utak és elvek* címmel a Magvető Kiadónál tanulmánykötet jelenik meg.

A könyvhét egyik újdonsága lesz, hogy az idén először június 1-én megrendezik a *gyermekkönyvek napját.* A Művelődésügyi Minisztérium ezen a napon több budapesti és vidéki kórház gyermekosztályainak, valamint nevelőotthonoknak gyermekkönyvtárat ajándékoz. A könyveket kis ünnepség keretében adják át.

A jövő színházi évadban

ötödször bocsátják ki a vasutas operabérletet

Szakszervezetünk évek óta nagy gondot fordít arra, hogy a vasutasok családtagjaikkal együtt megismerkedjenek a komoly zenével, az operával. Négy évvel ezelőtt az Operaház igazgatóságával egyetértésben *vasutas operabérlet* került kibocsátásra. Akkor mindössze ötszázan éltek a lehetőséggel. Az elsőt azonban újabb bérletek követték. S a sok fáradozás, a dolgozók között végzett felvilágosító munka eredményeként az elmúlt évadban már közel másfélezerre emelkedett a bérlettulajdonosok, az előadásokat látogatók száma.

Az 1964/65-ös, az eddig

legsikeresebb évad

már a befejezéshez közeledik. Május 16-án kerül sor az utolsó előadásra, Rossini: *Tell Vilmos* című operájának bemutatására. A látottak alapján elmondhatjuk, hogy az előadások valóban felejthetetlen élményt jelentettek a nézőknek. Ennek a véleménynek adott kifejezést szakszervezetünk képviselői is a közelmúltban, az Operaház vörös termében megrendezett munkaértekezleten, ahol az Állami Operaház nevében *Szirtes György* gazdasági igazgató értékelte a vasutasbérletet.

— *Ez a bérlet az Operaház részéről nem kizárólag üzleti tevékenység* — hangsúlyozta —, *hanem nyugodtan állíthatjuk, olyan kultúrmisszió, amely minden kulturális intézmény feladata a dolgozók nevelése és a legszélesebb dolgozó rétegek magas színvonalu, kulturális ellátása.*

Köszönet és elismerés jár a vasutasszakszervezetnek, mert elsőnek ismerte fel a zenei műveltség nevelésének fontosságát. Köszönet mindazoknak, a vasutas aktíváknak, akik a bérlet szervezésében évre eredményes munkát fejtenek ki.

A munkaértekezlet résztvevői az eddig végzett munka értékelése után kézhez kaptak a 1965/66-os évad bérletműsorának ismertetőjét és plakátjait. Az ötödik vasutas opera bérletsorozat előadásain

ismét nagyszerű élményben

lesz majd részük a bérlettulajdonosoknak. Az új évadban Verdi: *Álarcosbál* és a *Végzet hatalma* című értékes alkotásai mellett bemutatásra kerül Beethovennek, a zenetörténet magában álló szellemóriásának egyetlen operája, a nemrég felújított *Fidelio.* A bérlet műsorán szerepel még Flotow: *Márta* című vígoperája és Delibes: *Coppélia* című népszerű táncjátéka.

Természetesen ahhoz, hogy az 1965/66-os évadban még *több dolgozó gyarapodjon a bérlettulajdonosok száma, még több vasutas foglaljon helyet* az Erkel Színház nézőterén, a megyei és szakszervezeti bizottságainknak az eddiginél is szélesebb körű felvilágosító munkát kell végezniök a szolgálati helyeken. Különösen azokban a városokban és csomópontokon van szükség gondos és felvilágosító munkára az 5. vasutas bérlet műsorának ismertetésére, ahol nincs színház vagy ritkábban fordulnak meg az ország városait, falvait járó együttesek.

Szakszervezeti bizottságaink a jelentkezések: a bérletfajta, a darabszám, a név, a szolgálati hely és a lakcím pontos feltüntetésével, összesítő íven küldjék meg a megyei bizottságokhoz.

(sf.)

A pálya elkészült...

Az épületek sárga falain szétszóródott a kora tavaszi napfény. Fehér függönyös ablakaik a sínekre tekintenek. Kövesi pályamester az ablakon át a vágányokat nézte. A hosszú acélsínek mellett egyforma távolságban sorakoztak a leszorító csavarok. A talpfák közeit kitöltő zúzott kő távolban az állomás peronjával olvadt egybe.

A pályamester elégedett volt. *Örült a jól végzett munkának és arra gondolt, hányszor, de hányszor kellett a váróteremben aludnia egy-egy késön érkező kőszállító szerelvény miatt.* Mindig idejében gondoskodott létszámról, gépről, hogy minden tervszerűen haladjon. Most készen áll a mű. *Dombóvár* és *Kaposvár* között elkészült a pálya. Egy-két nap és ismét újabb munkahely várja őket.

Megszámolni is nehéz már, hány helyen járt Kövesi pályamester, a dombóvári építési főnökség munkavezetője kis csapatával. Hajtotta őket a munka, a soha nem szűnő fejlődés. S amerre jártak, jó munkát végeztek, becsülettel helytálltak.

Gondos Mihály

Emlékét megőrizzük

Gyermán Illés elvtárs, a szegedi igazgatóság dolgozója 49 éves korában rövid betegség után elhunyt.

Gyermán elvtársban — aki pártunknak 20 éve tagja volt — nemcsak elvtársunkat és munkatársunkat, hanem melegszívű, derűs lelkületű szerető jóbarátunkat is elvesztettük.

B. Gy.

A PÁLYAŐR

Jön a vonat. A mozdony messziről füttyög, mintha üdvözletét küldené előre. Figyelmeztetés ez is, olyan, mint a vendég kopogtatása az ajtón, bebocsátást kér. Ilyenkor az őrház megelevenedik. A pályaőr kapja a lámpát és feszes vigyázzba áll a sínek mellett. A mozdony újra füttyül, a mozdonyvezető visszaint a tisztelgésre és a szerelvény hangos éles csattogással elrohan, eltűnik a távolban.

Jönnek a vonatok reggeltől estig, éjjel-nappal. A pályaőr éjjel sem alszik, vigyázza a vasparipa útját. Nappal ott labdalkodik körülötte az unoka is, a kicsi Jóska és ilyeneket kérdez:

— Nagyapa, a mozdonyt kik csinálják? Miért szalad? És mitől és miért ad annak neki enni? És miért kormosak a bácsik a mozdonyon és te miért piros zászlóval integetsz nekik? — Csacsog a gyerek, mosolyog a nagyapa, biccent is olykor a fejével. Nem siet a válasszal, előbb megvárja míg elrobog a szerelvény. Ő nevelte, azaz ketten az asszonnyal, kéthetes kora óta. Talán ennek is a vonat az oka ...

Mit mindennek, mert ha visszagondol ra, úgy szövi át az egész életét a vasút, meg a vonat, mint tájat a sínek rozsda.

Negyven évvel ezelőtt vették fel a vasúthoz, krampácsolni. Aztán pályaőr lett. Kis ház a sínek mentén, egyszerű szoba, konyha, kis kerttel jószágokkal, gonddal de örömökkel is. Ez volt az élete a háborúig. Aztán a behívó, vitte a vonat, vitte a végtelen orosz mezőkre, az asszony sírt és integetett az állomásról. Végtelennek tűnő hónapok, évek és újra otthon, de féllábbal. Vitte a vonat újra hazafelé, zakatoltak a kerekek, s milyen szép, milyen megnyugtató volt a muzsikájuk. Az asszony újra sírt, de most már örömében. Először mankóval kopogott, később műlábbal, de dolgozott a régi helyén.

Újra jöttek a vonatok, téglát hoztak és cementet, vasat és szálfákat. Hozták messzi földek üdvözletét az őrháznak is, ahol szinte minden a régi volt. A gyerekek nőttek, elszállingóztak. Először Jóskát vitte el a vonat, Pestre, főiskolára. Azt mondta, tanár akar lenni. Aztán Jancsi váltott jegyet egy év múlva azzal, hogy a mérnök szeretne lenni. Elmentek, elfogytak csak Kati, a legkisebb maradt. Közben hazalátogattak, hozták és vitte őket a vonat, hol a leszálló arcokat lesték izgalommal, hol az ablakból integető kendőket.

Mentek a vonatok és az évek ... Kati férjhez ment. S egyik éjszakai vonattal jött meg a legdrágább vendég, a kicsi Jóska. Póiyában hozták az anyja, letette, sokáig sírt fölötte és akkor azt mondta:

— Édesapám, Jóska disszidált, neveljék fel a gyereket, én nem akarok tovább élni. — S már szaladt is a síneken a következő, szaladt az esti gyorsvonat, a halál felé. Az apja utolérte, lefogta.

— Megbolondultál? Húsz éves vagy, nem rontottad el anyjira, hogy helyre ne lehetne hozni!

Kati zokogott. Az apja szeméből is kiszökött a könny.

Hajnali vonat vitte el s onnan egy másik vonat az országhatáron túlra. A férje után. Jön néha egy-egy lap, egy üdvözlet, szűk mondatok, érdeklődés az otthon és a gyerek után. De nem sok ...

Az öreg feszes vigyázzban fogadja a vonatokat. Most már egyre gyakrabban ott áll mellette a kicsi Jóska, és ő is tiszteleg, mint egy igazi vasutas, pedig ő már távolabbra néz, Jóska a jövő gyermeke. Esténként, mikor halk csend es sötétség öleli körül a házat, a gyerekszobában rajzol. A mozdonyszikrákat, a kicsi Jóska úrhajókat és rakétákat rajzol.

Közben künn a nagyapja vigyázza a vonatokat. Hol zöld, hol meg piros fénnyel hunyorgatnak a szemaforok. A 47-es őrháznál robognak a vonatok, a mozdony előreküldi füttyét. A síneken a kerekek hangja csattog, dübörög. Ez az ismerős muzsika olyan a pályaőrnek, mint a virágnak a napfény. Nem is tudná elképzelni az életét e muzsika nélkül.

Mert az egész életét közöttük élte, érkező és távozó, a messzeségben eltűnő vonatok között. Elvitték az ifjúságot, férfi korát s úgy hogy deresedő üstökkel köszönti őket, mintha azok is figyelmesebbek lennének hozzá, a pályaőrhöz, mint nagyon kedves ismerőshöz ...

Pataky Rózsa

Több mint 12 millió forint árukár

A vasútnak évről évre nagyobb áruszállítási feladatot kell megoldani, s bizony elkerülhetetlen a sérülés, a kár. *Jó szakmai felkészültséggel, lelkiismeretes munkával a szállítást és szállítás felelőseinek összehangolásával az árukárok számát és így a károkat csökkenteni.* Szükséges ez azért is, mert a vasút évente nagyon magas kártérítést fizet. Ez az összeg 1964-ben 12 millió forint volt, 31,3 százalékkal nagyobb, mint 1963-ban.

A hiányos csomagolást, a feladási rakodást nagyon sok állomáson elmulasztják ügyelőkönyvezni és fuvarlevélben elismertetni. Ezt azért teszük szóvá, mert sajnos ezt a kár is a vasutat terheli. Gyakori a feladó által tett *helytelen súlybevallás és az ellenőrzőmérlegelések elmulasztása is.* 1964-ben 16 574 esetben volt hiány és 20 271 a helytelen fuvarokmány-kezelés miatt fölös küldemény.

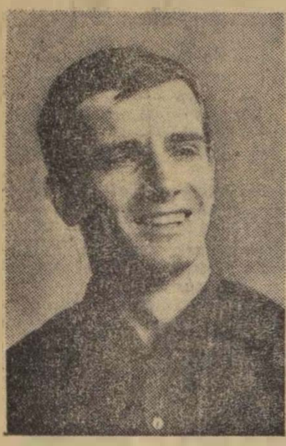
Gyakori a lopás és a dézsmálás is. *A szegedi igazgatóság területén 1964-ben 715 esetben 373 ezer forint értékben történt lopás dézsmálás.*

Ezek az esetek is azt bizonyítják, hogy a szállítottó és a szállítást végző dolgozóknak a feladástól a kiszolgálásig a kármegelőzési szolgálat következetesen megfelelően kell munkájukat végezni. Így kívánja ezt a népgazdasági érdek a közösség érdeke.

Sziládi Sándor
Szeged

Egy világbajnok — közelről

BESZÉLGETÉS A 20 ÉVES MARÓTH PÉTERREL



Maróth Péter

A Testnevelési Főiskola vívómesterképző tanfolyamának hallgatója *Maróth Péter*, a BVSC húsz esztendős sportolója, aki az esztendő egyik első világraszóló sikerével, az *ifjúsági kardvívó világbajnoki* címmel ajándékozta meg a vasutas és a magyar sportot. Nyurga, álmodozó szemű, halk szavú, a fiatalok körében nagyon népszerű sportember az újdonsült világbajnok, akinek nagy vágya, hogy a vívómesterképző elvégzése után a TF nappali tagozatán szerezze meg a testnevelő tanári diplomát.

— *Kilenc esztendeje vívok* — mondta kérdésünkre a BVSC Tanács körúti vívótermében. — *Őszintén szólva futballista szerettem volna lenni, de édesapám, aki a Vasúti Főosztály munkaügyi szakosztályának főelőadója, azt mondta, hogy válasszam a vívást, ahol jobban érvényesülnek az egyéni adottságok.* S az

atyai intelem

Maróth Péter esetében termő talajra talált: 11 éves korától nőtt össze élete a vasutas-sportegyesület Tanács körúti fellegvárával. Mint gyerekkel, *Nagy Árpád* foglalkozott vele alaposan és módszeresen. S az akkor elsajátított alapfogalmak nagyszerű beidegzettsége is ott csillog ma a győzelem aranyérmében.

— *A legnagyobb tudású vívómesterek egyike Nagy Árpád* — mondja róla *dr. Nedeczky László*, a BVSC vívószakosztályának vezetője. — *Nagyszerűen foglalkozik a gyerekekkel, akik amit tőle megtanulnak, azt soha nem felejtik el.*

Amikor megkezdődött az asszózás annyira várt időszaka, a kis Maróth fiú minden lehetőséget megragadott, hogy versenyezhessen. A Bp. Vörös Meteor gyerek-seregszemléjén már kitűnt szép vívásával, amit a harmadik hely kiharcolása fémjelzett. 1961-ben a BVSC ifjúsági kardcsapata győzött az utánpótlás nagy küzdelemsorozatán *és a bajnokcsapatnak ő is tagja volt.* Egy évvel később *már első osztályú versenyzővé érett*, s egyaránt szívesen forgatta és forgatja ma is nemcsak a kardot, hanem a tőrt és a párbajtőrt is.

Két évvel ezelőtt *Bay Béla* vette át edzéseinek vezetését. Egyre gyakrabban következtek a sikerek. Bécs város vívóbajnokságán, a lengyelországi vasutasversenyen egyaránt kitűnően szerepelt.

Péter bizonyított

— *Az ifjúsági vívóvilágbajnokság előtt* — emlékezik vissza legfrissebb sikerére — *Bukarestben nemzetközi ifjúsági viadalon vettünk részt, s ott sikerült győznöm. Tavaly Gerevich Gyurival szemben egy ponttal maradtam ki a világbajnoki együttesből, s amikor Rotterdamba utaztunk, elhatároztam, hogy minden erőm latbavetésével bizonyítani fogok...*

A győzelem kivívása nem volt könnyű feladat. A legizgalmasabb asszóját a szovjet *Komiszarovval* vívta. Végül is 5:4-re győzött, s ez jelentette a világbajnokságot. Nagy ellenfelének a tavalyi világbajnok *Nagy Zsoltot* tartotta, akivel 2—3 éve mindig nagy csatákat vívott a győzelmekért. Most sikerült vele szemben is megszerezni a győzelmet.

Az Autóközlekedési Technikum elvégzése után egy évig a MÁV Autófuvarozási Főnökségen dolgozott, mint műszaki előadó, s most a mesterképző első évfolyamának a hallgatója.

— Miért szeretné testnevelő tanár lenni?

Szereti a testkultúrát

— *Nagyon szeretem a testkultúrát* — válaszolta.

Érdekes választ ad arra a kérdésre is, hogy miért szereti a vívást?

— *Tudomány is művészet is* — mondja tömör megfogalmazással. Azt vallja, hogy további jó eredményeket csak akkor érhet el, ha élete jelentős részét a fehér plasztron világának szenteli. Napi 5—6 óra szorgalmas munka nélkül nincs siker...

Nemcsak a vasutas sport, hanem az egész magyar sport nagy vívóbölcsője a Tanács körúti vívóterem. Ha csak a legfiatalabbakat tekintjük, mostanában *Bóbis Ildikó, Erdős Sándor, Pulay György* és *Maróth Péter* emelkedett innen a legjobbak közé, s szép sikereket ért el *Fodor Ágnes* és *Kelemen András* is. A vívósport nagyjaival, a *Kamuti* fivérekkel és a többiekkel együtt ezek a mai fiatalok bizonyítják a legékesebben hogy a BVSC Tanács körúti vívótermében valóban a jövőt építik...

M. L.

Sporthírek

Veterán labdarúgók mérkőzésére került sor a közelmúltban a tapolcai állomás és a fűtőház dolgozói között. A két szolgálati hely „öreg játékosai" végigfutva a 90 percet, jelesre vizsgáztak a zöld gyepen. A végeredmény 1:0 a fűtőház javára.

Április közepén rendezték meg az 1965. évi Budapest kötöttfogású egyéni birkózóbajnokságot. A vasutas versenyzők közül *Csepela János*, a Törekvés pehelysúlyú és *Pintér István*, a BVSC középsúlyú versenyzője nyert bajnokságot.

Május első felében a Nemzeti Sportcsarnokban rendezték meg az országos vívóbajnokságot. Férfi egyéni tőrben a BVSC két válogatott versenyzője, *Kamuti László* és *Kamuti Jenő dr.* között dőlt el a bajnoki cím sorsa. Ezúttal a fiatalabb versenyző, *Kamuti László szerezte meg a bajnoki címet*, fivére, Jenő előtt. Csapatban a BVSC a II helyen végzett az Újpesti Dózsa mögött.

Közlemény

Az Utasellátó ÜV. kultúrcsoportja öntevékeny esztrád- és pengetőszenekart szervez. A kottaismerettel rendelkező, hangszeren játszó dolgozókat, továbbá szóló, opera, operett, magyarnóta- és táncdalénekesek jelentkezését örömmel fogadják a kultúrcsoport vezetői. Próba minden kedden 17—20 óra között a vállalat Budapest, V., Arany János utca 13. sz. (Nádor u. sarok) alatti kultúrhelyiségében.

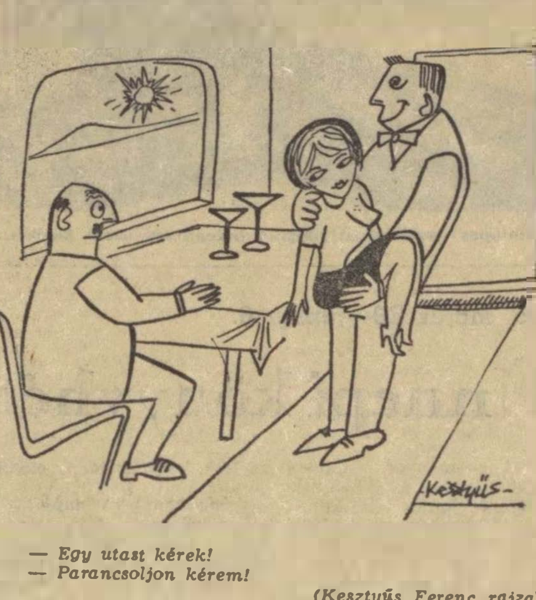
A kitüntetéshez méltóan dolgoznak

A *makói XVI. pályamesteri* szakasz dolgozói a múlt év őszén elnyerték a *Szocialista pályamesteri szakasz* címet. A siker nem tette elbizakodottá a dolgozókat, akik úgy határoztak, hogy 1965-ben is a kitüntetéshez méltóan dolgoznak. Vállalták, hogy éves renddes fenntartási tervüket 102 százalékra teljesítik. Az éves beruházási és felújítási tervet határidő előtt négy nappal befejezik, a beütemezett havi költségből 3 százalékot megtakarítanak és 10 újítási javaslatot nyújtanak be.

A szakasz dolgozói a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyben is az elsők között teljesítették vállalásaikat. A felszabadulási versenyt tovább folytatják, hogy éves szinten is maradéktalanul teljesíthessék a szakaszra háruló feladatokat.

Sz. S.

SZÓSZERINTI KISZOLGÁLÁS



— *Egy utast kérek!*
— *Parancsoljon kérem!*

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Az ígéret szép szó...

A Bp. Déli pályaudvar Műszaki Kocsiszolgálat dolgozóinak, a főosztály 6. szakosztálya még januárban megígérte, hogy május 1-ig a csarnoki vágányok között a munkajárdakat megépíti. Az erre vonatkozó iratot 127 470/1964 (I) 6 szám alatt a budapesti igazgatóságnak még január 25-én azzal küldte meg, hogy a munkát május 1-ig okvetlen fejezzék be.

Lehet, hogy elfeledkeztek rólunk?

F. I.

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál Debrecen, Bakó János Miskolc, Szilágyi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Perlaki Gyula Sopron Foki István Budapest: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tótka Károly Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Foki István Budapest, Urban Lajos Miskolc, Bognár Károly Tapolca: Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Lakatos József, Lázár József Budapest, Csonka József Szeged, Bakonyi Géza Várpalota, Klimó László Hatvan, Bódogh Mihály Dombóvár: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Csepregi Pál Baja: Kérését megvizsgáltuk, melyre a választ május 6-án elküldtük.

A Hivatalos Lapból

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

17. számból: 131 513/1964. I/4. B MÁV-dolgozók által okozott baleseti károknál követendő eljárás.

108 904/1965. I/3. C. A Szakszervezetek Országos Tanácsának 7/1964. (XII. 24.) SZOT számú szabályzata az üzemi balesetek bejelentéséről és nyilvántartásáról szóló 2/1962. (III. 10.) Mű. M. számú rendelet módosításáról.

103 393/1965. I/3. C. Az üzemi balesetek bejelentésének és nyilvántartásának újbóli szabályozása.

18. számból: 110 075/1965. I/2. B. A Munka Törvénykönyve államvasúti dolgozókra vonatkozó végrehajtási utasításának módosítása.

A pártiskolai hallgatók munkaviszonyával és társadalombiztosításával kapcsolatos egyes kérdésekről.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném pécsi háromszobás összkomfortos, nagyméretű, olcsóbérű lakásomat kétszobás belterületű budapesti MÁV-lakásra. Cím: Szabó, Pécs, Lenin tér 1.

— Elcserélném Budapest XIV., Szegedi út 74. sz. alatt levő alacsony bérű MÁV kettőszobás összkomfortos, gazdasági udvarral, gyümölcsfákkal, kerttel, üvegverandával, telefonnal rendelkező nagy lakásomat Budapest területén levő kettő kisebb lakásra. Érdeklődni lehet: 8—10-ig, 20—22 óráig a 206—394 telefonon, vagy Bp. Nyugati pályaudvaron 23—32 telefonon Gergely József MÁV-felügyelőnél.

HÍREK

— **Figyelemre méltó eredményeket** értek el az utóbbi években Röszke állomás dolgozói. A szorgalmas munka eredményeként a múlt évben elnyerték a szocialista szolgálati hely címet. A határállomás dolgozói ebben az évben is azon fáradoznak, hogy zökkenőmentesen bonyolítsák le a határforgalmat.

— **39 évi szolgálat után nyugalomba vonul** Sebők István Berente szénpályaudvar áruirányítója. Ebben a beosztásban közel másfél évtized alatt jelentős érdemeket szerzett a rakodások megszervezésében, a fuvaroztató vállalatokkal való jó kapcsolat kiépítésében. Mint szakszervezeti aktivista is lelkiismeretesen végezte társadalmi munkáját.

— **Önkéntes véradó napot** rendeztek április végén a debreceni fűtőházban. A gondos előkészítő munka eredményeként 88 fűtőházi dolgozó adott vért.

— **Kétemeletes vasúti kocsik.** Az ausztráliai vasútvonalakon mind több kétemeletes vasúti kocsi közlekedik. A kocsiban 102 utas számára van hely. Mielőtt ezek a személykocsik forgalomba kerültek, az adott vonalakon át kellett építeni a pályát és a műtárgyakat.

— **Nyolc újítást nyújtottak** be az első negyedévben a zalaegerszegi fűtőház dolgozói. Ebből hármat már be is vezették, három pedig most áll megvalósítás alatt.

— **24 papát kapott egy félárva kisfiú.** A szolnoki járműjavítóban Kövesi Károly rugókovács 24 tagú szocialista brigádja örökbe fogadta Ecsédi László ötéves kisfiút, akit tehetsége és szorgalma szerint iskoláztatnak majd.

— **Elhunyt Pósa Jenő Kossuth-díjas,** nyugalmazott MÁV-főtanácsos, a magyar vasutak korszerű jelző- és biztosító berendezéseinek megalapozója.

— **Sturovo, csehszlovák—magyar közös határállomás** biztosítóberendezéseinek terveit a MÁV Vasúttervező ÜV készítette el. Az Elektroimpex és a Strojexport csehszlovák külkereskedelmi vállalat megegyezése alapján a berendezés a telefongyárban készül. Felszerelését a MÁV TBÉF dolgozói még ebben az évben megkezdik.

MAGYAR VASUTAS
A szervezett vasutas dolgozók lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
A szerkesztő bizottság vezetője: Gulyás János
Szerkesztő Visi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 228—872. üzemi: 39—77
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

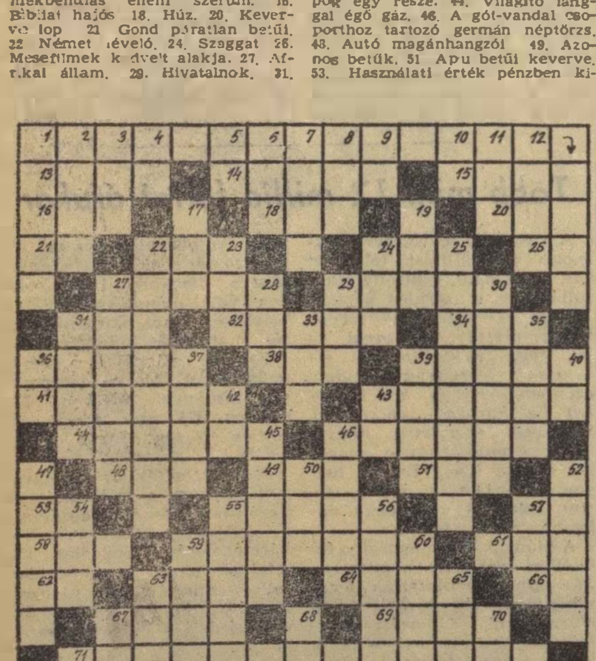
Vízszintes: 1. Június 27-én került rá sor. 13. A Répce baloldali mellékvize 14. Esetlen testű, patás állat Hazája Amerika és Délkelet-Ázsia 15. Gyermekbénulás elleni szérum. 16. Bibliai hajós 18. Húz. 20. Keverve lop 21. Gond páratlan betűi. 22 Német névelő. 24. Szaggat 26. Mesefilmek kedvelt alakja. 27. Afrikai állam. 29. Hivatalnok. 31. Lengyel folyó. 32. Hegység. 34. Fordítva az egyik oldal. 36. Egyiptom folyója. 38. Csonthéjas gyümölcs. 39. Az ország állampolgára. 41. Állam Ázsiában. 43. Az Alpok egy része. 44. Világító lánggal égő gáz. 46. A gót-vandal csoporthoz tartozó germán néptörzs. 48. Autó magánhangzói 49. Azonos betűk. 51 Apu betűi keverve. 53. Használati érték pénzben kifejezve 55. Pintyféle énekló madár. 57. Téli csapadék 58 Verssorok összecsengése. 59 Kórus előadása. 61. Maró folyadék. 62. Akol a közepén. 63. Hír, pletyka latinul. 64 Férfinév. 66 Bánat. 67. Égési termék. 69. Verdi opera. 71. Itt kerül sor a vízszintes 1. eseményeire.

Függőleges: 1. Az Amazonas jobboldali mellékfolyója. 2. Görögkeleti szentkép 3. Vissza: becézett női név. 4 Növény. 5. Járunk rajta. 6. Mint 61. vízszintes. 7. Dédelget. 8. Szeszes ital. 9. Európai nép 10. Régi római pénz. 11. Két oldal. 12. Ilyen víz a tó. 17. Somogy megyei község. 19. Kémiai elem. 22. A Duna latin neve. 23. Erdei gyümölcs. 24. Trombitahang. 25 Rádióaktív elem. 27. Konstantinápoly egyik városrésze. 28. Vízinövény 29. Tejtermék. 30. Amerikai állam 31. Angol felség. 33. Kerek szám. 35. Hideg, száraz szél az Adria partján. 36. Nógatószó. 37. Füllesztett takarmány. 39 Csatakiáltás a gyerekeknél. 40. Téli sporteszköz. 42. A. É. 43. Ellentétes kötőszó. 45. Betűpótlással a Duna mellékfolyója. 46. Géza, hányatott életű költő. 47. Vízi építmény. 50. Királyrétben található! 52. Új, latinul 54. Spanyol folyó 55. Gyapotszál 56. Híres török államférfi. 57. Tajtek. 59. A Volga mellékfolyója. 60. Orosz félsziget. 63. A szobát határolja. 65. Visszaád-e?! 67 Ellentétes kötőszó. 68. Fémes elem. 70. Juttat.

Beküldendő: vízszintes 1, 71. **Beküldési határidő:** június 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Arccal a vasút felé. Ötszáz mozdonyért.

Könyvet nyertek: Nagy Gyula Miskolc, MÁV Felépítményi Építésvezetőség. Frank Lajos Bp., VII., Dob utca 73. Takács Ferenc Győr, Szabadhegyi vasútállomás. Varga Gyula Dunaföldvár, Kossuth tér 12. Milkovits Józsefné Gyöngyösfalu, Kőszegi utca 1.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM | Ára 40 fillér | 1965. JÚNIUS 1.

Az egység és szolidaritás jegyében

Eredményes munkát végzett Szófiában a IV. nemzetközi szakmai konferencia

Amikor küldöttségünk az INTERFLUG IL—18-as gépén megérkezett a IV. nemzetközi szakmai konferencia színhelyére, *Szófiába*, lépten-nyomon az őszinte szeretet és barátság, a közös ügy kovácsolta összetartozás ezernyi jelével találkoztunk.

A konferencia a Bolgár Néphadsereg Központi Háza nagy tanácstermében folyt le. *Alphonse Drouard*, a Nemzetközi Szövetség francia elnöke megnyitója és a vendéglátók üdvözlő beszédei után *Satich Chatterjee*, a Nemzetközi Szövetség főtitkára tartotta meg beszámolóját, amelynek címe is már mintegy meghatározta a IV. konferencia munkáját: *„A közlekedési, kikötői, és halászatipari dolgozók akcióegységéért, az élet- és munkakörülmények megjavításáért, a szakszervezeti és a demokratikus jogokért, a nemzeti függetlenségért és a békéért vívott küzdelemben."*

A főtitkár — az általános beszámolón kívül — minden egyes, a szövetséghez tartozó szakma sajátos problémáiról is részletesen beszámolt, majd a továbbiakban a gazdasági és politikai helyzet alakulását ismertette.

A közlekedés fejlődésével, az élet- és munkakörülmények javulásával a szocialista országokban, valamint a szocialista országok szakszervezeteinek szerepével és nemzetközi tevékenységével kapcsolatban az alábbiakat mondotta a főtitkár:

— *A vasúti szállítás fejlődését a szocialista országokban magas mutatószámok jelzik. A vasúti hálózat bővült, a műszaki felszerelés színvonala emelkedett, a Diesel- és villanymozdonyoknak mind nagyobb számban történő alkalmazása és a modern technika és technológiai eljárások bevezetése révén. A munka termelékenysége fokozott, megnövekedett az utasok száma és a szállított áru mennyisége.*

Egy érdekes adatot is közölt a főtitkár: jelenleg a Szovjetunió rendelkezik a legkiterjedtebb — *több mint 20 000 kilométernyi* — villamosított vasúti hálózattal.

Ezután az egység és a szolidaritás kérdésével foglalkozott a beszámoló. A főtitkár hangsúlyozta, hogy a közlekedési dolgozók és az egyéb iparágak dolgozói tudatára ébredtek a társadalomban betöltött szerepüknek, *megtanulták jobban felmérni az osztályellenség erőit és jobban forgatni fegyvereiket.* Szakmáink dolgozóinak egységakciója évről évre növekszik, a munkás szolidaritás mind jobban kibontakozik. A mi nemzetközi szövetségünkhöz tartozó közlekedési dolgozók *Franciaországban, Olaszországban, Japánban* stb. mind gyakrabban indítanak közös akciókat a közlekedési nemzetközi szövetséghez és a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez tartozó, vagy a független szakszervezetekkel.

Hosszan sorolta a szolidaritási akciók sikereit, majd így folytatta:

— *Szakmánk dolgozói továbbra is aktív szolidaritásukról biztosítják Dél-Vietnam dolgozóit és népét nemzeti felszabadítási harcukban. Nemzetközi szövetségünk tevékenyen részt vesz a Dél-Vietnam dolgozóival és népével való szolidaritás nemzetközi szakszervezeti bizottságának munkálataiban.*

A beszámolót követő vitában a magyar küldöttség nevében *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára kért szót. Bevezetőben tolmácsolta a konferencia részvevőinek, a szervezett magyar vasutas és közlekedési dolgozók *forró testvéri üdvözletét*, majd hangsúlyozta: *az elmúlt négy év is igazolta a budapesti konferenciának azt az elemzését, amely már jelezte, hogy a kapitalista államok kormányai a közlekedési ágazatokban is további eredményeket tesznek a monopolista csoportok követeléseinek.* Ezzel szemben állanak az érdekelt kapitalista országok különböző hovatartozású szakszervezetei, amelyek az akcióegység kibontakoztatásával kemény ellenállást fejtenek ki a monopóliumok és az őket kiszolgáló kapitalista kormányok ellen. Teljes mértékben egyetértünk a nemzetközi szövetség célkitűzéseivel és szükségesnek tartjuk, hogy további segítséget nyújtsunk a monopóliumok elleni nemzetközi méretű szakszervezeti akcióegység erősítéséhez.

— *Figyelemre méltó a beszámolónak az a megállapítása* — folytatta Szabó Antal —, *amely a gazdaságilag fejletlen országok műszaki kádereinek hiányára hívja fel a figyelmet. A magyar szakszervezetek az utóbbi években mind több afrikai ország szakszervezeteinek számára biztosítanak ösztöndíjat a műszaki káderek képzéséhez.*

Ezután néhány jellemző adatot közölt arról a fejlődésről, amelyet a III. konferencia óta Magyarországon is elértek a közlekedés fejlődése, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javulása terén.

Az akcióegység megteremtésének elősegítéséről szólva, elmondotta, hogy *a magyar szakszervezetek szolidárisak a jogaik biztosításáért és életkörülményeik megjavításáért harcoló közlekedési dolgozókkal.* Tevékeny részt veszünk a nemzetközi szövetség valamennyi akciójában. Erkölcsileg, anyagilag és a szolidaritás más formáiban fejezzük ki együttérzésünket. A magyar nép növekvő felháborodással fogadja az újabb és újabb amerikai légitámadások, szörnyű kegyetlenkedések hírét, amit a Vietnami Demokratikus Köztársaság ellen elkövetnek. A magyar szakszervezetek, a napi sajtó, a szaklapok, rádió és televízió híradásain kívül, üzemi gyűléseken, szakszervezeti röplapokon, újságokon keresztül ismertetik a vietnami helyzetet és a Vietnami Szakszervezeti Szövetség tájékoztatóját. *A szolidaritás egyik megnyilvánulása volt a nemrég lezajlott gyűjtés is, amelyben a magyar nép minden rétege megmutatta áldozatkészségét.* A vietnami nép nem áll egyedül hősi harcában, Számíthat a világ békeszerető erőinek segítségére. Követeljük, hogy szerezzenek érvényt az 1954. évi genfi egyezmény maradéktalan betartásának, szüntessék be az ellenségeskedést és haladéktalanul vonják ki az amerikai csapatokat Vietnamból.

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége Intézőbizottságába ismét beválasztották *Földvári Aladárt*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete főtitkárát. A nemzetközi szövetség elnökévé *Jean Brunt* (Franciaország), alelnökeivé *Georgi Sajenkot* (Szovjetunió), *Hshiao-Hung-chit* (Kínai Népköztársaság) és *Guido Antoizzit* (Olaszország), főtitkárává *Satish Chatterjeet* (India), titkárává *Viktor Kozint* (Szovjetunió) és *Vazis Bigaglit* (Olaszország) választotta.

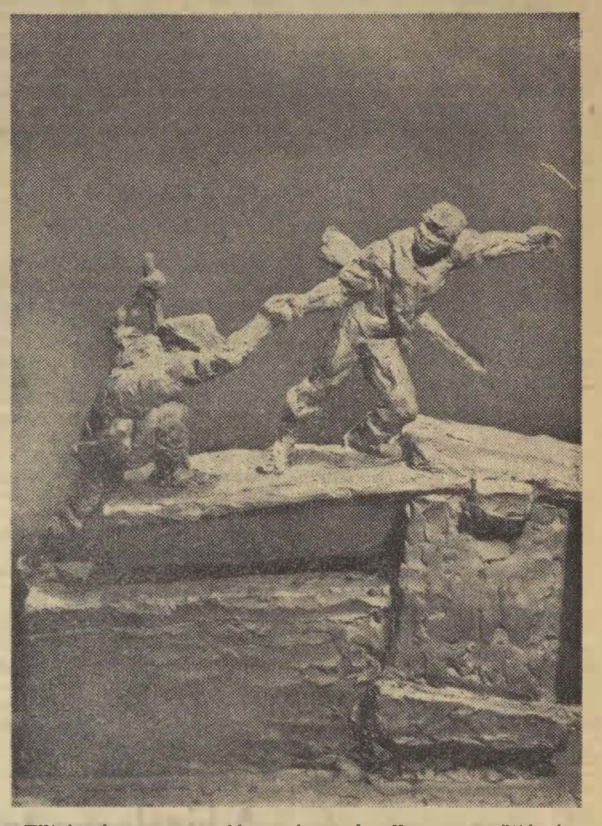
Vedres József

A magyar delegáció a tanácskozáson. A kép bal oldalán Szabó Antal főtitkár, jobb oldalán Földvári Aladár, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára látható.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének nyilatkozata az Egyesült Államok vietnami agressziójáról

A magyar szervezett dolgozók mélységesen elítélik az Egyesült Államok agresszióját, amellyel megpróbálja vérbe fojtani a dél-vietnami nép hősi szabadságharcát, terrorbombázásokat folytat a Vietnami Demokratikus Köztársaság ellen, az önkény és az erőszak eszközeihez folyamodik Délkelet-Ázsiában, súlyosan veszélyeztetve ezzel a világ békéjét is. Ez az USA monopoltőkéinek kalandorpolitikája feltartóztathatatlanul halad a végső vereség felé. A vietnami nép minden nehézséget vállalva, önfeláldozóan harcol az imperializmus ellen, és biztos győzelmében. Vietnami testvéreink hősi erőfeszítéseit megsokszorozza az a biztos tudat, hogy a szocialista országok népei, a világ haladó emberei velük vannak és segítséget nyújtanak az agresszió visszaverésére.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége teljes mértékben egyetért, helyesli és támogatja a Magyar Népköztársaság kormányának a Vietnam ellen folyó amerikai agresszióval kapcsolatos állásfoglalását és intézkedéseit. Hárommillió szervezett dolgozó nevében biztosítja a szabadságáért és függetlenségéért harcoló hős vietnami népet, a barbár betolakodók megsemmisítéséért küzdő Vietnami Demokratikus Köztársaság dolgozóit, erkölcsi-politikai szolidaritásáról és anyagi támogatásáról.



Tiltakozás az agresszió, a vérengzés ellen — együttérzés az elnyomottakkal, az agresszorok ellen harcolókkal... Ezt tükrözi Farkas Aladár szobrászművész Dél-Vietnamról szóló munkája.

A magyar dolgozók véleményét kifejezve követeljük, hogy az Egyesült Államok kormánya azonnal szüntesse be a Délkelet-Ázsia térségében folyó agresszióját és háborús cselekedeteit. Vessen véget a Vietnami Demokratikus Köztársaság elleni fegyveres támadásnak, vonja ki fegyveres erőit Dél-Vietnamból. Követeljük, hogy az Egyesült Államok kormánya is szigorúan tartsa tiszteletben az 1954. évi genfi megállapodásokat, a dél-vietnami nép önrendelkezési jogát, és ismerje el, hogy Vietnam két részének békés egyesítését idegen beavatkozás nélkül, a vietnami népnek kell megoldania.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége kifejezi szilárd meggyőződését, hogy a magyar dolgozók a Szakszervezeti Világszövetségbe tömörült 120 millió szervezett dolgozóval, a békés és a haladást védelmező minden társadalmi erővel összefogva tovább erősítik internacionalista szolidaritásukat, az imperialista agresszió ellen, a nemzeti függetlenségért, a békéért, és a népek biztonságáért küzdő hős vietnami népet.

Budapest, 1965. május 22.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége

Több mint egymilliárdos forgalomra készül az Utasellátó

Hazánk évről évre növekvő idegenforgalma és a belföldi turistaforgalom az *Utasellátó Vállalatot* is nagy feladatok elé állítja. Ebben az évben *egymilliárd 100 millió forintos forgalom lebonyolítására készült fel a vállalat.* A többi között 55 000 hektoliter bor és 240 000 hektoliter sör, 4 millió pár debreceni és 55 vagon egyéb húskészítmény eladására számítanak.

A meglévő üzemegységek korszerűsítésére 8 millió 800 ezer forintot fordít a vállalat.

A többi között felújítják a *központi húsüzem* hűtőkamráját, a *kecskeméti* és *siófoki* étterem konyháját és a *keszthelyi* üzem épületét. A kiskereskedelmi hálózatban 17 új pavilont terveznek felállítani. Nagy gondot fordít a vállalat arra is, hogy a nagy pályaudvarokon és a határállomásokon elegendő mennyiségű és bő választékú áru várja az utasokat.

Urbán Szabó Béla, a vállalat igazgatója, elmondotta, hogy a május 30-án életbe lépett új menetrendi változásokra is gondosan felkészültek. A nemzetközi és a belföldi gyorsvonatokon, továbbá a távolsági személyvonatokban 110 étkező-, büfé- és hálókocsit közlekedtetnek. Nemzetközi viszonylatban is tovább bővül az Utasellátó feladata. Az eddigi vonatok mellett a *Budapest—Zágráb* között közlekedő *Budapest expressz* gyorsmotorvonaton is a vállalat biztosítja az utasok ellátását.

Május első hetében zajlott le *Szófiában* a szocialista vasutak utasellátóinak konferenciája, melyen a nemzetközi utasforgalom jobb kiszolgálását, az utasok ellátási nívójának emelését tűzték ki célul. Megállapodtak abban is, hogy a

nemzetközi vonatokon bármelyik szocialista állam valutáját elfogadják.

Ezenkívül változatosabbá teszik a menüket, s a különböző társvállalatokkal — így például az NDK-beli MITROPA-val és a bolgár utasellátóval — szakácsok és pincérek részére tovább szélesítik a tapasztalatcserét.

Az Utasellátó 1964-ben *105 százalékra teljesítette forgalmi tervét.* Ez azt jelenti, hogy valamennyi feladatát túlteljesítette. Az idén a múlt évinél is nagyobbak a feladatok. Ahhoz, hogy ezt az évet is a tavalyihoz hasonló eredménnyel zárják, a vállalat minden üzemegységében még jobban, még eredményesebben és takarékosabban kell dolgozni, gazdálkodni. Ha ez így lesz, a siker ezúttal sem marad el.

(vf)

Módosítják a rangjelzők viselését

Az egyenruhának igen fontos tartozéka a rangjelző, melyet eddig vállap formájában viseltek a vasutas dolgozók. A közeljövőben *rendelet jelenik meg* arról, hogy a vállap rangjelzők helyett *fokozatosan gallér rangjelzőt vezetnek be.*

Az 1965. második felében kiosztásra kerülő egyenruhákhoz már gallér rangjelzőket adnak ki, amelyeken a szakcsoportok és az egyes rangfokozatok jelölése a vállap rangjelzőn alkalmazott megjelölések szerint történik. Az új rangjelzők bevezetésével együtt *megváltoztatják a téli sapkák formáját is.* Az eddig használt prémes sapka helyett műszőrmés sapkát rendszeresítenek.

Szakszervezetünk argentin és kenyai vendégei

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége Szófiában megtartott IV. nemzetközi szakmai konferenciájának befejezése után *szakszervezetünk vendégeként hazánkba látogatott az argentin vasutasszakszervezet háromtagú delegációja és a kenyai vasutasszakszervezet vezetője.* Vendégeink magyarországi látogatásuk során megismerkedtek a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeivel. A többi között meglátogatták a MÁV Budakeszi Tüdőszanatóriumát, a Benczur utcai napközi otthont és bölcsődét, az Északi és a Dunakeszi Járműjavító ÜV-t, a szegedi Vasútforgalmi Technikumot és Nevelőintézetet.

Szegeden beszélgetést folytattak a szegedi igazgatóság és a vasutasszakszervezet megyei bizottságának vezetőivel. Május 26-án pedig szakszervezetünk központjában *Szabó Antal* főtitkár fogadta vendégeinket. A fogadáson, amely szívélyes légkörben zajlott le, elismeréssel nyilatkoztak az üzemekben és a szociális létesítményekben tett látogatásuk tapasztalatairól. Különösen az üzemi bölcsőde és a kulturális létesítmények nyerték meg tetszésüket.

Vasutas, harmadiziglen...

Egy szakszervezeti bizottsági titkár egy napja

Jó egy órát beszélgettünk *Szabó Sándorral*, a Déli pályaudvar szakszervezeti bizottsága helyiségének szűkre szabott négyszögében. Egy pillanatra sem ült le, végig ott állt mellettünk. A 45 esztendős, középmagas oktatótiszt vérbeli vasutas, s hitvallása e szavakban foglalható össze: „Szeretem a mozgást, a dinamikát, a precíz, pontos munkát, s talán most már egész életemen át a legizgatóbb emberi kötelességet a forgalomirányítás nagy felelősségében látom..."

Emlék a fordítókorongról

Szabó Sándort majd félévszázados, eddigi életpályájának több mint a fele: *huszonhárom éve a vasúthoz köti.* A vasúthoz, amely úgyszólván még gyermekkora óta eleteleme, hiszen a nagyapáktól kezdve a családban eddig mindenki vasutas volt, s természetes, hogy ő is az, most már harmadíziglen:

— *A kárpátukrajnai Királyházán születtem* — emlékezik gyermekkorára. — *Rendezőpályaudvar mellett laktunk. A vasúti élet ott zajlott előttem, minden mozgásával, színével, hangjával, fordulatosságával. Pajtásaimmal a fordítókorong körül tanyaztunk a legtöbbet, s nagyon megörültünk, amikor rájöttünk, hogy ezt a korongot gyermeki erővel is forgathatjuk. Ez lett a mi nagy ringlispilünk, amelyre mindig olyan nagy szeretettel emlékezem.*

Február közepe óta tölti be a Déli pályaudvaron a szakszervezeti bizottság titkári funkcióját. A nyugalomba vonult *Foki István* örökét vette át. Örült mindenki a Délin a választás eredményének, hiszen az utód személyében is *vérbeli vasutas került erre a fontos helyre*, egy olyan ember, aki — mint oktatótiszt — kitűnően ismeri a szabályokat és előírásokat, s szereti a vasutasokat.

Mi is a legfőbb dolga egy szakszervezeti titkárnak az ilyen vasúti életben? Egy kicsit mindig két malomkő között őrlődik: egyforman szolgálja a szolgálati főnökség és a dolgozók érdekeit, hiszen a munkanak is zavartalanul kell mennie, de a vasutasokra is vigyázni kell.

— *Nagy szerencsémre nem vagyok ideges alaptermészetű ember* — jegyzi meg kis mosollyal a szája szélén. — *Le tudom higgasztani a szemben álló feleket még akkor is, ha valamelyik oldalon túlzott idegességet tapasztalok...*

Oktatás után segélyezés

Hogyan is zajlott le egy „szürke" nap, 1965. május 21-én, pen-eken a Déli pályaudvar szakszervezeti bizottságán, ahol az őszhajú, a szakszervezeti életet annyira ismerő *Irsai Ervin*, nyugdíjas munkatarssal közösen idézzük a nap eseményeit.

Ezen a reggelen 5.40-től 7.40-ig Szabó Sándor, mint oktatótiszt, a forgalmi személyzettel foglalkozott. Mi volt a tanfolyam aznapi anyaga?

— *A tolatási jelzők és jelzések, a guritasi jelzők, a vágányhídmérleg jelzők és jelzések tanítása szerepelt a programban. Az én feladatom az igényes kikerdezés, a hallgatóké az anyag alapos megtanulása.*

Néha szükség van arra is, hogy az előadó egy-egy trefás anekdotával oldja fel a fárasztó figyelmet. Ilyenkor a humor, a görbe tükör fényében villant fel egy-egy mosolyogtató viccet arról: *mit jelent, ha egy vasutas téved, hallomásra, vagy felületes tapasztalatokra hivatkozik.*

Reggel 7 óra 40 perc után körüljárta a vonatokat és a jegyvizsgálókat ellenőrizte. Ezután ismét két órás oktatás következett. A vonatkísérő személyzet ismerkedett az előírásokkal, a szabályokkal.

— *Ma fontos kérdést döntöttünk el segélyezési ügyben* — mondja a későbbiekről. — *Demeter Béla pénztárátadó, a segélyezési albizottság ügyintézője már egy hónapja beteg. most végre dűlőre jutott a helyettesítés problémája: Visnyovszky Józsefné VSZT-ügyintéző vette át feladatkörét, s hat segélyezési kérelem ügyében elment a javaslat az igazgatósághoz, az albizottság pozitív ajánlásával. Házassági, szülési és kórházi ápolási ügyekben hoztak döntéseket, s most az igazgatóságon a sor...*

Vasutasok az iskolapadban

Ezen a napon terítékre került egy másik fontos kérdés is, a kihelyezett általános iskola tanárainak ügyében. Öt esztendeje az itteni VII. és VIII. osztályban tanít a Gellérthegy utcai általános iskola tanári karából *Csiszar Margit, Ondrus Edit* és *Bánfi Anna*. Május 21-én befejeződött az iskolaév, másnap Keszthelyre utaznak a két osztály vasutas tanulói, egykor majd melengető emlékeket ébresztő tanulmányi kirándulásra. El kellett intézni, hogy a kísérő tanárok kedvezményes vasúti jegyeket kapjanak.

A két osztály tanulói átlagban hármas osztályzattal végzik az évet. *Főleg raktárnokok, kocsirendezők, váltókezelők, pályafenntartási dolgozók pótolják iskolai elmaradottságukat.* A szakszervezet segíti őket; tanszereket, térképeket, körzőket, szögmérőket kapnak díjtalanul tanulmányaik sikeres elvégzésehez.

Ezen a napon az szb-titkár, *Gyarmati József* vonatvezető kulturfelelős és *Mártony Árpád* VSZT-ügyintéző közönségszervező figyelmét felhívta az Utasellátó Színházbarát Klubjában sorrakerülő előadásra. A téma: *„Egzisztencializmus és a szocialista színjátszás"*. Ma egyébként még hátra van egy másik fontos feladat is: közelebbről is meg kell ismerkedni egy újfelvételes dolgozóval, aki kocsirendező lesz. Hat héten át kiképzésen vesz részt, elméleti és gyakorlati vonatkozásban.

Sok munkája mellett Szabó Sándor szívesen foglalkozik újításokkal is. Az oktatásban a falécekből konstruált bemutató-sínek nyílásaiba elhelyezett saját készítésű jelzőtáblával sokkal maradandóbb a szabályok és előírások magyarázata. Erről is csak halkszavúan, szerényen beszél, mint mindenről, ami hozzátartozik mozgalmas vasutas életéhez. S e szép megelégedettséget sugárzó élet egyik fő célját bucsúzóul így summázza:

— *Szeretném, ha zökkenőmentesen menne a munka, s szazszázalékos lenne a szakszervezeti szervezettség...*

Maros László

Még egyszer a Kiváló dolgozó kitüntetésekről

Lapunk előző számában részletesen szóltunk az 1022-es MT—SZOT határozat módosításának néhány kérdéséről. A munkában élenjáró dolgozók *Kiváló dolgozó* kitüntetésében is új módszereket ír elő a törvényes rendelet. Lényeges vonása a módosított rendeletnek, hogy a termelési tanácskozások elé kerülő kitüntetési javaslatok nemcsak egy-két vezető ember, hanem a bizalmiak, a szakszervezeti csoport tagjai velemenye alapján történjenek.

Az elmúlt évben *közel tízezer vasutas részesült Kiváló dolgozó kitüntetésben*, s az ezzel járó közel nyolc millió forint jutalomban.

A kitüntetés nagyszerű eszköz

az egyéni kiemelkedő teljesítmények elismerésére, jutalmazására. *Vajon megfelelően szolgálták-e a célt e kitüntetések?*

A *miskolci* és a *Hámán Kató* fűtőház, *Békéscsaba* állomás és még több szolgálati hely példája azt mutatja, hogy az évi kitüntetési keret helyes felosztása növelte a munkakedvet, javította a fegyelmet, biztosította az egészséges versenyszellemet.

A szolgálati helyek többsége sajnos *nem osztotta fel évi keretszámát részlegekre, nem teremtett kellő nyilvánosságot a kitüntetés feltételeinek, nem adott megfelelő önállóságot a középvezetőknek és szakszervezeti partnereinek.* A szolgálati hely kitüntetési keretfelosztásának hiánya részlegekre, túrokra stb. azt eredményezte, hogy létszámtól, teljesítményektől is sokszor elvonatkoztatott aránytalanságok születtek.

A *Nyugati pályaudvar* a gazdasági hivatalnál 5, a ponkon 5, a vezetők körében 5 kitüntetéssel többet, a vonatkísérőknél és autóponkon pedig négy-négy kitüntetéssel kevesebbet adományoztak. A Budapesti Magasépítési Főnökségnél, a dombóvári pályafenntartási főnökségnél *a fizikai dolgozók terhére műszakiakat és vezető beosztásúakat* tüntettek ki.

MT—SZOT határozat írja elő

Az MT—SZOT határozat és vasúti végrehajtási utasítás ellenére sem értelmezték egységesen a termelési tanácskozás döntési jogkörét *és a kitüntetést előterjesztések új eljárását.* A legtöbb szolgálati helyen helytelenül *az „üzemi háromszög" túlhaladott elmélet*ével ülnek le a kitüntetések keretelosztásához, *az egyéni kitüntetési javaslatok elkészítéséhez.* A nagy és középszolgálati helyeken a szakszervezeti bizottságoknak, mint kollektív vezetőtestületeknek, helytelenül, nem adnak lehetőséget a keretfelosztásra, a műhely- és osztálybizottságokban pedig a személyi javaslatok elkészítésében, felülbírálatában.

A szakszervezeti csoportok sem gyakorolhatják a szakszervezeti alapszabályban biztosított jogukat. A Szakszervezetek XX. Kongresszusa alapszabálya biztosítja: *„a szakszervezeti csoport a bizalmi meghallgatása után dönt arról, hogy a munkában kitűnt dolgozók közül kit javasoljanak kitüntetésre, illetve jutalmazásra."* A szakszervezeti tagság jogainak figyelmen kívül hagyása, az üzemi és szakszervezeti demokrácia csorbítása is fokozza a vezetők tévedéseit, elősegíti, hogy egyes ügyeskedők kisebb érdemekkel megelőzzék a legjobbakat.

A kitüntetést érdemek alapján, a határozat irányelvei szerint lehet adományozni. A *„soron következő"*, a *„régen kapott"* adományozási szemlélet éppen úgy helytelen, mint az érdemek nélküli kitüntetés. A helytelen szemlélet és határozat megsértése útjan a Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyárban *P. Flóriánné* anyagkönyvelő adminisztratív dolgozó a múlt év májusában Kiváló dolgozó oklevelet, júniusban jelvényt kapott. Ugyanakkor *C. Bélát* munkatársai és vezetői háromszori javaslatára sem tüntették ki *„kerethiány"* miatt.

A szolgálati főnökségek tucatjainál

a határozat ellenére nem indokolják

meg kellően a kitüntetésre javasolt dolgozók érdemességét.

Félreerthetetlenül tisztázott az a kérdés is, *hogy a termelési tanácskozas által odaitélt kitüntetést csak ugyanaz a testület vonhatja vissza.* Ennek ellenére Selyp állomáson *Huszár Józsefnek* odaítélt kitüntetést nem adták ki, mert az „üzemi háromszög" utólag nem fogadta el. A Hámán Kató fűtőházi szertárban pedig a tanácskozáson kitüntetett *Viski Sándor* nevét a hármasjegyzéken *Fekete Mihályra* módosították a tanácskozás döntése nélkül.

A kitüntetésekkel együttjáró pénzjutalom adományozásában is egyenetlenségek tapasztalhatók. Székesfehérvár állomáson 26 kitüntetett dolgozónak személyenként 150—250 forinttal, Budaörsön *Békefi Ernőnek*, *Takács Jánosnak* 100—100 forinttal kevesebbet állítottak be a hármasjegyzékbe. A *dombóvári* fűtőházban 8, a *pécsi* fűtőházban közel hatezer forinttal kevesebbet fizettek ki, mint amit a kitüntetettek érdemeltek volna.

Helytelen szemlélet

uralkodik még a *Landler*, az *Eszaki* és *miskolci* járműjavító vezetőinél is. Azért, hogy az évvégi nyereségrészesedesi osztalékot forintokkal növeljék, az elmúlt évben a kitüntetési kereteknek csak bizonyos hányadát használtak fel. A kitüntetettek részére közel 100 ezer forinttal kevesebbet fizettek ki.

A *Hídépítési Főnökségnél*, a *Nyugati pályaudvaron*, *Józsefváros* és *Ferencváros* állomásokon, a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél* és még több helyen a napokban megtartott termelési tanácskozások is bizonyították, hogy a Kiváló dolgozó kitüntetések odaítélésében a szakmai vezetők és szakszervezeti szervek nem mindenütt jártak el törvényesen.

Az egyéni kiemelkedő teljesítmények ösztönzésének igazságos, nyilvános, a közösségek megelégedésére szolgáló elbírálásában még sok a tennivaló. Legfontosabb feladat az 1022-es MT—SZOT határozat maradéktalan végrehajtása.

Kovács János

A bizalomra tettekkel válaszolt

Hivatása a gyógyítás. Szenvedélye a muzsika. Társadalmi funkcioja: *kulturnevelési felelős* a MÁV Kórház szakszervezeti bizottságában.

1943-ban került Maglódra pályaorvosnak *dr. Novák Emil*, a vasúti segédtiszt fia. 1948-ban pedig a MÁV Kórházba fül-, orr- és gégeszakorvosnak. A gyakorlott, hivatásának élő, köztiszteletben álló orvos hamarosan uj feladatra vallalkozik. A vasúti szakmával járó, tömeges hallasszervi megbetegedések megelőzésére, mérésére és specializált tudományos gyógyítására vállalkozik, 1964 őszétől a kórházban működő audiológiai állomás vezetője lesz. Egy új tudományág — a technika nyújtotta lehetőségek felhasználásával — születésének, fejlődésének, hasznosításának szolgálata lett szakmai életeleme a hivatásos gyógyítónak.

Dr. Novák Emil

De hivatása lett a közösség önzetlen szolgálata is. A kórházba való belépésével azonos esztendőt írhat Novák doktor *szakszervezeti tisztségének kezdetére is.* Közel 18 esztendeje tagja a szakszervezeti bizottságnak. Szervezője és irányitója a kórház dolgozói között folyó *kulturális, nevelő es szórakoztató munkának.*

Ha a 18 év alatt nem is mindenki nézte jó szemmel, hogy Novák Emil gyógyító hivatása mellett faradhatatlanul végezte a nevelési és szórakozási munka ezerny apró, sokszor megoldhatatlannak látszó fontos feladatát, ezért támogatója, követője mindig tucatszámra akadt. A közösségben, a segédmunkásban, a kőművesben, az ápolónőben és az orvostársakban való egyforma fogyhatatlan bizalom mindig megtozta az eredményét.

1948-ban első munkája a kamarazenekar szervezése volt. A kezdetben hattagú zenekar 23 tagú együttessé vált. Nemcsak megszervezte, *de mint csellista ő maga is beült a muzsikusok sorába.* Szerelmese a muzsikának. A zenekar gyakran szerepelt a kórhaz házi rendezvényein es munkásszállásokon is.

A több év óta működő üzemi általános iskola, az egészségügyi szabad akadémia, a betegek és *a kórhaz dolgozói részere szervezett hangversenyek, magyarnota-estek*, mind-mind az ő es közvetlen munkatarsi tevékenységehez fűződnek. A szakszervezeti mozgalomhoz, mert az ő tevékenysege is e mozgalomban teljes.

A bizalomra bizalommal és tettekkel válaszolt Novák doktor. Tettei batortalanokat batoritanak, hitetleneket bizalommal töltenek, fáradtakat frissítenek, és szomorúakat tesznek vidámmá. *Rangot, valosagos gyakorlatot teremtett a szocialista művelődesnek* a MÁV Kórházban és számos munkásszálláson egyaránt. Az *Érdemes Vasutas* és a *Szocialista kultúráert* kitüntetések után a közelmúltban a *Szakszervezeti Munkáért* jelvény ezüst fokozatát is megérdemelten vehette át dr. Novák Emil.

K. J.

NAGYOBB FIGYELMET ÉRDEMEL

a Landler Jenő Járműjavító szocialista brigádmozgalma

Hatéves múltra tekint vissza a *Landler Jenő Járműjavitóban* a szocialista brigádmozgalom. 1959-ben 9 brigád 55 fővel kötött szerződést a szocialista cim elnyeréséért. Ma pedig már *84 brigádban 771 dolgozó vesz részt* ebben a mozgalomban.

Az aktivitás, az akarat nem hiányzik. A munkásokban megvan a törekvés, *hogy szocialista módon éljenek és dolgozzanak.* Nem egy esetben előfordult, hogy annak a brigádtagnak, aki családi házat épit, a kollektíva segit. Vannak brigádok, ahol *közös takarékbetétkönyvvel rendelkeznek*, s az így összegyűjtött összegből segítik egymást.

A mozgalom hatására

nagyon sokan vállalták, hogy technikumba, gimnáziumba járnak. Bekapcsolódtak a komplex intézkedési tervek elkészítésébe is. A VII. osztályon a *Lévárdi*-brigád például vállalta, *hogy terven felül havonta két darab kocsi fővizsgáját készíti el.* És lehetne még tovább is sorolni az eredményeket, hiszen a szocialista brigádok az elmúlt évek alatt politikai, gazdasági és kulturális téren egyaránt sikereket értek el.

Ez az eredmény azonban meg nagyobb is lehetne, ha a szakszervezeti- és a műhelybizottság tagjai, valamint a műszaki vezetők *több segítséget adnának a brigádoknak a szerződések megkötéséhez* és ha menetközben is ellenőriznék a vállalásokat. Egyes brigádok ugyanis a tervteljesítésnél vállalt kötelezettségeik jelentős részét nehezen vagy egyáltalán nem tudták teljesíteni, mert a műszaki vezetők időben nem gondoskodtak megfelelő anyagról és szerszámról.

Nagyobb gondot

A szerződések értékelésénél is lazaság mutatkozott. Egyesek a számszerűségre és nem a minőségre törekedtek. Ennek tulajdonítható, hogy *olyan brigád is kapott oklevelet, címet, jelvényt és zászlót, amely csak mennyiségileg teljesítette tervét.*

Több figyelmet, *nagyobb gondot a szocialista brigádokra.* A mozgalom csak akkor lehet igazán eredményes, ha a brigádok több segítséget, támogatást kapnak vállalt kötelezettségeik teljesítéséhez.

Eredményes a társadalmi bíróság munkája a debreceni járműjavítónál

Kétévi *szorgalmas munkáról* számol be az a jelentés, amelyet a *debreceni járműjavító* szakszervezeti bizottsága és társadalmi bírósága készített. A társadalmi bíróság eredményes munkájáról számolnak be a sorok, hiszen ma már egy üzem életében — a járműjavító életében is — nagy szerepet játszik a nagyobbrészt munkásokból álló büntetőtestület.

A 25 tagú társadalmi bíróságban 19 munkás, 4 műszaki, 1 adminisztrátor és 1 kisegítő foglal helyet. Ez a megoszlás is tükrözi a vállalat dolgozóinak arányát. *A társadalmi bíróság tagjai szoros kapcsolatban állnak az állami igazságügyi szervekkel*, elsősorban a járási ügyészséggel és a megyei bírósággal. A kapcsolat természetesen kétoldalú, hiszen az ügyészség és a bíróság képviselői is többször ellátogattak az üzembe és segítséget nyujtanak a társadalmi bíróság munkájához.

A társadalmi bíróságnak évről évre fokozottan nőtt a jelentősége, erkölcsi és nevelő ereje. Míg 1962—63-ban nem tárgyaltak egyetlen ügyet sem, addig *a múlt évben már 14 esetben hoztak fegyelmi, illetve társadalmi bírósági ítéletet.* Helyes az a törekvés is, hogy a műhelybizottságok mellett társadalmi bíróságokat is létrehozzanak, olyan emberekből, akik közelről ismerik környezetüket és apró részletkérdésekben is megfontoltan, körültekintően tudnak dönteni.

A társadalmi bíróság tárgyalásait minden esetben olyan légkör jellemezte, amelyben a felelősségre vont személy rádöbbent cselekménye súlyára, annak helytelenségére, és érezte, hogy a társadalmi bíróság, a megjelent munkatársak jó szándékúak es segiteni akarnak az elkövetett hiba kijavításában. *Az elmúlt évben lefolytatott tárgyalásokon, az üzem dolgozóinak 15—20 százaléka vett részt.* A tárgyaláson minden esetben képviseltette magát a vállalat vezetősége is.

A társadalmi bíróság által hozott ítéletek nevelő hatásúak voltak. A segítség, az összefogás, a társadalmi bíróság dorgálása tehát segített. Persze, az lenne a leghelyesebb, ha efféle segítséget minél ritkábban kellene igénybe venni.

Új menetrend, nagyobb feladatok

Írta: Lindner József vezérigazgató-helyettes

Az elmúlt évben úgyszólván már a menetrend életbelépése utáni napokban megkezdődött az 1965—1966. évi menetrenddel kapcsolatos előkészítő munka, majd a menetrend szerkesztése. A cél az volt, hogy az új menetrend *minőségi jellemzői* az előzőhöz viszonyítva fejlődést biztosítsanak, és lehetővé váljon a megnövekedett személy- és árufuvarozási tervek teljesítése.

Az új menetrendi időszakban — hasonlóan az elmúlt esztendőkhöz — az utasok kényelmes és gyors szállítása érdekében az aruáramlatok tervszerű levezetése, a vonalak és állomások egyenletes leterhelése érdekében szerteágazó követelményeket kell kielégíteni. Alapvető feladatként szerepelt a menetrendi főbizottság és a menetrendszerkesztők számára, hogy az új menetrendnek a meglévő és a tervidőszakban belépő új technikának, *a régi és új munkaeszközök jobb kihasználását kell biztosítania*, a szervezés-műszaki intézkedések, az új munkamódszerek kihatását pedig haladó normák alapján kell törvényesítenie.

A szervezett, jó együttműködés eredményeképpen az 1965—1966. évi menetrend az üzemi munka mennyiségi és minőségi fejlődésének egy újabb lépcsőfoka, és tükröződnek benne mind a technika, mind az üzemszervezés régi és új eredményei.

Az új menetrend újabb lehetőségeket tár fel az üzemi munka eredményeinek növelésére. Ezek a lehetőségek optimális kihasználása most már a vasút dolgozóinak egyesétől függ. Annak érdekében, hogy a menetrend a vonatok közlekedésének meghatározásan tul a vonatforgalommal kapcsolatban álló minden szolgálati ág és szolgálati hely munkáját összefogja, pontosan pontossággal megszabja és koordinált tevékenységre irányítsa, *a menetrendnek a gyakorlatban élő, törvényerejű valósággá kell válnia.*

A szocializmus alaptörvényéből fakadó utazási igények kielégítésében *döntő szerepet játszik a személyszállító vonatok pontos közlekedése*, mely nemcsak az utasok érdekeit szolgálja, de elősegíti az áruszállítás tervszerű lebonyolítását is. Az elmúlt évben — a hálózat egészét értékelve — az e téren elért eredmények bizonyítják, *hogy más európai országokhoz viszonyítva nem vagyunk elmaradva.* Más képet kapunk azonban, ha az egyes fővonalakon közlekedő személyszállító vonatok, különösen a nemzetközi vonatok közlekedését vizsgáljuk. Az elmúlt évben halozatunkon, a késett belepeseket leszámítva, *a nemzetközi vonatoknak csupán 90 százaléka közlekedett menetrend szerint.* Az új menetrendi időszakban elsősorban e téren kell javítani munkánkat. Arra kell törekedni, hogy a fővonalainkon közlekedő személyszállító vonatok és ezek között elsősorban a nemzetközi vonatok menetrendszerű közlekedése legalább a hálózati átlagos szintet elérje.

Figyelembe kell venni, hogy az új menetrendben a növekvő idegenforgalom miatt országunkból induló és a hálózatunkon keresztül közlekedő *nemzetközi vonatok száma szaporodott.* Növelni kellett az utazási sebességet, elsősorban a korszerű Diesel-vontatás kiszélesítésével. *Az ezévi nagyobb utas- és áruszállítási feladatok miatt növekszik a vonatsűrűség, különösen a törzsvonalakon, melyekre a személyszállítási teljesítmény 66 százaléka jut.*

A nagyobb vonatsűrűség mellett már a kisebb közlekedési zavarok kihatása is több vonat megkésleltetését, csatlakozás mulasztást okozhat belföldön és külföldön egyaránt. Mindezt figyelembe véve preventív intézkedésekkel kell megszüntetni a közlekedési zavarok eredőit, melyek a pálya és a járművek hibáiból, a biztosító-berendezések működésének hiányosságaiból, helytelen forgalomszabályozásból származhatnak. *A szolgálati ágaknak együttműködve kell növelni a vontató és vontatott járművek üzemkészségét* (vonatkozik ez elsősorban a nemzetközi vonatok személykocsijaira), *csökkenteni a vagányzárak számát és idejét, úgyszintén a lassujelek mennyiségét, fokozni a pályafenntartás minőségi munkáját és tervszerű megelőző karbantartással növelni a biztositoberendezések és más eszközök üzembiztonságát.* Különösen fontos, hogy a forgalom operatív szabályozása a mindenkori forgalmi és üzemi helyzet szakszerű mérlegelésével, elemzéssel, hálózati szemléletben és az utasításban meghatározott fontossági sorrend betartásával történjen.

A távolsági forgalom menetrendszerű levezetése mellett egyenrangú követelményként kell kihangsulyozni az elővárosi forgalom — az ingajáratok — pontos közlekedésének biztositását, sok százezer munkábajáró és lakóhelyre utazók érdekeinek és igenyeinek kielégítését.

Az új menetrendre való átállás ideje ez évben is próbara teszi a vasut dolgozoit. A változott új helyzet gyors felismerése, az új tudnivalók elsajátítása, a balesetek megelőzése *szervezett intézkedeseket és tetteket igényel* valamennyi szolgálati hely vezetői és dolgozoi részéről.

A menetrendszerű forgalom lebonyolításának egyik feltétele az, hogy a személypályaudvari üzemi terveket a változott helyzethez igazodoan időben módositsuk.

Az analitikusan meghatározott új progressziv normák kidolgozása, a vaganyok és berendezesek ujabb specializálása, a tolatási munka racionalizálása, a forgalmi és műszaki muveletek messzemenő párhuzamositása teszi lehetové az uj menetrend fokozott követelményeinek kielégítését. Az elenjaro allomasi és műszaki dolgozók bevonasa az uj technológiai folyamat kidolgozásába, a műveletek módszeres ellenőrzése, a versenytenyezők korrigálása, az anyagi érdekeltség növelése, a munkamoral megszilardítása felbecsülhetetlen segitséget jelent a helyi es hálozati celkituzesek teljesitese érdekeben.

Mivel a személyforgalomban a menetrendszeru közlekedes es a kulturált utazás egymástól elválaszthatatlan tényezők, az intézkedéseknek ki kell terjedni *a vonatok zsúfoltságának enyhitesére, a szerelvény nagysag reális meghatározása, a vonatosszeallitasi rend betartása, a szerelvényforduló idők csökkentése segitségével.* Mindezen túlmenően szükség van a menetrend és a felvételi épületekben folvó tevekenységek összehangolására, a pénztári, utaskiszolgálási, takarítási stb. munkák hatékonyabb megszervezésére, az utastájékoztatás színvonalának növelésére, az utasokkal való fegyelmezett és udvarias magatartásra.

Az év első négy honapjában elert személyszállítási eredményekhez nagymértékben járultak hozzá *a társadalmi ellenőrök.* Önzetlen, lelkes munkájuk biztositékot jelent a meglevő hiányosságok gyorsabb és hatékonyabb felszámolásához. A pontos és kulturált utazás érdekében *tovább kell erősitenünk, erkölcsi és anyagi elismeréssel is támogatnunk e jól bevált szervezet, társadalmi ellenőreink munkáját.*

Az új menetrendi időszakban a növekvő áruszállítási feladat az eszközök, berendezések jobb kihasználását, a termelékenység fokozását igényli. Az igény kielégítése csak a hálózati üzemi munka tervszerűségével biztosítható. *Az üzemi munka tervszerűségének alapfeltétele*, hogy a vonatspecializáció megvalósítása, a különböző tipusú, naponta rendes közlekedésre kijelölt terhervonatok az előírt útvonalon, számukra meghatározott rendeltetésű eleggyel, menetrendszerint közlekedjenek.

A vonatközlekedés alapját képező reális — viszonylatokat is tartalmazó — szállítási tervek igénylése a szállítófelektől, *a tervek bíráló elemzése után szervezett rakott és üres kocsiáramlati tervek készítése, az irányvonatok szervezése, az árukezelési helyek grafikonos kiszolgálása a hálózati munka tervszerűségét, a tehervonatok menetrendszerű közlekedését segíti elő.* Viszont az áruszállítás tervszerűsége, a vonat közlekedési terv feltételeinek betartása, a tehervonati menetrendszerűség, az állomások, vonalak, rendezőpályaudvarok, vontatási telepek egyenletes leterhelését, ütemes munkáját biztosítja és így lehetővé válik a helyhez kötött és mozgó berendezések kapacitásának jobb kihasználása, a dolgozók fizikai igénybevételének fokozása nélkül is a nagyobb teljesítmények létrehozása.

A korszerű vonóeszközök számának növekedése — a villamosítás és dieselesítés *kiterjesztése — új technológiai* folyamatok kidolgozását igényli mind a forgalmi, mind a vontatási szolgálati helyeken. A *budapest—záhonyi és budapest—curtici* vonalon a dieselesítés következményeképpen a tehervonatok utazási sebessége 30 km/órára növekszik. A nagysebességű tehervonatok új helyzetet teremtenek és a megszokott hagyományos munkával szemben gyökeres változtatást követelnek.

A LIM, a TEEM, a hazai gyorsteher- es iranyvonatok nagyobb távolságon megállás nélküli közlekedtetése fokozottabb műszaki igenyeket támaszt mind a kocsivizsgálattal, mind a járműjavitási és a fiókműhelyi javitási munkával szemben.

Az év első negy honapjában *tehervonatainknak mar 73 százaléka közlekedett menetrendszerint.* Ezt az eredményt tovább kell javitani az elkövetkező nagyobb forgalmú időszakban is. Az uj menetrend az aruszallitas nagy feladatainak megoldasaban akkor hatekony eszkoz, *ha következetesen es szeleskoruen alkalmazzuk az uj munkamódszereket es kihasznaljuk azok lehetőségeit*, egyszerusitjük és gyorsitjuk az adatszolgaltatast, ha az irányitó apparátus szakértő operatív intézkedésekkel a mindenkori helyzetben megteremti a szolgalati ágak és szolgalati helyek összehangolt együttműködését.

Az 1965/66 évi új menetrend életbelepése után máris meg kell kezdeni az 1966/67. évi menetrend előkészitését. Módszeresen kell elemezni es figyelemmel kisérni az érvenyes menetrendet. Az utasáramlatok további mérésével, az áruáramlatok szervezesevel, a módosító javaslatok figyelembevetelevel, a menetdiagramok megállapitásának elektronikus gépre való vitelével, a vasút dolgozóinak kezdemenyezését és támogatását igényelve kell lehetővé tenni, hogy a következő menetrend még nagyobb fejlődést biztositson mind a hazai, mind a nemzetközi igények jobb kielégítése, a népgazdasági feladatok jobb teljesitese érdekében.

Új, korszerű felvételi épületet kapott Hajdúsámson állomás. A vasutasok és az utazóközönség egyaránt örül az új létesítménynek. *(MTI Foto felv.)*

Bemutatjuk a pécsi igazgatóság jeles állomását

Magasak a követelmények és bizony nem kis dolog 5-ös állomásvizsga eredményt elérni. A pécsi igazgatóságnál az iden még csak egyetlen állomás ért el ilyen osztályzatot: *Nagyharsány.*

Ez az állomás a *Pécs—Beremend* mellékvonal mentén fekszik ugyan, de ez semmit sem von le jelentőségéből, de meg az sem, hogy a vasutasok körében — nem csekély irónival — „burmai vasútnak" nevezik ezt a meglehetősen elavult felépitményű vonalat. Talán annál inkább kiemelkedik Nagyharsány állomás teljesítménye, hiszen eredményeiket valóban nehéz technikai adottságok közepette erik el.

Kiváló törzsgárda

Nagyharsány mindössze négy rövid vágannyal rendelkezik. Érkező és induló tehervonatait mindig csak két vágányon tudják elhelyezni. Felvételi épületük olyan kicsiny, hogy alig férnek benne.

Biró István állomásfőnök már 10 éve itt dolgozik. *Feledi Márton* árupénztáros 23 éve vasutas, 19 éve itt dolgozik. *Gábris Lajos* raktárnok ugyancsak regi dolgozója Nagyharsánynak. *Csőszi Sándor*, a legtapasztaltabb forgalmi szolgálattevőnk is 10 éve szolgál az állomason.

Kiváló törzsgárdájának köszönheti ez az állomás, hogy az évről-évre növekvő feladatok ellenére is sikerült helytállnia.

— *Amikor én ide kerültem* — emlékezett vissza Biró István —, *akkor még 40—45 kocsi feladásunk volt naponta, ma 140 kocsival számolunk. De ha szükseges, vállaljuk a 150 kocsit is.*

Nagyharsany allomás vasutasai munkájuk jelentőségének tudataban dolgoznak. *Kocsitartozkodásban a tervezett 18.4 ora helyett 12.8 óras eredményt értek el.* Nem rajtuk, hanem a gyenge felepitmenyü vonalon múlt, hogy a kocsikihasznalas 98 százalékos előirányzatat nem tudták teljesiteni. Egy Ky kocsiba 12 tonnánál többet nem lehet berakni. A regi S meg I kocsi száma pedig az elavulás és a szükségszerű selejtezés következtében egyre fogy, mind kevesebb ilyen kiskocsit kap az állomás.

Nagy könnyebbséget jelentene

ha a magasabb tengelynyomású villányi vonallal összekötnék Nagyharsányt, bár ahhoz 9 kilométer hosszúságú új pályát kellene épiteni. A jobb kocsikihasználás révén azonban viszonylag rövid idő alatt megtérülne ez a ráfordítás.

A nagyharsányiak a terhelés dolgában is igyekeznek. *Az 1000 tonnás egységes terhelést tervet 1330 tonnára teljesitették az irányvonatoknál.* Tehervonati menetrendszerűségük 94,6 százalék, több mint 10 százalékkal magasabb az igazgatósági célkitűzésnél. Nem is csoda, hogy ezen a kisállomáson a forgalmisták nagyon elfoglalt emberek...

— *Olyannyira elfoglaltak* — jegyezte meg az állomásfőnök —, *hogy a jegykiadásban a raktárnokoknak kell segiteni. Egy-egy bányamenet vágányutjának beállitása 22—30 perc és naponta legalább 10 bányamenetünk van. A napi 16 menetrendszerű személyvonat csak növeli feladatainkat. Nálunk sohs sincs „uborkaszezon". Még a karácsonyi ünnepek alatt is rakodtunk.*

— Mikor érték el a legjobb eredményt?

— *Számunkra eddig a „bűvös határ" a havi 4000 kocsi. Talán most májusban ezen is túljutunk, hiszen elseje kivételével eddig minden nap megvolt a 140 kocsink.* Jövőre már könnyebb dolgunk lesz, mert

megkezdték az állomás bővítését.

Két új fogadóvágányt kapunk és a többit is meghosszabbítják úgy, hogy legalább 80 tengelyes vonatok elférjenek rajtuk. Ezzel párhuzamosan épül egy új őrhely az állomás Siklós felőli végében, egy sorompókezelői helyiség az országút mellett, ahol a bányához vezető iparvágányunk halad keresztül, valamint egy árupénztár, és egy raktárnoki iroda.

Megnéztük a korszerűen gépesített kőbányát is és *Schmieder József* üzemvezetőnek feltettük a kérdést:

— Hogyan segíti munkájukat Nagyharsány állomás?

— *A mi munkánk nagyrészt a vasútra épül, hiszen az osztályozóból közvetlenül a vagonokba termeljük a követ. A múlt évi eredményeink alapján élüzem lett a vállalatunk és ezt nem kis mértékben a vasút segítségének köszönhetjük. A nagyharsányi vasutasokkal állandó és közvetlen kapcsolatunk van, minden segítséget megadnak, hogy a közös feladatokat sikerrel oldhassuk meg.*

Lőrincz János

Jól kezdték az évet Mohácson

Az ország egyik legrégibb vasútvonala a *Pécs—Mohács* közötti vonal. Az egykori gőzhajózási társaság azért építtette, hogy lehozzák rajta a hajókhoz a Mecsek fekete gyemántját — a szenet. Azóta sok víz folyt, de a Dunán, s a hajóknak ma már nem kell szén, nyersolaj hajtja motorjaikat. A mohácsi vasút azért mégsem vesztett jelentőségéből, hiszen ma is sok áru érkezik vízi úton, amit átraknak a vasúti kocsikba.

A legtöbb munkát a szépen fejlődő helyi ipar adja a mohácsi vasutasoknak. Jól kezdték az idei első negyedévet. Kocsitarózkodásban — amint *Somos Ferenc* állomásfőnökhelyettes tájékoztatott — *a 90 százalékos előírás helyett 98,35 százalékot értek el. Kocsikihasználásuk 97 helyett 99,48 százalék volt.* Balesetmentes munkát végeztek, s a megtartott állomás vizsgálat 4-es eredményt hozott számukra.

Mindhárom forgalmi brigádjuk elnyerte a szocialista címet — ez persze a múlt évi munkájuk eredménye volt. Jó eredményekről tájékoztatott *Máté János* intéző, a szállítmányozás vezetője. *Az első negyedévben 117,7 százalékra teljesitették tervüket.* Azt is elmondta, hogy tavaly mázsánként 46 fillér költségmegtakarításuk volt. Ám, itt is igaz, hogy sok kicsi sokra megy, *mert 66 512 forint volt a megtakarításuk.* Az idei első negyedévben megvolt a mázsánkénti 50 filléres megtakarítás.

Szobakerültek a gondok is. Napok óta csökkent a feladás a Duna tavaszi áradása miatt, mert nem lehet kavicsot rakni. A vonatindítással kapcsolatos az a gond, hogy *Magyarbólynál* az utóbbi hónapokban mind több kocsi érkezik Jugoszláviából. Csak az a baj, hogy 12 óra után adnak erről jelentést és a 2951-es számú gyorstehervonat már 12.30-kor indul Mohácsról. Így azután gyakran nem tudják, mennyi kocsival indítsák ezt a vonatot. *A sok csonkavágány ma már nagyon megnehezíti a kocsirendezést Mohácson, s elavultak már a szakadékszerű depók is.* Amikor szenet hordtak a hajóknak, jó volt, mert oda ömlesztették a vagonokból a fűtőanyagot, de ma már erre nincs szükség.

(I. j.)

Évek óta eredményesen dolgoznak

A tapolcai palyafenntartási főnökség evek óta eredményesen dolgozik. Eddig háromszor kaptak élüzem címet, négyszer pedig vezérigazgatói elismerést.

A vonalhálózat állapota, a *Bereznai-féle* mérővonat mérése alapján, a bázisidőszakhoz viszonyítva 28 százalékkal javult. A jó eredményt nem többletmunkával, nagyobb óramennyiség felhasználásával, hanem az országos átlag alatti óramennyiséggel érték el.

A főnökség nem zárkózott el az új módszerek bevezetése elől sem. Bátran alkalmazták a tervszerű vágányfenntartási módszert és az alázúzalékolási eljárást. Nem véletlen, hogy az *uzsai* pályamesteri szakasz mérési eredménye a szombathelyi igazgatóság területén első, országos viszonylatban pedig harmadik. A *keszthelyi pályamesteri* szakasz hézag nélküli felépítménye hibapont nélküli, ami szinte egyedülálló eset.

Kiváló eredményt ért el a pályafenntartási főnökség a szocialista brigádmozgalomban is. Az évekkel ezelőtt még elsőként kitüntetett három szocialista brigád is a főnökség területén dolgozik.

A pályafenntartási főnökség dolgozói jó munkájuk jutalmaként elsők között nyerték el a *szocialista munkahely* címet. A kitüntetésre joggal büszkék a főnökség vezetői és dolgozói.

Bognár Károly, Tapolca

Élénk vita a pécsi fűtőház üzemi fórumán

A termelési tanácskozás az üzem fóruma, amelynek keretében minden negyedévben alkalom nyílik arra, hogy az adott szolgálati hely dolgozói a legszélesebb körben megvitassák tennivalóikat, észrevételeket tegyenek, és javaslataikkal segítsék a szakvonali és a mozgalmi vezetés munkáját. Amint *Keserü Árpád*, a pécsi fűtőház szakszervezeti bizottságának új titkára elmondotta, a májusi termelési tanácskozások előkészítése, a tagság mozgósítása a részvételre és a tárgykör előzetes ismertetése, az újjáválasztott aktívaháló zat, a bizalmiak nagy erőpróbája volt.

Sikeresen teljesítették ezt a feladatot, s így valamennyi műhelybizottság

határozatképes létszámmal

tarthatta meg második negyedévi termelési tanácskozását.

A beszámolót tartó műszaki vezetők valamennyi munkahelyen értékelték a fűtőház első negyedévi eredményeit. *Elmondták, hogy a személyszállítási tervet 6,5 százalékkal túlteljesítették*, a teherszállításban viszont 4,5 százalékos lemaradás volt. Számos meddő gépmenet is rontotta az eredményt. Csökkent az átlagterhelés, és a vonali mozdonyok fordulótervét sem tudták teljesíteni, bár a fordulósebesség növelésére tett felajánlásukat 2,65 százalékkal túlteljesítették.

Beszámoltak arról is, hogy a fajlagos szénfogyasztás 10,6 kg-ról 9,5 kg-ra csökkent. *Az időszakos javítás átfutási idejének tervét fehérfém és csőhiány miatt nem tudták teljesíteni.* A kocsijavítók az OH-anyagok felhasználásával 9450 forintot takarítottak meg. A bázishoz képest javult a baleseti helyzet: *7-ről 5-re csökkent a balesetek száma és 385-ről 249-re a kiesett munkanapok száma. Különösen jelentős volt a túlóra felhasználás csökkenése, ami tervszerűbb és takarékosabb munka eredménye.* A tavalyi 5063,5 óra első negyedévi túlórával szemben az idén 1017,5 túlóra volt, ami 27 069 forint megtakarítást jelent.

A termelési tanácskozásokon mindenütt

élénk vita

volt, sokan hozzászóltak a tárgyalt kérdésekhez. *Lengyel Géza* számviteli ellenőr az utazószemélyzet termelési tanácskozásán a menetlevelek vezetésében mutatkozó hiányosságokra, *Gyulai Imre* motorvezető a gazdaságtalan menetekre hívta fel a figyelmet. *Elmondotta, hogy május 9-én a 6492-es vonat 328-as sorozatú mozdonnyal egy kocsival közlekedett.* Kérte, szüntessék meg az ilyen gazdaságtalan meneteket. Sok szó esett a szerelési rendről, az olaj túlfogyasztás megelőzéséről. *Horváth II. Lajos* mozdonyvezető kifogásolta, hogy a Déli pályaudvaron nem kapnak kötőszenet, ezért romlik a fajlagos szénfogyasztás. *Sándor Imre* arra hívta fel a mozdonyvezetők figyelmét, hogy a javítások feladása előtt alaposabban vizsgálják meg gépeiket, mert ezzel a műszak munkáját könnyítik és a hibák pontosabb kijavítását segítik.

A kocsijavító műhelyben

ifjúsági szocialista brigád

alakulásáról számoltak be. A brigádot, amely *Gábor Áron* nevét vette fel, *Hugó László* vezeti. A kocsiműszaknál elismeréssel szóltak a takarítók munkájáról, akik az időszakos tisztításra tervezett 90 kocsi helyett, 113 személykocsi rendbehoztak.

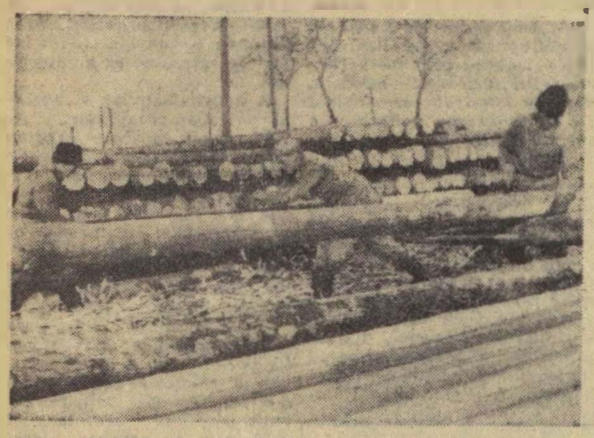
A termelési tanácskozásokon több brigádvezető tett munkafelajánlást a közelgő vasutasnap tiszteletére és döntöttek a dolgozók arról is, hogy kik kapjanak kiváló dolgozó oklevelet, vagy jelvényt a vasutasnapon.

A második negyedévi terv meglehetősen nehéz feladatok elé állítja a pécsi fűtőház dolgozóit. Termelési eredményeik javításához azonban nem nélkülözhetik a forgalom sokoldalúbb támogatását. *Szeretnék elkerülni az ácsorgásokat, a meddő gépmeneteket*, hogy gazdaságosabban végezhessék vontatási feladataikat.

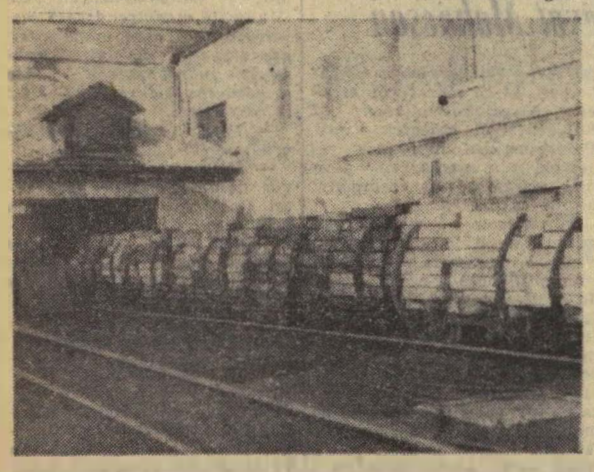
L. J.

Látogatás a püspökladányi fatelítőnél

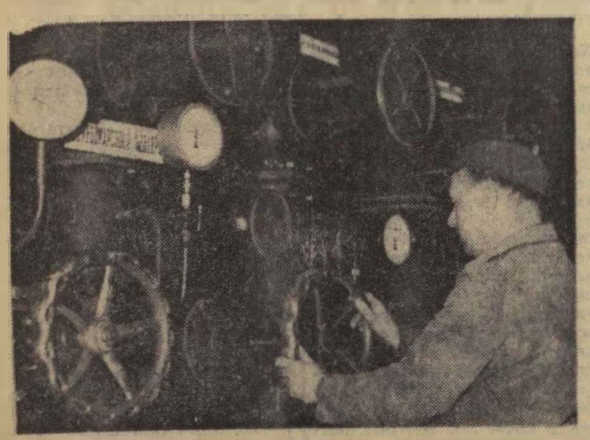
A Püspökladányi Fatelítő ÜV-ben nemcsak a MÁV, hanem a mezőgazdaság és a bányászat részére is telítenek. A mezőgazdaság részére például sóval tartósítják a szőlőkarókat. A faanyag nagyobb része külföldről érkezik az üzembe. A fotóriporter a telítés néhány mozzanatát örökítette meg.



Papp II. József és brigádja szálfenyők hántolását végzi.



A megfelelően előkészített talpfák kis pályakocsikon kerülnek be a 12 atmoszféra nyomású telítőkazánba, ahol köbméterenként 160 liter olajban telítődnek.



Us. Kiss Sándor szelepes a gépházban figyelemmel kíséri az előírt anyagok mennyiségének pontos elosztását.

(Horváth Erika felvételei)

BALESETET HÁRÍTOTT EL

Bokor István, Alsóörs állomás főnöke, ellenőrzése alkalmával észrevette, hogy a 1125. sz. vonat behaladása után a sin 80 centiméteres darabon megrepedt, majd kiesett. A törött sín kicseréléséről azonnal gondoskodtak. *Fekete Imre* előmunkás szocialista brigádja gyorsan elvégezte a sincserét. Így rövidített a törés után már ismét zavartalan volt a forgalom.

Kiss Lajos

Csökkent a balesetek száma, de még mindig sok a tennivaló

Az elmúlt évek szállítási sikerei nem mindenben voltak teljes értékűek. A vasutas dolgozók összefogásával sikerült ugyan az előirányzott terveket teljesíteni, sőt túlteljesíteni, de milyen áron. Ez az, ami foltot ejt az eredmények értékén. Nem lehet eredményesnek nevezni azt a munkát, ahol a mennyiség mögött *anyák, gyermekek és hozzátartozók gyásza, soha ki nem apadó könnye húzódik*, vagy csonkult végtagú életkedvüktől örökre megfosztott dolgozók állnak. Ez a termelés túlságosan drága.

Szakszervezetünk VI. kongresszusa döntő feladatként határozta meg a balesetek és foglalkozási megbetegedések megelőzését szolgáló ellenőrző, nevelő és felvilágosító munka színvonalának emelését, az egészséges és biztonságos technológiák kialakítását, a fizikai erőt igénylő munkafolyamatok gépesítését.

A határozatnak megfelelően szakszervezetünk vezető szervei *rendszeresen foglalkoztak a baleseti és üzemegészségügyi helyzettel*, bírálták a fogyatékosságokat, segítséget nyújtottak a gazdasági vezetőknek az előttünk álló feladat megoldásához. Elnökségünk valamennyi üzemi szakosztály vezetőjét beszámoltatta a balesetek, a munkakörülmények alakulásáról és meghatározta a tennivalókat. Hasonló tevékenységet végeztek a megyei és szakszervezeti bizottságok is.

A beszámoltatások, de főleg a 34-es törvényerejű rendelet megjelenése után jelentős fellendülést tapasztaltunk az irányító szervek munkavédelmi tevékenységében. Ez év első négy hónapjának baleseti statisztikája is azt bizonyítja, *hogy sikerült megtörni azt a sorozatot, amely az elmúlt években a vasút baleseti helyzetében fennállt.*

1965 első négy hónapjában a bázishoz viszonyítva *12,3 százalékkal csökkent a balesetek, 5 szazalékkal pedig a kiesett munkanapok száma.* A legörvendetesebb az a csökkenés, amely a halálos és csonkulásos baleseteknél tapasztalható. A halálos balesetek száma a tavalyi 32-ről 17-re, a csonkulásos balesetek száma pedig 13-ról 2-re esett.

A balesetek megelőzéséért folytatott küzdelemben elért eredményeink tehát számottevőek. Ebben jelentős része van annak, hogy a gazdasági vezetők többsége kezdi felismerni a termelés és a munkavédelem egységének szükségességét, ugyanakkor *nőtt a szakszervezetek, irányító, ellenőrző és felvilágosító munkája*, hatékonyabb és céltudatosabb a munkavédelmi szervek tevékenysége.

Az elért eredmények mellett azonban látnunk kell, hogy a fejlődés nem minden területre jellemző. Például, amíg a nagyobb létszámmal és szolgálati helyekkel rendelkező budapesti igazgatóságnál a halálos balesetek száma a bázis időszak alatt 18-ról 4-re csökkent, addig a debreceni igazgatóságnál 2-ről 4-re emelkedett.

Önként felmerül a kérdés, *vajon a debreceni igazgatóságnál nem tették meg azokat az intézkedéseket, amelyek az esetek megelőzését szolgálja?* Ezt nem mondhatjuk. A megelőzés érdekében Debrecenben is hathatós intézkedéseket tettek. A hiba ott van, hogy egyes felügyelettel megbízott személyek nem veszik komolyan a tanulságokat, megfeledkeznek arról a kötelességükről, mellyel beosztott dolgozótársaik testi épségéért felelősek. Jellemző erre a *Kabán* és *Nyíregyházán* elgázolt pályamunkások esete. Mindkét helyen az előmunkás — azért, hogy a munkautalványt kihozza az irodából, felügyelet nélkül hagyta csapatát.

Az esetek túlnyomó többsége azt bizonyítja, hogy megfelelő munkaszervezéssel, a technológiai fegyelem betartásával, a rendszeres felügyelet gyakorlásával és az egymás iránt érzett felelősséggel meg lehet a baleseteket előzni.

Ahhoz, hogy további előrehaladást érhessünk el, *meg kell szüntetni a munkavédelmi őri tevékenység kampányjellegét, tovább kell javítani a balesetek kivizsgálását, a baleseteket előidéző okok feltárását és gondoskodni kell azok megszüntetéséről.* Ez minden gazdaságvezető, szakszervezeti tisztségviselő és dolgozó egyetemes ügye.

T. J.

Vagonfosztogató vasutasokat lepleztek le

Hegyeshalomban számos magáról megfeledkezett vasutas bűnszövetkezetben fosztogatta az áruval megrakott vasúti kocsikat. *A bűnszövetkezetnek ötven tagja volt. Ezek közül 36 ellen emelt vádat az ügyészség.* Két gyanúsított ellen bizonyítékok hiányában megszüntették az eljárást, kettő ellen fegyelmi eljárást folytatnak le.

A rendőrség megállapítása szerint az utóbbi két évben *160 esetben dézsmálták meg a kocsikat.* A felfeszített vagonokból ládaszámra vitték el a különböző élelmiszereket, palackozott és folyó borokat, gyarmatárut és különböző ruházati cikkeket.

A bűnszövetkezet 50 tagja közölt egy sem akadt olyan, aki *megálljt parancsolt volna* magának vagy társainak. Pedig valamennyien tudták, hogy becstelen útra léptek, amikor a közvagyont sorozatosan megdézsmálták.

Sajnos, ez az eset nem egyedülálló. A múlt évben *szobi* vasutasokat ítélt el a bíróság, ugyancsak vagonfosztogatás miatt. A közelmúltban pedig *Rákosrendező* pályaudvaron lepleztek le egy vagonfosztogatót.

Mélyhűtött sertéshús érkezett Rákosrendezőre, s a vagon egy ideig mellékvágányon állt. Később felfedezték, hogy a hússzállítmányból 8 darab félsertés hiányzik. A gyanú *Gombkötő Ferencre* terelődött, aki ellen már 1963-ban is folyt büntető eljárás vasúti tolvajlás miatt. *A rendőrség házkutatást tartott Gombkötőnél, és megtalálta az eltulajdonított hús egy részét, és számos más tolvajlásokból származó élelmi- és használati cikket.*

A tolvaj az eltulajdonított húst először az üres tehervagonban rejtette el, majd a feldarabolás után biztonságosabb helyre, *egy üres víztároló aknába vitte.* Amikor a rendőrség őrizetbe vette, a hús nagyobb része még az aknában volt elrejtve.

A hegyeshalmi bűnszövetkezet tagjai és Gombkötő Ferenc szégyent hoztak a vasutasokra. Cselekedetük elítélendő, s minden bizonnyal valamennyien megkapják méltó büntetésüket. Tettük legyen intő példa valamennyi vasutas számára.

— vl —

Baleseti krónika

Almásfüzitő állomáson május 9-én 3.03 órakor a 64. sz. vonat az 1364. sz. vonattal foglalt IV. sz. vágányra járt és azzal összeütközött. A baleset következtében a 64. sz. vonat 40029. sz. gépe szolgálatképtelenné vált, 6 kocsi kisiklott, részben felborult és tönkrement. A kisiklott és a felborult kocsik a III., IV. és V. sz. vágányon hosszabb időre forgalmi akadályt okoztak. A vizsgálat szerint a baleset azért történt, mert *Pálfi Zsigmond* rendelkező forgalmi szolgálattevő a biztosító berendezést szabálytalanul kezelte, a vágányellenőrzést elmulasztotta, *Csicsatka Vilmos* külsős forgalmi szolgálattevő az utasítás ellenére menesztette a vonatot, *Eperjesi Gábor* váltókezelő pedig nem biztosított szabad vágányt. A budapesti igazgatóság nevezetteket elbocsátotta.

★

Május 9-én *Abaliget* állomáson az 1978. sz. álló vonat végébe beleszaladt a 411 067 sz. tolatómozdony. Az ütközés következtében a zárfék teljesen összezúzódott, és a két utolsó kocsi egymásba fúródott. A kisiklott kocsik a pályát elzárták. A vizsgálat szerint *Müller György*, az 1978. sz. vonat zárfékezője jelzett ugyan, de a 411 067. sz. mozdony személyzete elmulasztotta a jelzők és jelzésadások megfigyelését. Így Müller György jelzésadásait sem vették észre.

★

Tatabánya-felső állomáson május 11-én a 411 227. sz. tartalék a IV. és V. vágány biztonsági jelzőjénél horzsolódott a 40 001. sz. villamos mozdonynyal. A horzsolódás következtében mindkét gép szolgálatképtelenné vált. *Macsány Béla* villamosgépkezelő és *Ganyó István* kocsirendező könnyebb sérülést szenvedett. *A baleset a rendelkező forgalmi szolgálattevő, a 2. sz. őrhely váltókezelője és a villamos mozdony vezetőjének mulasztása miatt következett be.*

Május 17-én a 751. sz. vonat *Üllő* és *Vecsés* állomások között fékeződés miatt megállt, és a követő 1759. sz. vonat utolérte. Az ütközés következtében a befékeződött vonat fedezését elmulasztó, ittas állapotban levő *Varga I. Mihály* zárfékező könnyebben megsérült. A baleset bekövetkezéséért az 1759. sz. vonat mozdonyvezetője, *Horváth Sándor* is felelős, mert túllépte a felzárkózás közbeni sebességet.

★

Május 19-én 8.52 órakor *Nyíregyháza* állomáson a gurítóról leengedett Kz 237 323. sz. kocsi a 14. és a 24. sz. kitérők közötti vágányrészen dolgozó *Hankovszki János*, *Laskai Endre* és *Lipták András* pályamunkásokat elütötte. Lipták András a helyszínen meghalt. A vizsgálat megállapította, hogy a balesetért *Siklósi András* előmunkás, *Zsidai Tamás* váltóőr és *Asztalos Tibor* vezető váltóőr a felelős. Siklósi felügyelet nélkül hagyta csapatát, Zsidai és Asztalos pedig elmulasztotta a tolatási jelző felállítását, és a vágányok között dolgozó pályamunkások értesítését. Felelősség terheli *Meggyesi Zoltán* szakaszkezelő pályamestert is, aki megtűrte, hogy Siklósi András előmunkás, miközben csapata már munkát végzett, a pályamesteri irodában tartózkodjon.

★

Május 19-én *Vásárosnamény* állomáson a 324 656. sz. körüljáró gép elütötte *Kapi Zoltán* kocsirendezőt, akinek a jobb karját a mozdony levágta. *A baleset azért következett be, mert Kapi figyelmetlenül lépett le az álló kocsisorról.*

★

Sütő Imre, Rákospalota—Ujpest állomás I. sz. állítóközpont váltókezelője május 20-án, mert a vonatok fogadása közben feltehetően mulasztást követett el, szolgálati helyének ablakán kiugrott, s egyensúlyát veszítve a kihaladó 126/II. gépnek esett. Sütő Imre belehalt sérüléseibe.

Vigyázat, tűzveszély!

A nyár, a meleg idő beköszöntével nem érdektelen egy kicsit a tűzrendészettel is foglalkozni. Hiszen amerre a gőzmozdonyok járnak, ott a tűzveszély mindenütt fennáll.

Különösen fontos a pályamenti avartalanítás és az őrházak tisztántartása. A tűzesetek száma csökkenthető, ha a vonalbiztosok vonalbeutazásaik során gondos ellenőrzést végeznek.

Egyes pályaőrök a megengedettnél több takarmányt tárolnak, sőt, több esetben nem a kisajátítási határ szélén, hanem *közvetlenül a vagány mellett.* Gondoskodjanak a pályaőrök arról, hogy őrházuk udvara és környéke ne legyen szemetes és tűzveszélyes. Vonatkozik ez különösen a Tiszatenyő—Lökösháza és a Cegléd—Szeged közötti vonal mentén elhelyezkedő őrházakra.

Sajnos, már ebben az évben is volt tűz az egyik őrháznál, ahol nagyobb mennyiségű szénát égett el.

Cserháti József
Szeged

A vasútegészségügy helyzete és fejlődésének kilátásai

Hazánkban több mint 170 ezer vasutas és 70 000 vasúti nyugdíjas tartozik a vasúti társadalombiztosítás és egészségügy szervezetéhez. Ezenkívül közel félmillió családtag veszi igénybe a szolgáltatásokat.

A vasúti társadalombiztosítás és egészségügy elkülönül az általános tarsadalombiztosítástol, ugyanúgy a vasút-egészségügyi szolgálat is önálló. Ez az önállóság azonban nem jelent különállóságot is, az állami egészségügyi szevezettől, hiszen annak felügyeletével végzi munkáját. *A vasútegészségügy munkája nem véletlenül vált külön és nem is valamilyen új elképzelések alapján.* A világ valamennyi vasútjanak egeszségügyi szervezete önállóan működik, tekintettel azokra a sajátos és csak a vasútnál fellelhető feladatokra, amelyek a népgazdaság területén belül egyéb formában nem találhatók meg.

A vasút nem telepített üzem. Sajátos azért is, mert az áruszállításon kívül személyszállítást is végez. *A sajátosság, a vasuti személyzet, a szállítatók és utasok tekintetében különleges szabályozást is igényel.* E különleges szabályokat egyreszről a vasútra vonatkozó szallítási, fuvarozási szabályok, masreszről a különleges egészségügyi előírások határozzak meg.

Az egészségügyi szolgálat feladatai

A vasútegészségügy közel szazéves múltra tekint vissza, tehát csaknem a vasút születesevel egyidős. Viszonylag korán kialakultak úgynevezett mentőosztagai, és a kormányzat jogszabályokkal kötelezte a vasutat bizonyos egészségügyi normák betartására, egeszségügyi ellenőrzésre. Természetesen ez még a mai értelemben vett vasút-egészségügyi szolgálathoz nem volt hasonlítható. Csupán azért erdekes megemliteni, hogy ezzel is illusztráljuk a vasút-egészségügyi szolgálat sajátosságait.

A mai vasút-egeszségügy feladatai, funkcioi rendkivül sokrétűek, egy újságcikk keretein tulnőnek. Mégsem erdektelen e feladatok felsorolása. *Az egeszségügyi szolgálat feladata mindenekelőtt a prevencio, a betegsegek elterjedésének megelőzése.* Ennek érdekében széles körű nyilvántartó, kutató, szűrő és kezelési tevékenységet kell elvégezni. Fontos területe, illetve feladata a gyógyítás. Ez is rendkívül széles skálajú tevékenység, melybe beletartozik a rendelőintézeti, gyógyházi és kórházi kezelés egyaránt. *A felszabadulás után kialakult újszerű tevékenység az alkalmassagvizsgálat, a pszichológiai, járványügyi es bakteriológiai kutatások.* Szintén a felszabadulást követően kialakult ágazata a munkavédelem. Végül fontos feladata az egészségügy állandó fejlesztése, modernizálása.

Hogyan felel meg a vasút-egészségügy e sokrétű feladatának? Milyen fejlődés várható a jövőben? Ezekre a kérdésekre kíván röviden válaszolni ez a cikk.

A vasút-egészségügyi szolgálat a felszabadulás előtt lényegesen kevesebb feladatot látott el, mint napjainkban. A színvonal is alacsonyabb volt, s természetesen az iránta támasztott követelmények sem érték el napjaink színvonalát. A *MÁV Kórházon* — melyben 450 férőhely volt — és a *Központi Rendelőintézeten* kívül, egészségügyi halózatról, rendelőintézetekről nem is beszélhettünk. A pályaorvosi rendszer — melynek egyébként megvoltak a maga előnyei — felszereltség vagy más eszközök hiányában a legjobb akarattal sem volt képes a betegfelvételen, -ellenőrzésen és esetleg a kórházi beutaláson kívül más vizsgálatokra, kezelésre.

Gyors fejlődés

A felszabadulást követően ahogy a népgazdaság egész területén úgy, a vasúti közlekedés is hatalmas fejlődésnek indult. A vasúti teljesítmények négy-ötszörösre, a létszám kétszeresre nőtt. Az előbb vázolt új feladatok ellátása is megszervezésre várt. *A vasútegészségügy ennek megfelelően jelentős és gyors fejlodésen ment keresztül. Rendkivül gyorsan épült újjá mindaz, amit a barbár háború elpusztított.* Már 1946-ban 100 ággyal több férőhely volt a MÁV Korházban, mint a háború előtt. Még ebben az évben átadásra került az első vidéki rendelőintézet *Pécsett.* Európában szinte elsőként, megalakult a *Pályaalkalmassági Vizsgáló Intézet,* ha a jelenlegi működéséhez viszonyítva kezdetleges formák között is.

Uj gyógyházak és több rendelőintézet épült a különleges vasuti betegségek kezelésére. Uj szervezeti intézkedések történtek, melyek mind az ellátást, mind az ellátás eszközeit tökéletesitettek.

A Budapesti MAV Kórház és Központi Rendelő Intezet 1050 ággyal rendelkezik, és több millió vizsgalatot, kezelést bonyolit le évente. Ha ehhez még hozzátesszük, hogy teszi ezt elismerten magas színvonalon, akkor a kép még teljesebb. Régi problemat oldottunk meg — ha még nem is teljes mértekben — *a Pécelen letesitett utókezelő kórházzal.* Sok vasutas dolgozó van ugyanis, aki kórházi elbocsátása után még ápolásra szorul. Ez pótolja igen szép eredményel ez a létesítményünk.

1955-ben letesült 250 ággyal — és ma már nyugodtan állithatjuk,

európai hírre tett szert

— a *Budakeszi Vasutas Tüdőgyogyintézet.* Igen magas színvonalú betegellatásban részesülnek az arra rászoruló vasutas dolgozók ebben az intézményben, mely nem kis feladatot vállal a tbc végleges leküzdésében.

A beteg dolgozók gyógyításának szolgalatában áll ma már a *hévizi,* a *harkanyfürdői,* a *balatonfüredi* es a *vonyarcvashegyi* gyógyhazunk, közel 300 aggyal. Három héten keresztül részesülnek díjmentes ápolásban ezeken a helyeken a gyomor- es mozgásszervi megbetegedésben szenvedő vasutasok. A felszabadulás előtt egyetlen videki rendelőintézettel sem rendelkeztünk. Jelenleg hét ilyen letesítményünk van, *amelyben több mint napi 700 orvosi órát fordítanak kezelésre.*

Laboratoriumi szűrőkocsi járja az országot, s menthetiti a vasutasokat különböző vizsgálatokhoz korábban szükséges utazásoktól, de ami a legjelentősebb, hozzájárul az esetleg lappangó betegségek felfedezéséhez. A laboratóriumi kocsi szervesen beilleszkedik a pályaalkalmassági, pszichológiai vizsgálatokba, valamint az önallo és komplett egeszségugyi kutatásba. Ez a nagy és összetett intézmény együttal megoldja a bakteriologiai és járványügyi kérdéseket is a vasút területén.

Széles kerületi és idegorvosi hálózat is áll a vasutasok rendelkezésére. Ha mindehhez hozzávesszük, hogy intézményeink többsége jól felszerelt, a modern kor követelményeinek megfelel, és az országban ma található és a tudomány mai állásának megfelelő valamennyi vizsgálat elvégzésére alkalmas, akkor láthatjuk teljes valóságában azt a rendkivüli fejlődést, amely ebben a vonatkozásban bekövetkezett.

Igen nagy szerepe volt és van mind az intézmények bővitésében, modernizálásában, mind a betegellátás és -kezelés fejlesztésében a Vasutasok Szakszervezetének. *A vasutasszakszervezet társadalombiztositása és a MÁV egészségügyi hálózata szerves egészként a legszorosabb együttműködéssel volt képes a jelenlegi lehetőségek megteremtésére.* Ez a szoros együttműködés a jövőbeni fejlődésnek is egyik legbiztosabb garanciája.

A MÁV egészségügyi szolgálat fejlesztésében azonban nem állt meg és az eredmények elismerése mellett korántsem válthat ki elbizakodottságot a jelenlegi helyzet. *Sok még a tennivaló, es sokat várnak a vasutas dolgozók attól a munkától, amely ezen a fontos területen jelenleg is folyik.*

Sok még a tennivaló

Mit várhatunk a közeljövőben? Hogyan lehetne felvázolni a vasút-egészségügyi szolgálat és intézményeinek fejlődési iranyát?

Korábbi elhatározás eredményeként már jelenleg is nagyobb zabású fejlődésről számolhatunk be. *Épül és 1967-ben átadásra kerül a szolnoki új vasutas kórház és rendelőintezet.* Ennek a kórháznak az lesz az elsőrendű feladata, hogy az ott létesített 300 helyyel tehermentesitse a Budapesti MÁV Kórházat, kórházi kezelés szempontjából ellássa a tiszántúli körzetek vasutas dolgozóit. Még ebben az évben átadásra kerül *a minden igényt kielégitő új miskolci rendelőintézet.* Hasonló rendelő építését kívánjuk megkezdeni rövid időn belül *Debrecenben* is. Bővíteni fogjuk a szombathelyi rendelőt. A vasutas-szakszervezet támogatásával új üzemi rendelők létesülnek, vagy bővülnek, *Dunakeszin, Celldömölkön, Debrecenben* stb.

Elkezdődött a Budakeszi Tüdőgyógyintézet rehabilitációs pavilonjának tervezése. Megvalositása lehetővé teszi, hogy a vasutas dolgozók felgyógyulása gyors és teljes legyen. Felmerült a gondolata — *és bizonyára megvalósitása nem a tavoli jövőre vár* — *egy vasutas szocialis otthon letesitésének is.* Az egyedülálló, elhagyatott idős vasutasok lelnének itt otthonra. Bővülni fognak a gyógyházak es jelentős tovabbi javulás varható az egeszségügyi intézmények berendezésének, műszerezettségének fejlesztésében is.

A letesitmenyek fejlődésével, illetve fejlesztésével párhuzamosan olyan vasút-egészségügyi irányzatot, az eszközök legjobb felhasználásának lehetőségére vonatkozó *terveket kell kidolgozni, amelyek a vasút-egészségügy szolgálatában es a vasutasok és családtagjaik érdekében a legjobb eredménnyel biztatnak.*

Nagyobb gondot a megelőzésre

Hozzáférhetővé kell tenni — ez reszben már meg is valósult — az üzemi orvosi rendelőket a vasutasok családtagjai számára is. *Lényegesen többet kell foglalkozni a betegségek megelőzésével.* Ebben a munkában oroszlánrész jut a higiénikus orvosoknak, kutatóintezeteinknek, laboratóriumainknak.

Hatósági jogkörrel is fel kellene ruházni a higiénikus orvosokat, hogy az erre vonatkozó előírásoknak jobban érvényt tudjanak szerezni. *A közegészségügyi és járványügyi feladatokat jobban ki kell terjeszteni az utazóközönségre, de a határállomásokon is nagyobb szerepet kellene adni a MÁV egészségügyi szerveinek.*

A dolgozók szélesebb rétegét kell bevonni a vasút-egészségügyi szolgálat munkájába, egyrészről higiénikus vonalon, másreszről az elsősegély vonatkozásában. *Tovább kell haladni a megkezdett úton,* és nagyobb mértékben szükséges fejleszteni a rehabilitációs munkát.

A vasút-egészségügyi munka hosszú múltra tekinthet vissza, azonban *a korábbi közel 100 év alatt nem történt annyi a vasúton dolgozó ember egészségének megóvása, visszaadása érdekében, mint az elmúlt néhány évben.* Ez természetes is, hiszen ez annak a politikának legsajátosabb vonása, amely a szocializmus építését tűzte zászlajára.

A vasút-egészségügy intézménye, hálózata, mint egységes egész — néhány követelménytől eltekintve — ma már kialakult. A legfontosabb, hogy helyesen határozzuk meg azokat a célokat, amelyeket a meglevő lehetőségeinkkel elérhetünk.

S. J.

20 éves a Budapesti MÁV Szimfonikus zenekar

1945. május 1-én szólalt meg először a *Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar,* amely azóta mind művészi szinvonal, mind népszerűség tekintetében sokat fejlődött. A felszabadulás előtt csak amatőr alapon működő ének- és zenetársaság volt a vasútnál, amely évente 2—3 koncertet adott, de színvonal és látogatottság tekintetében meg sem közelítette a mostani szimfonikus zenekart.

A Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar a mai Magyarország kulturális életének jelentős tényezője és elsőrendű céljának tekinti, hogy módszeres, szívós munkával teljesítse nemes feladatát. Az első időben fúvós zenekarként működtek, később egészítették ki a fúvószenekart vonósokkal.

A legjobbak közölt

A zenekar főhivatású önálló művésztestület. *Az elmúlt 20 év alatt hazánk legjobb zenekarainak sorába küzdötte fel magát.* A zenekar egy-egy zenei akciója kulturális életünk fontos eseménye. Ilyen a *zeneakadémiai bérleti hangversenysorozat,* ilyen volt az 1953-ig működő *gördülőopera,* a sok üzemi koncert, rádiofellépés stb.

A budapesti Zeneakadémián 1947/48-ban indult az azóta is igen népszerű bérleti hangversenysorozat. A cél az volt, hogy elsősorban a vasutasdolgozók és családtagjaik részére biztosítsanak elérhető áron magas színvonalú, a korszerű zenepedagógia elveinek megfelelően összeállított műsort. Azóta is egyre emelkedett e sorozat népszerűsége, melynek keretében az elmúlt 20 évben nem kisebb művészek léptek a közönség elé, mint *Ferencsik János, Fischer Annie,* az összes nagy magyar zenei előadóművész, a külföldiek közül *Szvjatoszlav Richter, Nyikolaj Anoszov, Roberto Benzi, Jeanne-Marie Darré, Goar Gasparian, Franz Konwitschny* és még sokan mások.

A zenekar működésének 20 éves mérlegét megvonva, a következő számokat kapjuk. Húsz év alatt

288 bérleti koncertet tartottak

a Zeneakadémián, 500 operai előadást, 1500 koncertet az Országos Filharmónia rendezésében, 100 alkalommal közvetítette a rádió egyenes adásban a zenekar műsorát, 300 üzemi hangversenyt tartottak, és mintegy 100 operai hangfelvételt készítettek.

Jelenleg a zenekar *évente 60—70 vidéki koncertet ad és ez a kulturális misszió rendkívül nagy jelentőségű a vidéki lakosság zenei igényének és izlésének formálása szempontjából.* A Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar létszáma jelenleg 86 fő és a tervek szerint még 4 fővel kiegészitik az év végéig. A jövő évtől kezdve az Országos Filharmónia bérleti sorozatában is helyet kap a zenekar.

1964 szeptemberében a zenekar sikerrel szerepelt Franciaországban. A franciaországi vendégszereplésről elismeréssel nyilatkozott a sajtó. 1966-ra a Nemzetközi Koncertiroda nyugat-németországi turnéra hívta meg a zenekart.

A jövő terveihez tartozik az is, hogy csakúgy, mint eddig, még fokozottabban megismerteti majd a Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar a közönséget a modern zeneszerzők műveivel.

A vasutas dolgozók és zenekedvelők nevében lapunk hasábjain kívánunk további művészi fejlődést *a 20 éves jubileumát ünneplő Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekarnak,* nemes hivatása betöltéséhez.

B. I.

Egész napos, színes program Balatonalmádiban

Mint már lapunk előző számában megírtuk, június 27-én *Balatonalmadiban* kerül megrendezésre a vasutas, közlekedési és postás ifjúsági találkozó. A hagyományokhoz hiven ezúttal is gazdag, egesznapos, színes program várja a fiatalokat.

A találkozó eseményei már június 26-án, szombaton délután megkezdődnek. Kiállítás nyílik *a fiatal újítók újításaiból* és *a szakma ifjú mestere* mozgalomban részt vevő fiatalok legjobb vizsgamunkáiból. Másnap, vasárnap reggeltől estig, a legjobb öntevékeny, vasutas, közlekedési és postás együttesek es neves művészek szórakoztatják a résztvevőket. Ezúttal sem hiányzik a műsorból a sport. A központi szabadtéri színpadon *vasutas, közlekedési és postás sportolók* adnak majd izelítőt tudásukból.

Az idén az eddigiektől eltérően nem 10, hanem 12 különvonat viszi Almádiba a találkozó résztvevőit. *A vidéki igazgatósági székhelyekről, továbbá Szolnokról és Hatvanból egy-egy. Budapestről pedig öt különvonat indul.*

Példamutató szakszervezeti aktivista

Pogany Györgyné, kétgyermekes édesanya *Kazincbarcika* állomáson, mint személypénztáros teljesít szolgálatot. Szakmai munkáját kifogástalanul végzi. A társadalmi munkából is kiveszi a részét. Hosszu ideig bizalmi volt. Most, az újraválasztásnál vezetőségi tagnak jelölték. *Drahos János,* a szakszervezeti bizottság titkára igy nyilatkozik róla: egyike a legszorgalmasabb, legügyesebb női dolgozóknak. Dolgozótársaival és az utasokkal szemben egyaránt udvarias.

Amikor megkérdeztük tőle, mik a tervei, igy válaszolt: *ezután is úgy akarok dolgozni, hogy munkámmal mindenki meg legyen elégedve.*

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Elkészült Győrnél az új vasúti Rába-híd

Alig pár hete csak, hogy hivatalosan is *átadták a forgalomnak Győrnél az új vasúti Rába-hidat.* Szükséges és időszerű volt ennek az új létesítménynek a felépítése, hiszen a régi hídon mindössze 25 kilométeres sebességgel haladhattak át a vonatok. Ez pedig a megnövekedett igényeknek, a gyors és biztonságos közlekedés követelményeinek már nem felelt meg.

Az új híd, amelyen korlátozás nélkül,

akár 100 kilométeres sebességgel is közlekedhetnek a vonatok,

öt nyílásból áll. Ebből három az ártér, egy pedig a folyó medre fölött van. *Hossza 180 méter.* Az új híd teljesen új nyomvonalon épült, tehát új alaptestek, falazatok készültek.

Az alapozási és hídfalazati munkálatokat generál kivitelezőként a *MÁV Hídépítési Főnökség,* a vasszerkezeti munkákat a *Ganz-MÁVAG,* a pályaépítési munkákat pedig *a MÁV Budapesti Építési Főnökség* végezte. A híd terveit az *UVATERV* készítette. Az építés történetéhez tartozik, hogy az alapozást először vasbetonszekrény lesüllyesztésével tervezték, de később ezt meg kellett változtatni, mert a feltárás során az I. világháború előtt épült vasúti híd alapozási maradványai — facölöpök és kőszórás — a vasbetonszekrény útjában voltak. *Az új tervek vasbetoncölöpös megoldással készültek.* A két hídfőben és a négy pillérben összesen

450 darab vasbetoncölöp, 2500 köbméter beton és mintegy 100 tonna betonacél

került beépítésre. Az alapok kiásása közben megtalálták a feltételezett régi híd facölöpjeit is.

A híd építése 32 millió forintos költséggel 1962-ben kezdődött. *A jobb vágányú híd forgalomba helyezése 1965. május 11-én, a bal vágányú hidé május 13-án történt meg.*

A biztositóberendezés a legmodernebb integra-dominórendszerű, a vágány hézagnélküli és a csatlakozó pályarészeken vasbetonaljakon fekszik. Az érdekességhez tartozik, hogy hazánkban *ez az első hosszabb vasszerkezetű híd, amely hézag nélküli vágányhoz csatlakozik.*

Tóth István
mérnök

Ignácz Gyula főtiszt, rendelkező forgalmi szolgálattevő már biztos kézzel kezeli Kecskemét állomás forgalmi irodájában az integra dominó berendezést, amelyet egy évvel ezelőtt szereltek fel Kecskemét állomáson. Ezúttal éppen a 3837-es számú személyvonatnak biztosit szabad utat

(Hemző Károly felvétele)

1965 JÚNIUS 10—13

Budapesten tartja elnökségi ülését az USIC

A *Nemzetközi Vasutas Sport Szövetség* (USIC) 1964. évi *nizzai* kongresszusa a magyar vasutasokat bizta meg az 1965. évi elnökségi ülés megrendezésével. Az ülésre június 10—13. között Budapesten a *Royal Szálló* különtermében kerül sor.

Az elnökségi ülésen a sportszövetséget érintő kérdésekkel foglalkoznak. Megállapítják a soronkövetkező kongresszusi ülés napirendjét, felülvizsgálják a különböző bizottságok jegyzőkönyveit megvitatják a sportérintkezéssel kapcsolatos problémákat, s javaslatot terjesztenek elő az elnökség, a különböző bizottságok összetételére, az arra érdemes vezetők jutalmazására, kitüntetésére. Amennyiben új országok kérik tagfelvételüket, ebben az ügyben is az elnökség készíti elő a javaslatot a kongresszusra.

A sportszövetség elnökségében 9 ország, köztük Magyarország is helyet foglal.

Csendes este a PVSK ökölvívóinál

Este hat óra. Ütések csattogását visszhangozzák a Pécsi VSK edzőtermének falai. Tizenöt ökölvívó végzi az edzés nem csekély adagját, néma csendben. Csak a bőrkesztyűk csattogását hallani, amint a mennyezetről alácsüngő körtelabdákat és a nehéz homokzsákokat ütik szilaj lendülettel, mintha ellenfelüket soroznák a szorítóban. Persze, van itt szorító is, igaz, hogy csak edzés céljára feszítették ki a terem egyik sarkában a nehéz köteleket, s az így körülhatárolt négyzetben most *Gulácsi Gyula* és *Bereczky László* gyakorol.

— *Magasabban tartsd a kezedet, jobban védd az arcod* — szólt Rédainak *Horváth Géza* edző, aki kezében időmérő órát tartva lépegetett a sportolók között és mozgásukat figyelte, majd sípjába fújt. Ismét eltelt három perc, melyet mindig egy perc pihenő követ, mintha a mérkőzésen lennének. A rövid szünetben váltottunk néhány szót a 25 éves Gulácsi Gyulával, aki az idén félnehézsúlyban *magyar bajnokságot nyert*. Keményökölésű, gyorsmozgású ökölvívó.

— *Makóról kerültem ide a PVSK-hoz és nagyon szeretek itt sportolni* — mondotta. — *Ideális körülmények között készülhetünk a versenyekre.*

A PVSK ökölvívó csapata most a 3. helyet foglalja el az NB II-ben, de az első helyre pályáznak. A tehetséges fiatalokból álló vasutas együttes minden tagja komolyan készül a következő bajnoki mérkőzésekre.

A korszerű közlekedés korszerű pályát követel

Nemzetközi vasbetonalj konferenciát rendeztek Miskolcon

A *Közlekedés Tudományi Egyesület* vasúti pályaépítési és pályafenntartási szakosztálya és az egyesület miskolci szervezete hat ország tudósainak és szakembereinek részvételével május közepén *nemzetközi betonalj konferenciát tartott Miskolcon*, az építőipari vállalat kultúrtermében.

A tanácskozáson *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a Közlekedés Tudományi Egyesület főtitkára mondott megnyitó beszédet. Vázolta a vasbetonalj használatának elterjedését, összehasonlításokat tett a korábban használt talpfákkal, majd utalt arra, hogy az utóbbi esztendőkben *Európa-szerte* és Magyarországon is, mennyire elterjedt a korszerű vasbetonalj alkalmazása.

A miniszterhelyettes megnyitó beszédét két előadás követte. *Ewald Schmidt*, a DR Kísérleti Kutató Intézet főmérnöke az előfeszített vasbetonaljakról és azok gyártási technológiájáról számolt be, majd ezután *Andre Betot*, okleveles francia mérnök, a francia vasutak betonaljait ismertette. Európában a franciák alkalmaztak elsőnek ilyen típusú alépítményt.

A tudományos konferenciát azzal a céllal hívták össze, hogy nemzetközi szinten is megvitassák, hol tart jelenleg a vasbetonalj gyártása és milyen műszaki feltételek szükségesek a további fejlesztéshez. *A közlekedés fejlődése, a korszerű vonóerők, a nagyobb sebesség feltétlen üzembiztos, korszerű pályát követel.* Ezt pedig csak a vasbetonaljak képesek biztosítani.

Szó esett még a konferencián a betonaljaknak a pályában elfoglalt szerepéről is. Pontosabban arról, milyen súlyúnak kell lenni a legoptimálisabb vasbetonaljnak ahhoz, hogy az alépítményt maximális sebesség esetén se terhelje túl.

A konferencia utolsó napján *kiállítás nyílt Miskolcon, a tiszai pályaudvar mellett.* A kiállításon bemutatták a magyar ipar által gyártott vasbetonaljakat. *A külföldi szakemberek elismeréssel szóltak a magyar betonaljakról*, hiszen ezeknek gyártása és technológiája európai színvonalon áll.

A kiállítás megtekintése után a tanácskozás részvevői külön vonatra ültek és megtekintették az ÉM Betonelemgyártó Vállalat *alsózsolcai* üzemét. A sorozatgyártás a betonalj gépesített félautomatizált készítése nagy tetszést aratott.

A konferencia eredményességét bizonyítja az is, hogy az utolsó napon a cseh delegáció részéről már olyan javaslat is elhangzott, végezzünk velük együtt, közösen kutatásokat.

(sz. j.)

A VIT-sorsjegy nyereményei: berendezett családi ház garázzsal, Moszkviccsal. Balatoni telek vikendházzal, autóval. Vikendházak autókkal, hűtőgépek, televíziók, magnetofonok, rádiók és még 10 000 nyeremény.

VIT-sorsjegy ára: 3,50 Ft. Húzás július 11-én.

Kapható: KISZ-szervezeteknél, úttörőcsapatoknál, hírlapárusoknál, postahivatalokban és postai kézbesítőknél.

Szorgalmasan dolgoznak

A MÁV Gépjavító ÜV. szegedi műhelyében készülnek az útátjáró sorompó és a biztosító berendezések alkatrészei közül a váltózár és a vonóvezeték csigák. *A műhelyben 9 kollektíva versenyez a szocialista brigád cím elnyeréséért.* Ezeknek a brigádoknak jelentős részük van abban, hogy 1964-ben 104 százalékra teljesítették a tervet.

A brigádok ebben az évben is szorgalmasan dolgoznak. *Csiga Lajos* 10 tagú kovács-brigádja például 103,8 százalékra teljesítette első negyedévi tervét. Példamutató, fegyelmezett munkájuk jó hatással van a többiekre is.

Tótka Károly

A jó munka alapja...

A jó munka alapja a szakmai felkészültség. Ezt bizonyítja *Szentes* állomás dolgozóinak példája. Az állomásiak az éves szakmai vizsgáztatáson ugyanis 4-es eredményt értek el. Az év első hónapjaiban elért eredményeikért is jeles osztályzatot érdemelnek. Az első negyedévben a kocsitartózkodásnál 3,92, a személyvonatok menetrendszerű közlekedésénél 1,25 százalékkal túlteljesítették a tervet. Több mint 191 000 utast szállítottak, kocsiforgalmuk pedig meghaladta a 67 000-t.

Cserháti József

A szerkesztőség üzeni

Szentgáli István, Gyöngyös; Bognár Károly, Tapolca; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Behán Rózsa, Kazincbarcika; dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly, Cserháti József, Szeged; Lévay Imre, Kozma István, Miskolc; Szűcs Ferenc, Hatvan; Kiss Lajos, Alsóőrs: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Tótka Károly, Cserháti József, Szeged; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Tapolca; Kiss Lajos, Alsóőrs: **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Fokl István, Budapest; Bozza József, Acsád: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A vendéglátó szakma ifjú mesterei

Az eredményhirdetés után már felszabadultan mosolyognak az aranyjelvényesek.

(Horváth Erika felv.)

Az Utasellátó szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete a vállalat vezetőinek támogatásával minden évben megrendezi a szakma ifjú mesterei vizsgákat. Ebben az évben az ország különböző Utasellátó üzemeiből 21 fiatal vett részt a május 12-én és 13-án Budapesten megrendezett vizsgákon. A szakács, a felszolgáló, a cukrász, a tisztviselő és a technikus fiatalok 12-én írásbeli, szóbeli vizsgát tettek matematikából és kereskedelmi ismeretekből. Másnap pedig a szakácsok, felszolgálók és cukrászok a vizsgamunkákat készítették el.

A fiatalok közül *négyen szereztek arany-, ketten ezüst-, heten pedig bronzjelvényt.*

Vasutas KISZ-titkárok Balatonkenesén

Május 14—18 között mintegy 150 vasutas KISZ-titkár és ifjúsági vezető részvételével négynapos tanfolyamot rendeztek szakszervezetünk *balatonkenesei üdülőjében.* A tanfolyamon több előadás hangzott el a vasút és az ifjúsági szervezetek előtt álló feladatokról, valamint a szakszervezet és az ifjúság kapcsolatáról. Az előadások mellett szakáganként széles körű tapasztalatcsere folyt a fiatalok között. A szabad időben pedig gazdag kulturális és sportprogram várta a tanfolyam részvevőit.

Otthonossá teszik szolgálati helyüket

A *Miskolc tiszai* pályaudvar képe az átépítés után úgyszólván teljesen megváltozott. Az utazóközönség és mi, vasutasok is jóleső érzéssel tekintünk a fedett szigetperonokra és az aluljáróra.

A pályaudvar vágányhálózatának átépítése nemcsak a pályamunkásoknak, hanem az állomás dolgozóinak is nagy feladatot jelentett. Az építés alatt nagyobb körültekintéssel kellett ellátni a szolgálatot. Most pedig a dolgozók *társadalmi munkában végzik az őrhelyek környékének rendbehozását* és a vágányokról kikerült föld elrendezését. A szolgálati helyek környékének rendezésében, csinosításában *29 szocialista brigádtag vett részt.* A brigádvezetők közül külön említést érdemel *Szemán Erzsébet* jegyvizsgáló, aki maga is ott lapátolt a férfidolgozók között.

A 29 szocialista brigádtag 168 társadalmi munkaórát fordított az őrhelyek környékének rendbehozására. Szorgalmas munkájukért dicséret illeti őket.

Léval Imre
Miskolc

Megjutalmazták a legjobb újítási szakvéleményezőket

A *pécsi* igazgatóság nagy tanácstermében május 22-én a legjobb újítási szakvéleményezők találkoztak, akiknek többsége tagja a szakszervezeti újítási és ésszerűsítési bizottságoknak is. Legtöbbjük olyan mérnök és technikus, aki rendszeresen foglalkozik újító tevékenységgel.

Az újítómozgalomban elért eredményeket *dr. Szabó Tibor* igazgatóhelyettes ismertette. Az első négy hónapban *157 újítási javaslatot adtak be* a pécsi igazgatóság területén a tavalyi 185-tel szemben. Az elfogadott javaslatok száma 36-ról 58-ra, a bevezetetteké 36-ról 49-re növekedett. Az első négy hónapban elért megtakarítás a tavalyi 163 670 forintról 491 413 forintra növekedett. A kifizetett újítási díj is tükrözi ezt a fejlődést, hiszen az 5793 forintos báziseredményhez képest az idén április végéig *18 496 forintot kaptak az újítók.*

— *Igazgatóságunk műszaki dolgozói az idén jól segítették az újítómozgalmat és nem kis részük van az eredmények gyors javulásában* — mondotta a szakvéleményezők munkáját méltatva *Kinczli József*, a Baranya megyei bizottság titkára. — *A vasút műszaki fejlesztésében igen nagy jelentőségük van az újításoknak és az ésszerűsítéseknek, ezért fontos az újítások gyors és szakszerű elbírálása, a kellő műszaki képzettséggel rendelkező munkásújítók segítése. Az a cél, hogy egyetlen életre való ötlet se menjen veszendőbe.*

Ebben a munkában valóban nagy segítséget nyújtottak az újítási szakvéleményezők, akik közül húsznak műszaki könyveket adott át jutalomként dr. Szabó Tibor igazgatóhelyettes.

(Ij)

LAKÁSCSERE

— Elcserélném XIII. kerületben levő konyha, alkófos, utcai, fürdőszobás, telefonos lakásomat 2 szoba összkomfortos lakásért. Érdeklődni 229—658/14 mellék, vagy 18 órától 209—861 telefonon lehet.

— Elcserélném Bp. XIV., Mexikói út 76. sz. alatti egyedülálló villában levő, nagy kertes, két szoba összkomfortos MÁV társbérletemet (csak az előszoba és a toalett közös) egy szoba összkomfortos főbérletre. Telefonon érdeklődés hétköznaponként 18—20 óráig a 203—154-es számon.

— Dunaharaszti MÁV-állomás épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra, mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki földszintes hasonlóért vagy kettőszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál, Bp. Dunapart állomáson.

MAGYAR VASUTAS

A szervezett vasutas dolgozók lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
A szerkesztő bizottság vezetője: Gulyás János
Szerkesztő: Vizi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—672.
Üzemi: 39—77
Terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Magyar—szovjet határforgalmi tárgyalásra került sor** május első felében a debreceni igazgatóság székházának tanácstermében. A MÁV és a szovjet vasutak határforgalmi bizottságának tagjai vitatták meg a személy- és áruszállítás meggyorsításával kapcsolatos teendőket, s a két vasutat érintő problémákat. A többnapos tárgyaláson szóba került a két határforgalmi körzet, Záhony és Csap kapcsolatainak tovább szélesítése is.

— **Békenagygyűlést tartottak Gyöngyösön** a MÁV Kitérőgyártó ÜV-nél. A nagygyűlés szónoka dr. Dezséri László, az Országos Béketanács főtitkára volt.

— **A felszabadulási munkaverseny** hatására fellendült a szocialista brigádmozgalom a celldömölki csomóponton. Az eddigiek mellett, újabb 5 brigád tűzte célul a szocialista brigád cím elnyerését.

— **Új vezetőséget választott Veszprém állomás** nyugdíjas csoportja. A vezetőségválasztó taggyűlésen megjutalmazták és elbúcsúztatták a szakszervezeti munkában évek óta eredményesen tevékenykedő, idős vasutasokat.

— **19 brigád tűzte célul a szocialista brigád** cím megszerzését a veszprémi pályafenntartási főnökséghez tartozó pályamesteri szakaszokon. Eddig 15 brigád, köztük az ajkai 3, a balatonkenesei pályamesteri szakasz brigádjai négy esetben kapták meg a szocialista brigád címet.

— **Önkiszolgáló étkezőkocsikat** állítottak forgalomba Franciaországban Nizza és Párizs között. Az utasok meghatározott összegért egy előételt, egy fő ételt, egy tésztafélét és italt választhatnak.

— **Csuklós tehervagont készített alumíniumból** a Szovjetunió egyik vagongyára. A kocsi önsúlya 20,5 tonna, befogadóképessége 130 köbméter, teherbírása 65 tonna. A hegesztett kocsiszekrény ömlesztett gabonaszállításra is alkalmas.

— **Ebben az évben tovább folytatódik** a 12 csatornás vivő berendezések üzembehelyezése. A budapesti és pécsi, továbbá a budapesti és a szombathelyi igazgatóságok összeköttetésein megindult a kezelő nélküli választás, a távbeszélő távválasztás.

— **Automatikus irányítás.** A svájci vasutak korszerűsíti a Basel—Muttenz-i rendezőpályaudvart. Ujfajta felhúzóberendezést létesítenek, a fékeket pedig elektrodinamikus irányvágány fékkel cseréilik fel.

— **Élüzemszint felett teljesítették tervüket** május első felében a Miskolc tiszai pályaudvar dolgozói. Az átlagos terhelést 1,6, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 20,2, a vonatközlekedési tervet pedig 17,5 százalékkal teljesítették túl.

— **Vizsgáznak a szakma ifjú mestere** mozgalom részvevői a budapesti igazgatóságon. Hatvan állomásról 15 fiatal jelentkezett vizsgára.

A Hivatalos Lapból

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

19. számból: 111 102/1965. I/8. C. Az 1965/66. évi menetrend életbeléptetése.

101 137/1965. I/8. D. Közös Kezelési Utasítás a Nemzetközi személy- és poggyászforgalomra (PIV).

101 138/1965. I/8. D. Nemzetközi Vasúti Expresszárukezelési Utasítás (PIEx).

Építési főnökségeknél foglalkoztatott házastársak különélési pótléka.

Vendégszobák üzemeltetése.

20. számból: 111 898/1965. I/2. B. A munkások munkakörük szerinti besorolása.

105 176/1965. I/3. B. A kisiparosokkal végeztethető építési és egyéb munkák, továbbá a magánszemélyektől történő árubeszerzések és ingatlanvásárlások szabályozása

105 871/1965. I/3. C. A vezetők és a beosztott felügyeleti közegek biztonságtechnikai képzésének újbóli szabályozása.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. JÚNIUS 19.

Leraktuk a modern közlekedés alapjait

Országos tanácskozás a gazdaságosabb szállításról

Június 4-én Budapesten az UVATERV Vigadó téri székházában a vasúti, a közúti és a légiközlekedés 350 vezető beosztású dolgozója előtt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter tartott beszámolót a közlekedésnek a második ötéves terv időszaka alatti fejlődéséről, a jelenlegi helyzetről s a legközelebbi jövő kilátásairól. A tanácskozáson megjelent *Fock Jenő*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács első elnökhelyettese is.

Tervszerűen halad a vasút korszerűsítése

A miniszter elvtárs a többi között elmondta, hogy bár a második ötéves terv idején, különösen az 1962-es, 63-as években gyakran gondot okozott a szállító eszközök hiánya, mégis *leraktuk a modern közlekedés alapjait*. A vasút villamosítása és dieselesítése teljes erővel megkezdődött. Ma már a MÁV vonalain nemzetközi viszonylatban is elismert, nagy teljesítményű Diesel- és elektromos mozdonyok közlekednek. *A magyar ipar külföldi tervek alapján a világ egyik legmodernebb, 3000 lóerős, szilicium-egyenirányítós mozdonyát gyártja. A Szovjetunióból megérkeztek az első 2000 lóerős Diesel-mozdonyok*, amelyek a legmodernebb vonatbefolyásoló készülékekkel is fel vannak szerelve. *Az utóbbi években 1200 kilométer hosszú pályát korszerűsítettünk.* Az év végére 4000 km hosszúságú olyan korszerűsített vonalunk lesz, amely megfelel a nemzetközi forgalom igényeinek. 18 vasútállomás kapott korszerű biztosítóberendezést, s a jövőben az eddiginél is fokozottabban alkalmazni fogjuk a rendelkezésre álló technikai eszközöket.

A továbbiakban a harmadik ötéves terv célkitűzéseiről, a közlekedés egységes szemléletében biztosításának jelentőségéről beszélt. A tervek szerint *a harmadik ötéves tev végén a vasútvonalak 65 százalékán hézagmentes sineken közlekedhetnek a vonatok.* A szerelvényeknek mintegy 75—80 százalékát továbbítják Diesel- és villamosmozdonyokkal. Azután arról beszélt, hogy a kapacitás növekedésével, a technikai felszerelések gyarapodásával a vezetésben is új szempontoknak kell érvényesülniök. Elsősorban az együttműködés rugalmasabbá tételére hívta fel a figyelmet. Hangsúlyozta, hogy mind a vasút, mind a szállítható felek részéről gyümölcsözőbb együttműködésre és az adott időszak problémáinak kölcsönös megértésére lesz szükség ahhoz, hogy időről időre a népgazdaság legmesszebbmenő érdekeit figyelembe véve bonyolíthassuk le a szállítási feladatokat.

Havonta 10 millió tonna áru

Csanádi elvtárs beszámolója után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója szólt a legközvetlenebb feladatokról. Az 1965. évi tervek globális ismertetése után elmondotta, hogy *az év első öt hónapjában a fuvarozásra felkínált áruk mennyisége 1,1 millió tonnával kevesebb volt a tervezettnél.* Ennek következtében az év hátralevő hónapjaiban az elszállítandó árumennyiség havi átlagértéke 10 millió tonna lesz, vagyis annyi, amennyit az elmúlt év csúcsforgalmi hónapjában szállított a vasút. Ez azt is jelenti, hogy idén a csúcsforgalmi hónapban 4—5 százezer tonnával nagyobb lesz a szállítási feladat. Ezek megoldásához *az év hátralevő szaka-*

(Folytatás a 3. oldalon)

Nevelés és tudatformálás

A Szakszervezetek Országos Tanácsa június 4-i ülésén az MSZMP Központi Bizottsága március 11-i, az időszerű ideológiai feladatokról szóló irányelvei alapján megvitatta a szakszervezetek legfontosabb nevelési tennivalóit. *Somogyi Miklós* elnök megnyitója után *Karakas László*, a SZOT titkára terjesztette elő a Szaktanács elnökségének beszámolóját.

A beszámoló kiinduló gondolata annak a ténynek taglalása volt, hogy a szocializmus építésének jelenlegi szakaszában *az eszmei-politikai harc az osztályharc fő formája.* Az ideológiai munka kérdéseit csak a gyakorlati élethez kapcsolódva, a szocialista építés időszerű feladataival együttesen helyes értékelni, annak tapasztalatait általánosítani. *A szakszervezetek feladata egyrészről a párt politikájának közvetítése, érvényre juttatása, másrészről hivatása a tömegek aktuális politikai, ideológiai kérdésekkel kapcsolatos véleményének, igényeinek közvetítése a párthoz.*

A gazdasági és politikai munka összefüggéseinek kapcsán elmondotta, hogy a tömegek elsősorban saját életük javulásán keresztül mérik le és értik meg a szocializmus célját. A lét befolyása tagadhatatlan, a tudat formálására, helytelen volna azonban ennek bekövetkezését spontán, automatikus hatásra bízni. *Az ideológiai tisztánlátás elérése érdekében fáradhatatlan nevelő tevékenységet kell kifejteniök a szakszervezeteknek.* Ennek a tevékenységnek homlokterében ma is a munkára való nevelés áll, mint a legnagyobb ember- és jellemformáló erő. A mi erkölcsi mércénk elsődleges foka a munkához való becsületes hozzáállás. A szocialista módon végzett munka az erkölcsi követelmény helyes értelmezése.

Ahhoz, hogy a munka jellem- és gondolkodás formáló ereje kiteljesedjen, feltétlenül szükséges, hogy *a vezetés is méltó legyen a szocialista erkölcs szabályaihoz.* A szocialista tudat terjedését fékezi, ha egyes vezetők nem számolnak intézkedéseik erkölcsi hatásával, ha helytelen munkaszervezés, anyaghiány akadályozza az egyenletes munkamenetet. Az ilyen légkör tápot ad a fegyelmezetlenségnek, a felelőtlenségnek, rontja a vezetés hitelét. Sokszor ilyen eredőkből következik a munkafegyelem lazulása, amely a szocialista tudat elmaradásának szembetűnő kifejezője. *A fegyelem megszilárdításának elsődleges módszere a nevelés, az öntudatos munkásokra való támaszkodás, az erkölcsi és anyagi ösztönzők helyes alkalmazása.*

A munka szerinti elosztás helyett azonban még nem egyszer fellelhető *az egyenlősdi, a jutalmazásoknál alkalmazott sorrendiség*, a prémiumoknak jobbára keresetkiegészítő volta. A szocialista elvet követő anyagi elismerés, a helyes ösztönzési rendszer, párosulva a helyén való erkölcsi elismeréssel, mind a munka nagyobb becsületét, mind a szocializmus építéséhez való helyes hozzáállást, a tudatformálást segíti.

Hangsúlyozta az előadó, hogy több intézményünk egész rendszere — mint például a szerencsejátékok túlzott propagandája — a közvélemény gondolkodását abba az irányba viszi, hogy miként lehet munka nélkül gyorsan meggazdagodni. *Fel kell lépni az olyan szemlélet ellen, amelyben az önzés, a minden módon való pénzszerzési vágy válik egyesek életcéljává.* A szakszervezetek helyeslik és támogatják a dolgozóknak a biztonságos, jobb élet iránti törekvéseit a végzett munka alapján. De elítélik azt, amikor a társadalom érdekeinek mellőzésével igyekeznek céljaikat elérni.

A szocialista demokrácia fejlesztésével, mint a szocialista tudat formálásának egyik igen fontos eszközével is foglalkozott az előadó. Hazánkban egyre jobban érvényesül a szocialista demokrácia. A dolgozók mindinkább hallatják szavukat a munka szervezését, a tervezést, a vezetést illetően. *A szocialista demokrácia további kibontakozása egyben a dolgozó tömegek politikai öntudatának növekedését jelenti.* A szakszervezetek helyzetüknél fogva elsősorban képesek az üzemi demokrácia megvalósítására. A szakszervezeti jogok érvényesítése egyben a szocialista demokrácia kiterjedését is jelenti.

Egyes körülmények a fentiek érvényesülése ellen hatnak. Például *a dolgozók véleményének mellőzése* ma még elég gyakran tapasztalható. Az ilyen gyakorlat féke a kezdeményezésnek, alattomos a személyi felelősségnek, az öntevékenységnek. *A dolgozó véleménye csak jobbá, életizűbbé teheti a határozatokat, a végrehajtás módszereinek legszélesebb és legjobb módját adhatja.* Az ellenforradalmat követően kialakult helyes gyakorlatot — a fontosabb kérdésekben a döntés előtti nyilvános vitát — kezdjük elhanyagolni. A vezetés pedig nem nélkülözheti a dolgozók véleményét. Helyes, ha döntés előtt számba veszi az intézkedésekkel kapcsolatos bírálatokat.

A munkáshatalom szilárdsága egyesekben hajlamot ébreszt az ügyek adminisztratív intézésére, utasítás gyártásra, önkényeskedésre. *Az ilyen vezetési módszer idegen a szocialista elvektől.* A vezető jó vagy rossz példája közvetlen hatással van a dolgozókra. S ezt minden vezetőnek jól emlékezetébe kell vésnie. *A kritika elfojtása, a bírálat leplezett megtorlása, az elvtelen felelősségrevonás gátja a demokratizmus szélesedésének.*

Egyesek éppen a törvényességre apellálva követnek el törvénytelenséget. *A munkásvédelmi törvényeket nem egyszer népgazdasági érdekekre hivatkozva nem tartják be.* Ez kedvezőtlen légkört szül, gátolja, visszaveti a tudati fejlődést. *A szakszervezetek kötelessége megtanítani a dolgozókat a törvények, jogszabályok ismeretére, őrködni azok betartása felett.* A szakszervezetek támogatják azokat a gazdasági vezetőket, akik már kialakították a szocialista vezetési stílust. Fellépnek azokkal szemben, akiktől idegen ez a forma.

Végezetül a nevelés módszereiről és eszközeiről beszélt Karakas elvtárs, kiemelve, hogy *a tudatformáló tevékenység a szakszervezeti aktivistáktól is határozott állásfoglalást kíván a mindennapi életet érintő elvi és gyakorlati kérdésekben.* Az ideológiai munka azért folyik, hogy az egész nép elfogadja a marxista világnézetet, meghonosítsa és érvényre juttassa a szocialista erkölcs követelményeit. Megtanítsa az embereket *szocialista módon élni, dolgozni és gondolkodni.*

Jobb együttműködést a vasút és a fuvaroztatók között

Az igazgatóságok április havi teljesítményei a következők szerint alakultak:

Budapest	**103,44%**
Debrecen	**102,39%**
Miskolc	**101,92%**
Pécs	**101,81%**
Szeged	**95,33%**
Szombathely	**101,66%**

Az első négy hónap göngyölített eredményei alapján a MÁV az állami kocsiigényes szállítási tervét *30 millió 513 000 tonna áru továbbításával 99,53 százalékra teljesítette.* Az elmaradás mindössze 145 000 tonna. Ami pedig a bázis időszakhoz mérten elszállított kocsiigényes árumennyiséget illeti, az ez évi többlet teljesítmény — április 30-ig bezárólag — 2 millió 59 000 tonna.

Kedvezően alakultak a tervszerű munkára jellemző minőségi mutatók. Áprilisban a

tehervonatok átlagos terhelésénél eddig példa nélkül álló 952 tonnás eredményt értünk el,

szemben az elmúlt év legkiemelkedőbb 926 tonnás eredményével. A tehervonatoknak valamivel több mint 75 százaléka közlekedett menetrend szerint, amire az elmúlt évben szinten nem volt példa. A kocsitartózkodási átlagidő a bázis időszakhoz viszonyítva *48 perccel csökkent és ezzel párhuzamosan a tehervonatok átlagos utazási sebessége 1,04 km/órával emelkedett.* Kedvező képet mutat az egy dolgozó, valamint az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény alakulása is.

Az áruszállításban sajnos egyre több nehézség jelentkezik.

Ezek áthidalásának egyik fontos segítő eszköze a komplexbrigád-mozgalom.

A komplex brigádok feladata, hogy a vasút és a fuvaroztatók közös tevékenységénél, az áruküldemények feladásánál és kirakásánál — harmonikus együttműködéssel — biztosítsák az egyenletes, zökkenőmentes munkát. Örvendetes, hogy a közúti fuvarozás is fokozatosan bekapcsolódik ebbe a mozgalomba. A MÁV és az AKÖV között — elsősorban az AKÖV székhelyeken — az adottságoknak, s a mindenkori követelményeknek megfelelő brigádszerződéseket kötnek. E szerződések célja: *a grafikonos kiszolgálás szervezésével, a kocsitartózkodási idők csökkentésével, az éjszakai és munkaszünetes napi rakodások folyamatosságának biztosításával, a gépkocsik jobb kihasználásával növelni a vasúti és a közúti fuvarozás hatékonyságát.*

Az érdekelt közlekedési ágak kapcsolatának megjavítása mellett különösen a második fél évben visszatérő hibák megszüntetésének *egyik kulcskérdése a vasút és a szállíttató felek jobb együttműködése.* Ennek szem előtt tartásával a rendelkezésre álló kocsipark termelékenyebb felhasználása érdekében valamennyi igazgatóság területén az eddigieknél fokozottabban törekedni kell a komplex-brigád-mozgalom erősítésére.

Központi telefoninformáció a Keleti-pályaudvaron

Május 30-tól az 1965/66. évi menetrend életbelépésétől *új központi telefoninformációs iroda kezdte meg működését a Keleti pályaudvaron.* Ezzel egyidejűleg megszűnt a *Nyugati* és a *Déli pályaudvar* tudakozója, illetve telefoninformációs szolgálata. A három budapesti személypályaudvar forgalmáról, illetve utazási ügyekben *telefonon kizárólag a 429—150-es hívószámon* lehet érdeklődni.

Az új telefoninformációs központban — az eddigi öt fővonallal szemben — összesen nyolc városi vonalon állnak az utazóközönség rendelkezésére. A 429—150-es hívószámon a felvilágosítást végző dolgozók automatikus kapcsolás útján jelentkeznek. Foglaltsági hangot az információt kérő csak abban az esetben hall, ha a központ mind a nyolc távbeszélő készülékén egyidőben beszélnek.

A városi számon kívül *a vasutasok részére 31—51-es hívószámmal* párhuzamos kapcsolású, négykészülékes üzemi távbeszélő-állomást is üzembe helyeztek.

Az új telefoninformációs központ létrehozását a rohamosan fejlődő idegenforgalom, a megnövekedett belföldi utasforgalom tette szükségessé. Ezért idegen nyelvet beszélő dolgozók is éjjel-nappal teljesítenek szolgálatot. Így utazási ügyekben a külföldi érdeklődő is választ kaphat kérdéseire.

A Budapest expressz pontosan érkezett

Mint már arról lapunk május 15-i számában, az új menetrendi változásokról közölt írásunkban beszámoltunk, *Budapest és Belgrád* között is jelentősen javult az összeköttetés. A *Pannónia* és a *Polónia expressz* mellett, a nyári főidényben, május 30-tól október 3-ig közlekedő *Budapest expressz, 6 óra alatt teszi meg az utat a két baráti állam fővárosa között.*

Május 30-án, néhány jugoszláv és magyar újságíró is részt vett a Budapest expressz első menetrend szerinti útján. A négyrészes Diesel-motorvonat 6,20-kor, percnyi pontossággal gördült ki a Keleti pályaudvar csarnokának negyedik vágányáról. A három motorvezető, *Tóth László, Török Mihály* és *Vincze Imre*, a Rákosi Motorüzem Főnökség dolgozói, felváltva vezették a szerelvényt.

Ahogy elhagytuk a fővárost, a motor fokozatosan felgyorsult. Soroksár után már 80 km-es sebességgel robogtunk, egészen Kiskunhalasig. *Halas és Kelebia között azonban egymást váltogatták a lassújelek.* Volt olyan szakasz, ahol csak lépésben haladhattunk.

Bizony, nem ártana, ha ezen a 30 km-es szakaszon meggyorsítanák az átépítést, mert a rossz pálya megkésleltetí a vonatokat.

Mi is 8 perc késéssel érkeztünk Kelebiára.

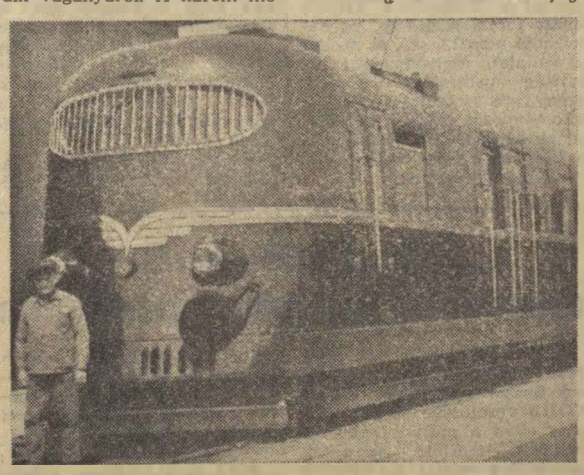
— *Ha a túloldalon nem fogják meg a motort, Belgrádig behozzuk a késést* — nyugtatott meg bennünket Tóth László, régi, tapasztalt motorvezető. — *A jugoszláv vonalon már 100 kilométeres sebességgel is roboghatunk.*

Az útlevél- és a vámvizsgálat rövid idő alatt befejeződött. Így pontosan tovább indulhattunk. A szomszédos határállomáson, *Subotican* sem léptük túl az engedélyezett tartózkodási időt. S mivel utunk végig zavartalan volt, motorvezetőink ledolgozták a késést.

A Budapest expressz első menetrend szerinti útján pontosan, a menetrendben előírt időben, 12,50 órakor megérkezett Belgrádba. A pályaudvaron a Jugoszláv Vasutak vezérigazgatóságának képviselői ünnepélyesen fogadták a motorvonat személyzetét, s a szerelvény első útján részt vevő újságírókat.

Az első úton egyetlen probléma volt csupán: *a motorvonat étkezőkocsija nem üzemelt*, és még ma sem üzemel. Az Utaselátó a tervezett melegétel-felszolgálás helyett, csak mozgószolgálattal áll az utasok rendelkezésére. A Jugoszláv Vasutak területén még ez sem rendszeres. *Jó lenne, ha az illetékes szervek mielőbb megoldanák ezt a problémát*, mert jelenleg a két fővárost összekötő közvetlen gyorsvonaton, éppen a megfelelő szolgáltatás hiányában, csorbát szenved a kulturált utazás.

(visi)



Indulás előtt a Budapest expressz. A motor előtt Tóth László motorvezető látható.

A baráti kapcsolatok jegyében

Az új menetrend életbelépésével ismét megindult a nemzetközi forgalom *Budapest és Graz* között. *A Budapest Déli pályaudvarról* 13.50 órakor induló gyorsvonatban szeptember 18-ig közvetlen grazi kocsi közlekedik. A két szomszédos vasút, a MÁV és az ÖBB a szentgotthárdi menet megnyitásával közvetlen összeköttetést létesített fővárosunk és Ausztria délkeleti része között.

Az új nemzetközi járat ünnepélyes megnyitására május 30-án a Grazból induló első vonat Szentgotthárdra való érkezésekor került sor. (Ez a vonat 16,47 órakor érkezik a Déli pályaudvarra.) A megnyitó ünnepségen az Osztrák Vasutak képviseletében megjelent *dr. Maximilan Schantl* az ÖBB vezérigazgatója, a Magyar Államvasutakat *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója képviselte.

A Szentgotthárd határállomáson megrendezett ünnepség mindvégig a baráti kapcsolatok jegyében zajlott le.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének határozata

A SZOCIALISTA CÍMET ELNYERT BRIGÁDOK ÉS TAGJAIK ERKÖLCSI ELISMERÉSÉRŐL, A TÖBB FOKOZATÚ SZOCIALISTA BRIGÁDPLAKETTEK ÉS BRIGÁDJELVÉNYEK RENDSZERESÍTÉSÉRŐL

1 A szocialista brigádmozgalom az elmúlt néhány év során hazánkban is nagy társadalmi erővé, igazi tömegmozgalommá, a dolgozók körében a szocialista munkaverseny egyik legnépszerűbb formájává vált. Ma már jelentős azoknak a kollektíváknak a száma, melyek hosszú idő óta, töretlen lelkesedéssel vesznek részt a szocialista brigádmozgalomban, és tevékenységüket kiemelkedő eredmények jelzik. *A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnöksége úgy véli, hogy társadalmunk megbecsülésének ki kell fejeződnie e kollektívák nagyobb erkölcsi elismerésében is. Ezért a szocialista címet többszörösen elnyert kollektívák és azok tagjai részére több fokozatú kitüntető plakettet, illetve jelvényt kell rendszeresíteni.* A szocialista címet egyszer, illetve kétszer elnyert brigádok elismerésének jelenlegi rendszere, a Szaktanács elnöksége vonatkozó irányelvei szerint, változatlanul érvényben marad.

A kitüntetések adományozásának rendje a következő:

2 **A SZOCIALISTA BRIGÁDOK ESETÉBEN:**

a) A szocialista címet első alkalommal elnyert brigádot nagyalakú oklevéllel, a második év után — a cím megszakítatlan elnyerése esetén — *nagyalakú oklevéllel és zászlóval kell kitüntetni.*

b) Azon brigádok részére, amelyek megszakítatlanul, folyamatosan elnyerik a szocialista címet — *4 év után bronzplakettet, 6 év után ezüst-, 8 év után pedig aranyplakettet kell adományozni.*

c) A brigádok abban az esetben is jogosultak a fenti kitüntetésre, ha időközben személyi állományuk megváltozik, de a brigád a szocialista címet megszakítás nélkül birtokolja.

3 **A SZOCIALISTA BRIGÁDTAGOK ESETÉBEN:**

a) A szocialista brigádtagokat — akiket erre a brigád méltónak tart —, az első év után *kisalakú oklevéllel*, a második év után *zöldkoszorús szocialista brigádjelvénnyel és kisalakú oklevéllel* kell kitüntetni, amennyiben brigádjuk a szocialista címet elnyeri, illetve megtartja.

b) A brigádok tagjait — a szocialista brigádmozgalomban való megszakítatlan részvételük időtartamától függően — a cím folyamatos megtartása alapján — *4 év után bronzkoszorús, 6 év után ezüstkoszorús, 8 év után aranykoszorús szocialista brigádjelvénnyel kell kitüntetni.* A zöldkoszorús, a bronz-, az ezüst- és az aranykoszorús jelvényeket egyaránt kis és nagy (ünnepélyes alkalmakkor kitüntetésként viselhető) formátumban kell adományozni.

c) Az egyik szocialista brigádból a másikba történő, illetve közérdekből, önként vállalt áthelyezés esetén, az előző brigádban kapott kitüntetési fokozat érvényessége az áthelyezés után — a másik brigádban is — megmarad.

d) Azok a dolgozók, akik — a vállalat rendelkezése alapján — brigádjukból elkerültek és új munkahelyükön nincs módjuk részt venni a szocialista brigádmozgalomban, a kitüntetés elért fokozatait megtarthatják és viselhetik, ameddig arra érdemesek.

e) Az időközben nyugállományba ment dolgozóknak — amennyiben kapcsolatuk a brigádjukkal nem szakadt meg —, a szocialista brigádjelvény megfelelő fokozatát folyamatosan adományozni lehet.

4 **A KITÜNTETÉSEK ADOMÁNYOZÁSÁRA AZ ALÁBBI SZERVEK JOGOSULTAK:**

a) A nagyalakú oklevelet *(az első év után)* és a brigádzászlót, valamint oklevelet *(a második év után)*, a termelési tanácskozás döntése alapján, a vállalat igazgatója és a szakszervezeti bizottság, fiatalok esetében a KISZ-bizottság együttesen adományozza. A brigád tagjainak egyéni kitüntetéséről *(oklevél, jelvény)* a brigádkollektíva dönt.

b) A bronzplakettet és a bronzkoszorús szocialista brigádjelvényeket a szakszervezetek megyei, illetve a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa elnöksége, fiatalok esetében az illetékes KISZ megyei (budapesti) bizottsággal együtt;

c) az ezüstplakettet és az ezüstkoszorús szocialista brigádjelvényeket az illetékes szakszervezet elnöksége, fiatalok esetében a KISZ KB titkárságával együtt;

d) az aranyplakettet és aranykoszorús szocialista brigádjelvényeket a Szaktanács elnöksége, fiatalok esetében a KISZ Központi Bizottsága intéző bizottságával együtt adományozza.

5 A szocialista címet már több éve megszakítatlanul birtokló brigádok és tagjaik — a mozgalomban való részvételük idejétől függően —, viszszamenőleg is jogosultak a kitüntetések esedékes fokozataira. *(Azon brigádok, és tagjaik, melyeket — a jelen rendelkezés életbe lépését megelőzően — a bronz- vagy ezüstplakett, illetve bronz- vagy ezüstkoszorús jelvény illet meg, azokat visszamenőleges érvénnyel is megkaphatják.)* A jogosultság kiszámításánál figyelembe vehető legkorábbi időpont 1959. január 1.

6 **A KITÜNTETÉSEK ADOMÁNYOZÁSÁNAK LEBONYOLÍTÁSA:**

a) A kitüntetések bármely fokozatát csak a termelési tanácskozásnak a cím odaítélésére, illetve megtartására vonatkozó döntése alapján lehet adományozni.

b) A brigádok és tagjaik bronz-, ezüst- és aranyfokozatú kitüntetésére az illetékes budapesti, illetve megyei bizottságnak a vállalat szakszervezeti bizottsága és igazgatója, fiatalok esetében a KISZ-bizottsággal együttesen teszi meg a javaslatot.

c) A szakszervezetek budapesti, illetve megyei bizottságai a javaslatot az adományozó szerv szervezési és káderosztályához *(káderbizottságához)* továbbítják. (Szakszervezetek megyei tanácsai, illetve Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, szakszervezetek központi vezetőségei, Szaktanács.) A javaslatokat az adományozó szervhez évente két alkalommal, legkésőbb március 1-ig vagy április 2-ig kell eljuttatni.

d) A javaslat az alábbiakat tartalmazza:

— *a vállalat neve és címe,*
— *a brigád és tagjainak neve, foglalkozása,*
— *a szocialista cím évenkénti odaítélésének felsorolása,*
— *a javaslat milyen kitüntetési fokozatra vonatkozik,*
— *a kitüntetések átadásának időpontja.*

e) Az adományozó szerv döntéséről két héten belül — az illetékes szakszervezet megyei bizottsága útján — értesíti a vállalatot.

f) A kitüntetéseket minden év április 4. vagy május 1. alkalmával — ídényjellegű ágazatokban a fő termelési időszak befejezése után — *(első alkalommal 1966-ban)* ünnepélyes keretek között kell átadni.

A kitüntetéseket az adományozó szerv képviselője, vagy megbízásából a vállalati szakszervezet bizottság, fiatalok esetében a KISZ-bizottság és az igazgató együttesen adja át.

7 **A KITÜNTETÉSEK NYILVÁNTARTÁSA:**

a) A vállalatok szakszervezeti szervei a brigádok és brigádtagok kitüntetéséről név, termelőegység, illetve foglalkozás, fokozat és az adományozás éve szerinti nyilvántartást vezetnek.

b) A szakszervezetek megyei tanácsai és a szakszervezetek vállalatonként, a Szaktanács pedig iparáganként, ágazatonként statisztikai nyilvántartást vezet.

8 **A KITÜNTETŐ PLAKETTEK ÉS JELVÉNYEK MEGVONÁSA:**

a) Azok a brigádok és tagjaik, amelyek részére — a soron következő értékelés alkalmával — *a termelési tanácskozás nem ítéli oda a szocialista címet, megtarthatják a plakettek és jelvények addig elért fokozatait.* Magasabb kitüntetési fokozatot azonban csak a szocialista cím újólagos elnyerésétől számított két év után kaphatnak.

b) Az adományozó szerv megvonhatja a kitüntető jelvények összes fokozatát azoktól a brigádtagoktól, akik a szocialista erkölccsel és munkamorállal össze nem egyeztethető magatartást tanúsítanak *(pl. munka- és technológiai fegyelem súlyos megsértése, a társadalmi tulajdon elleni vétség, erkölcstelen életmód)* és az ezekkel kapcsolatos elmarasztaló fegyelmi, bírósági, társadalmi bírósági határozat esetén. Megvonhatók a kitüntetések azoktól a brigádtagoktól is, akiknek munkakönyvébe a „kilépett" megjegyzés került.

c) A fentiekhez hasonló módon megvonható a kitüntető plakett összes fokozata azoktól a brigádoktól, melyek kollektívája — *a szocialista erkölcs és munkamorál súlyos megsértésével* — méltatlanná vált a szocialista brigád címre.

d) A fenti esetekben az illetékes vállalati szakszervezeti, KISZ- és gazdasági szervek kötelesek a kitüntetések megvonása érdekében az adományozó szervnek javaslatot tenni.

9 **A KITÜNTETŐ PLAKETTEK ÉS JELVÉNYEK FORGALMAZÁSA:**

a) A plaketek és jelvények egységes kivitelben történő elkészítéséről — a Szaktanács elnökségének megbízásából —, a Szaktanács termelési osztálya gondoskodik.

b) A plaketteket és jelvényeket a vállalatok szerzik be, az e célra rendelkezésre álló alapból.

c) A plaketteket és jelvényeket a Dekorációs Áruház hozza forgalomba (Bp. V., Fehérhajó utca 12. sz.), és azokat a vállalati szakszervezeti bizottság pecsétjével ellátott igénylésre szolgáltatják ki, az adományozó szerv értesítésének egyidejű bemutatása és a kiadásnak erre történő feltüntetése ellenében.

Új üzemi tanácsot választottak

A debreceni járműjavítóban a május közepén befejeződött termelési tanácskozásokon a dolgozók az üzemi tanács munkájával is foglalkoztak, majd újjáválasztották annak tagjait. A vállalat 19 tagú üzemi tanácsának alakuló ülésén *Volosinovszki János*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse és *Szabados Dezső*, a járműjavító főmérnöke ismertette az üzemi tanács feladatait és méltatták annak jelentőségét.

Az üzemi tanács elnökévé *Sándor Lászlót*, a szakszervezeti bizottság titkárát választották meg.

Irodalmi délután

Az ünnepi könyvhét alkalmából irodalmi délutánt rendeztek a ferencvárosi vasutasok Péceli úti November 7. klubjában. *Dr. Győrffy Miklós* tanár, a felszabadulás óta eltelt két évtized legszebb irodalmi alkotásaiból tartott összefoglalót a mintegy 80 könyvbarát előtt. A fiatal költők közül *Váczi Mihály* és *Garai Gábor* munkásságát és legújabb műveit ismertette. Ezután *Mesterházi Lajos* és *Németh László* író egy-egy alkotását elemezte.

A jól sikerült irodalmi délután után a résztvevők megtekintették a klub 20 év legszebb termékei címmel megrendezett könyvkiállítását.

Negyedszer is első helyen

Május közepén tartott brigádértékelgetést Szeged rendező A 1-es és A 2-es forgalmi brigádja, amelyen értékelték az eddig végzett munkát.

Kovács László főtiszt brigádja negyedszer is az első helyre került. A fajlagos kocsimozgatást 100 százalékról 119,4 százalékra, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 72 százalék helyett 84,5 százalékra, az idegen kocsik tartózkodását pedig 100 százalék helyett 103,2 százalékra teljesítették.

A rendező brigádjai most *a vasutasnapra készülnek.* Célul tűzték, hogy a tervet minden tényezőnél 1 százalékkal túlteljesítik. Ezenkívül vállalták a szolgálati helyek környékének tisztántartását és virágosítását.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Köszönő levél

A május 1-i felvonulás megszervezésében végzett jó munkáért a május 1-i előkészítő bizottság az alábbi köszönő levelet juttatta el szakszervezetünknek:

A Szakszervezetek Országos Tanácsa és a Hazafias Népfront Országos Tanácsa nevében ezúton fejezzük ki elismerésünket a fáradtságos, odaadó és aktív munkáért, amellyel részt vállaltak a felszabadulás óta eltelt 20 év alatt lezajlott történelmi jelentőségű változásokat tükröző május elsejének impozáns megszervezésében.

A főváros dolgozóinak színpompás, erőt és bizakodást sugárzó demonstrációjában, annak előkészítésében és megrendezésében a résztvevő szakszervezeti szervek lelkes munkája is tükröződött.

Nemcsak összességében, de külön-külön is köszönjük mindazoknak az aktívtáknak, akik mozgalmi, vállalati, intézményi szinten fáradhatatlan munkájukkal hozzájárultak május 1. sikeréhez. Kérjük, hogy elismerésünket és köszönetünket sziveskedjenek tolmácsolni a szakszervezeti központ, a budapesti bizottság és a szakszervezeti bizottságok valamennyi olyan tagjának, akik részt vettek a május 1-i feladatok megoldásában.

A Május 1-i előkészítő bizottság nevében
Karakas László,
a SZOT titkára

Kellemes napok Vonyarcvashegyen

A közelmúltban 21 napot töltöttünk a vasutasszakszervezet vonyarcvashegyi gyógyüdülőjében. Már a megérkezés pillanatában is jó benyomást keltett az a kedves fogadtatás, amelyben részesültünk. Kellemesen teltek a többi napok is. Ebben fő részük volt *dr. Pátler Sándor* főorvosnak, és *dr. Váradi Ilona* orvosnak, valamint *Bolla Lajos* gondnoknak, akik mindent megtettek annak érdekében, hogy a beutaltak gyógyulását elősegítsék. Az orvosoknak már a puszta megjelenésük, kedvességük is fél gyógyulást jelentett.

A gyógyüdülőben eltöltött kellemes napokért, a kifogástalan ellátásért, az udvarias kiszolgálásért *ezúton is köszönetünket fejezzük ki* az orvosoknak, a gyógyüdülő vezetőinek, személyzetének egyaránt.

Varró Sándor és 23 társa

Bolgár vasutasok Szegeden

Május közepén a bulgáriai *Stara Zagora* vasúti csomópontról 27 tagú bolgár vasutas küldöttség látogatott el Szegedre. A vendégeket a szegedi igazgatóság nőtanácsának és szakszervezeti bizottságának küldöttsége *Szolnok* állomáson fogadta. Szolnokról *Kiskunfélegyházára* utaztak, ahol az állomás vezetői és dolgozói *ebéden látták vendégül*, majd városnézésre vitték a kedves vendégeket.

A küldöttség néhány órás félegyházi tartózkodás után tovább folytatta útját. Szeged állomáson a mozgalmi szervek és az állomás vezetői virágcsokrokkal fogadták a kedves vendégeket. A megérkezés után *Borsodi János*, az igazgatóság vezetője adott fogadást bolgár barátaink részére, majd az igazgatóság dolgozóival ismerkedtek.

Miután a 27 tagú küldöttség 24 tagja nődolgozó volt, lehetőség nyílott arra, hogy a vendégek kicseréljék tapasztalataikat a szegedi vasutas nőmozgalom vezetőivel. Egy alkalommal például részt vettek a MÁV Petőfi Művelődési Otthonban rendezett nőtanácsi ülésen. A küldöttség férfitagjai pedig ezalatt a pályafenntartási főnökség munkájával ismerkedtek. Ezenkívül városnézés és néhány szolgálati hely megtekintése szerepelt még a programban.

A küldöttség tagjai kitünően érezték magukat Szegeden. A Petőfi Művelődési Otthonban tiszteletükre megrendezett búcsúesten meleg szavakkal mondtak köszönetet azért a kedves vendéglátásért, amelyben részük volt. Másnap Budapestre, majd a Balatonra, onnan pedig Bulgáriába utaztak.

Cserháti József
Szeged

Törvényszéki eljárás olasz vasutasszakszervezeti vezetők ellen

A firenzei törvényszék *eljárást indított* az Olasz Vasutasok Szakszervezetének (SFI—CGIL) vezetősége és 35 vasutas ellen a múlt év novemberében lezajlott *sztrájkok szervezése miatt.* A második világháború befejezése utáni időkben első esetben történt meg, hogy Olaszországban egy szakszervezet egész vezetőségét — *amelyben kommunistákon kívül szocialista, proletáregység-szocialista és szociáldemokrata szakszervezeti aktívák is találhatók* — vádlottak padjára mernek ültetni. Ez a tény kizárólag a kormány forradalomellenes magatartásával magyarázható. Az eljárás ellen a CGIL erőteljes tiltakozást jelentett be.

Tovább a megkezdett úton

Látogatás a soproni fűtőházban

— *Csak akkor érezzük rendjén a dolgainkat* — mondotta *Bartos Géza* szb-titkár —, *ha nincs baj a termeléssel. Fűtőházunkban egyik legfontosabb feladatnak a terveljesítést tartjuk. Munkánkban nagy segítséget nyújt a szocialista brigádmozgalom. A kitüntető címért tizennégy brigád versenyez. Részben nekik köszönhető, hogy a fűtőház 1964-ben teljesítette a tervmutatókat, elérte az élüzem szintet.*

A kitűnő kollektíva tapasztalt szakemberei vállalták, hogy a fiatal lakatosokból, mozdonyvezetőket képeznek. Törekvésük sikerrel járt. Az elmúlt hetekben öt fiatal szakmunkás került gépre. *Miklósi Gyula* termelési felelősnek, aki kiépítette a műszaki patronálók hálózatát, nagy része van abban, hogy a munkaverseny élénk a fűtőházban.

— *A balesetek megelőzésére is nagy gondot fordítunk* — szólt közbe *Németh Aladár*, a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felelőse. — *Tavaly az előző évhez viszonyítva hattal csökkent a balesetet szenvedett dolgozók száma. A kiesett munkanapok számát az idén tovább akarjuk csökkenteni. Éppen ezért részlegenként megalakítottuk a munkavédelmi őrjáratot. A szocialista brigádok is vállalták a balesetmentes munkát.*

— *Gyakran hallani, hogy az üzemekben „alszik" az újítómozgalom* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Bencsik János* motorvezető, aki nemrég vette át az újítási reszortot. — *Nálunk a fűtőházban nagy az újítási kedv. Az elmúlt évben huszonöt újítást adtak be a dolgozók*

Igen népszerűek a politikai és szakmai továbbképző tanfolyamok és előadások is. S bár a kulturális tevékenységben némi visszaesés mutatkozik, az újonnan megválasztott kultúrfelelős, *Lurmann József* azonban gazdag programot állított össze. Aktíváival közösen elhatározta, *hogy szellemi vetélkedőket rendez és kirándulásokat szervez a történelmi nevezetességű városokba.* A fiatalok körében élénk a sportélet is.

— Feladataink teljesítésében számíthatunk a jó bizalmi gárdára — mondotta befejezésül a szakszervezeti bizottság titkára. — Főként *Somogyi Sándor* fémöntő, *Enszt József* akkumulátor kezelő, *Eitzenberger Jenő* lakatos bizalmiak munkáját dicsérhetjük. De sorolhatnám tovább mind azoknak a nevét, akik szívügyüknek tekintik a mozgalmi munkát és támogatják az újonnan megválasztott szakszervezeti bizottságot. Ők is úgy vélik, *hogy 1965-ben tovább kell lépnünk a megkezdett úton.*

Forrai János

Cikkünk nyomán

Nem magyarázatot, intézkedést vártunk

Lapunk március 1-i számában *Gazdálkodjunk ésszerűbben a villanymozdonyokkal és a személyzet szolgálati idejével* címmel cikket közöltünk a Keleti fűtőház termelési tanácskozásáról. A vitában felszólalt dolgozók szinte kivétel nélkül bírálták a villany- és Diesel-mozdonyok gazdaságtalan kihasználását, a magas készenléti időt, a menetirányító munka gyengeségét.

A cikkre, amely a vita tapasztalatait summázta, a *Vasúti Főosztály* 7. és 8. szakosztályának közös vizsgálata alapján a 7. szakosztály vezetőhelyettese adott választ szerkesztőségünknek. A levél arról tájékoztat, hogy a tehervonati villamosmozdonyok teljesítménye 10—20 kilométerrel magasabb, mint az előző év hasonló időszakában. *(Ezt senki sem vitatta.)* A cikk az igen alacsony haszonkilométer teljesítményt bírálta, ezért türelmetlenkedtek a termelési tanácskozás résztvevői és tegyük mindjárt hozzá, emiatt magas a szolgálati órák száma is.

A válasz ezt *a problémát elhallgatja* és helyette a mozdonyok napi kilométer teljesítményét taglalja. Pedig ezzel nem lehet megkerülni az intézkedésre váró alapkérdést. Közismert ugyanis, hogy *a mozdonykilométer teljesítmények növekedését abszolut számokban nem lehet a vontatójárművek gazdaságos üzemeltetésére mérőszámul elfogadni.* Helytelen szemléletre utal az is, hogy egyesek személyzethiánnyal keresnek magyarázatot az alacsony haszonkilométer teljesítményekre, a magas rezsimenetekre és a személyzet szolgálati és távolléti idejére.

Nem lehet a 10—20 kilométeres éves haszonkilométer növekedéssel kitérni a gépek vonali ácsorogtatása, a magas gépmenetek, a személyzet magas készenléti és rezsi idejének reális, gazdaságos csökkentése elől. De nem lehet a menetirányítás tényleges irányító munkájának igénye elől sem.

Annál is inkább, mivel szakszervezetünk közgazdasági osztályának az elmúlt hetekben végzett vizsgálatai is bizonyítják, hogy a *Keleti fűtőházban* az egy szolgálati órára eső, *a bázis időszakban elért 7,32 haszonkilométer 1965. első négy hónapjában 7,19 kilométerre visszaesett.* Ugyanakkor az egy szolgálati órára eső mozdonykilométer tovább nőtt a vizsgált esetekben. A mozdonykilométer teljesítményeknek csak egy része a hasznot hozó üzemi munka, míg a másik része üres menetekből ered. A meddő teljesítmények mögött gyakran megalapozatlan gép és személyzet vezénylések, elhamarkodott, gazdaságtalan intézkedések húzódnak meg. Íme néhány példa:

A márciusban és áprilisban vizsgált 20—20 szolgálati útból 10—10 esetben az utak üres kilométer teljesítményei meghaladják, sőt egyes esetekben megduplázzák a haszonkilométer teljesítményeket. *Mucskai Imre* április 5-én a 73. sz. vonatot továbbította. A 14. szolgálati óra alatt megtett 85 haszonkilométerrel szemben 182 üreskilométer teljesítményt jegyzett, *majd 5 rezsi óra alatt további 111 önköltségi kilométert tett meg.* Vajon milyen üzemszervező, irányító munkára utal *Pósa András* 20 órás szolgálati idő és rezsi idő alatt jegyzett 63 haszon, 75 üres *és 363 önköltség-kilométer teljesítménye?* De sorolhatnánk tovább a példát.

Ezek a rossz teljesítmények nem a fűtőház vagy a mozdonyszemélyzet hibájából, hanem a gépekkel és személyzettel való helytelen gazdálkodásból erednek. Éppen ezért kizárólag a mozdonyszemélyzetképzéssel nem lehet a helyzeten változtatni, *de igenis lehet szemléletváltoztatáson alapuló, üzemszervezési tevékenységgel* és azt szolgáló intézkedésekkel.

Ezt kívánja szorgalmazni lapunk a jövőben is.

Élénk zöldáru forgalom

A szegedi igazgatóság területén Csongrád, Bács-Kiskun és Békés megyében működnek MÉK felvásárló központok. Ezekben a megyékben minden évben nagymennyiségű zöldség és gyümölcs kerül elszállításra. *Az idei zöldáru szállítás már május közepén megkezdődött. Szatymaz állomáson különösen élénk a forgalom.* Ott május végén — hűtővagonokban — már az exportszállítás is megkezdődött. Hamarosan megkezdődik a gyümölcsszállítás is.

Sz. S.

Küzdelem az árral

1500 ember és 30 000 homokzsák védelmezi a komáromi pályaudvart

— Halló! Halló! Figyelem! Az árvízvédelmi munkára érkezett dolgozók csoportvezetői jöjjenek a forgalmi irodába.

Ez a hangos szöveg fogadott bennünket június 15-én, kedden délután Komáromban, ahogy a 22-es számú személyvonat az állomásra érkezett. *Ezzel a vonattal is, mint minden eddigivel, a munkások százai érkeztek, Pestről és környékéről, hogy gátat emeljenek a hömpölygő, vad ár elé.* Mert a hullámzó kék Duna haragos, szürke Dunává változott, s az a sok-sok melódia és dallam, amely ezt a folyót énekelte meg, most itt is egyetlen drámai kiáltássá olvadt egybe: *emberek, veszélyben a város, veszélyben a vasút!*

A maximum felett

Molnár István állomásfőnök egy térképet tesz elém.

— Itt ez a 800 méteres szakasz — és a rendezőpályaudvari részre mutat —, *ez a legveszélyesebb. Ha itt áttör... No, de ne is gondoljunk erre... borzalmas lenne.*

— Kicsit fáradtnak látom — jegyeztem meg.

— Két nap óta nem hunytam le a szemem, nem tudok ilyenkor pihenni, amikor veszélyben a vasút, veszélyben a pályaudvar. Még pénteken kezdődött az ár emelkedése. De nem gondoltunk arra, hogy ilyen tragikus hirtelenséggel bekövetkezik ez a jelenlegi állapot. Négyméteres vizszintemelkedésre nem számított senki. Normális körülmények között Komáromnál 3,5 méter a Duna. Ma pedig 773 centimétert mértek.

A legkritikusabb napon, kedden, Komáromba látogatott *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója is, hogy megtekintsék a védelmi munkálatokat, és ha szükséges, ott, a helyszínen, azonnal intézkedjenek, segítséget nyújtsanak. *A fő veszély ugyan elmúlt, a kritikus órákat Komárom átélte*, de a Duna kiszámíthatatlan, és jelen pillanatban még nem lehet tudni, hogy esetleges újabb esőzés mit hoz.

1500 ember védi a vasutat

Naponta mintegy 1400—1500 ember, vasutas, katona, civil, gyári munkás és szovjet műszaki alakulat tagjai védték és védik a várost, a vasutat.

Több mint 30 000 homokzsákot töltöttek meg és raktak le végig a vasút mellé. Szőny és Komárom között a bal vágányon ingajáratban közlekedő hosszú tehervonat még kedden késő este is szállította a homokzsákokat.

Az emberek fáradtak, elcsigázottak, de mégis újabb és újabb homokzsák, újabb és újabb földhányás kerül a hömpölygő Duna árja elé.

A 11-es gépesített pálvamesteri szakaszt hétfőn délután, munka után riasztották, és ők, *Szőke Zsigmond, Papp Károly, Garzsó Elek, Bokor József* és társaik 18 órát, megállás nélkül a gáton töltöttek. Vasárnap óta nem pihentek.

A felmentés, a váltócsoport most, ezzel a vonattal érkezett, amellyel mi is Komáromba látogattunk. Igy egy kis lélegzetvételnyi idő, egy kis szusszanás, majd jut számunkra.

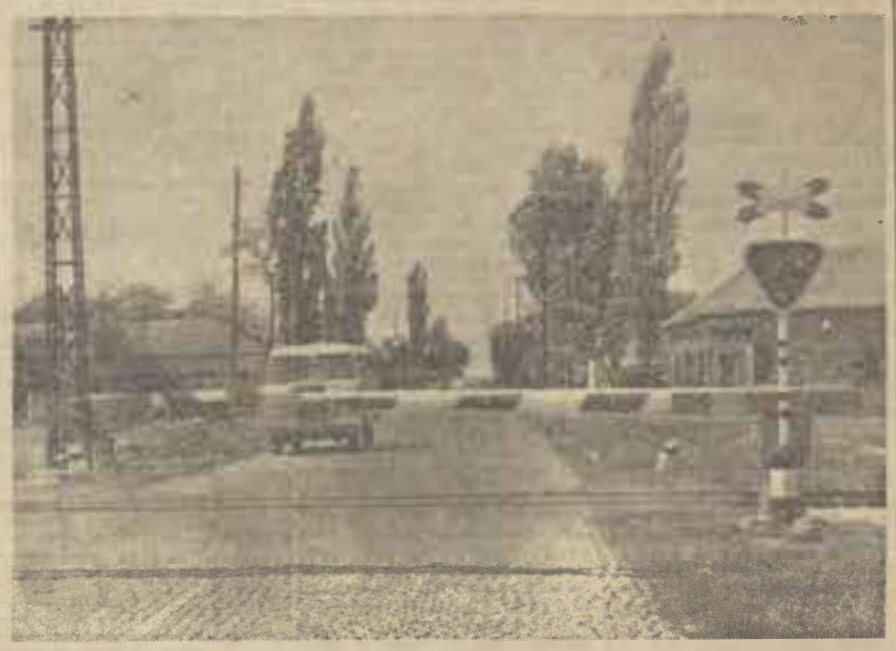
Pihenni persze, nem lehet sokat, hiszen a hömpölygő, szürke ár könyörtelen. *Megfékezni csak szervezett, áldozatos munkával lehet.*

Vasutasaink, a gyári munkások, a magyar és szovjet katonák, a civil lakosság itt Komáromban is bebizonyította, hogy a legnehezebb órákban is számítani lehet rájuk.

Munkájuk eredményes volt. A komáromi pályaudvar megmenekült.

Szerényi József

FÉLSOROMPÓ



Szeghalomnál a vasút és a 4-es számú főközlekedési út kereszteződésénél kísérletképpen fényjelzős félsorompó berendezést szereltek fel. A fényjelzőket a vonatok működtetik, a csapórudak az úttest féloldalát zárják le. Hazánkban ez az első ilyen berendezés.

(Horváth Erika felvétele)

Országos tanácskozás a gazdaságosabb szállításról

(Folytatás az 1. oldalról)

szában munkanapokon 15 400, munkaszüneti napokon 10 800 kocsit kell átlagosan megrakni. A csúcsforgalmi hónapban ez a szám 15 800, illetve 12 300 kocsira kell, hogy emelkedjen.

A technikai előrehaladásról szólva, megjegyezte, hogy a vontató járműveknek lóerőben kifejezett globális teljesítő képessége 1965 végén 5,1 százalékkal lesz nagyobb az elmúlt évinél, és 22 százalékkal növekszik 1961-hez viszonyítva. *A 20 tonna feletti tengelynyomású vonalak hossza 1964-ben kétszerese volt az 1961. évinek.* A második ötéves terv első évéhez képest a kétvágányú vonalak hossza 5.3 százalékkal növekedett. Az egyéb irányú fejlődést is figyelembe véve, el kell mondani viszont, hogy *a jelentős fejlődés ellenére is lassúbb volt a műszaki színvonal emelkedése, mint a teljesítmények növekedése.* Ez a helyzet arra késztette a vasutat, hogy egyre alaposabban kidolgozott szervezési-műszaki intézkedéseket foganatosítson.

A kocsiforduló idő a második ötéves terv ideje alatt közel azonos szinten mozgott. Ezt a szintet tartani kell 1965-ben is. Ez annál is fontosabb, mert a teherkocsik kényszerű selejtezése következtében átmenetileg a múlt évinél kisebb kapacitással kell a szállításokat lebonyolítani. Az egyre helyesebb kocsigazdálkodásnak tudható be, hogy *a devizában fizetendő kocsibéregyenlegünk a múlt év első két hónapjához viszonyítva, 5.2 millió devizaforinttal csökkent.* A fentiek figyelembe vételével ez a tény különösen nagy jelentőségű.

Gyorsítiuk az iparvágányok kiszolgálását

A kocsiforduló idő csökkentése érdekében az eddiginél is [illegible]szerűbbé és gyakoribbá [illegible] tenni az árufuvarozási helyek kiszolgálását. A korszerű vontatás térhódításával a tehervonatok átlagos terhelése állandóan növekedik. Ez maga után vonhatja a kocsigyűjtési idő hosszabbodását. Ennek ellensúlyozására olyan módszereket kell alkalmazni, amelyek a kocsigyűjtési idő csökkentésére hatnak. Törekedni kell arra, hogy *a rakodással képzett irányvonatok számát tovább emeljük*, s emellett fokozzuk a rendezőpályaudvarokon összeállított irányvonatok mennyiségét is.

Az idén a teherkocsik átlagos statikus terhelését 2,2 százalékkal kell növelni — mondotta Rödönyi elvtárs. Ennek elérése érdekében *továbbra is alkalmazni kell a kocsiválogatást.* Ez, sajnos, egyre nehezebbé válik, mivel a kocsik raksúlykapacitásának növekedéséhez képest a pálya teherbírásának fejlődése kisebb mértékű. A fokozódó nehézségek ellenére a módszerre szükség van, mert jelenleg az elszállítandó áruknak mintegy 30 százaléka a 18 tonna és ennél kisebb tengelynyomású vonalakon kerül ki- vagy berakásra.

A vonóerő korszerűsítése következtében mód nyílik a vontatók terhelésének növelésére. 1964-ben ez a mutató 4,6 százalékkal haladta meg az 1961. évi értéket. 1965-re egyszázalékos emelés van előirányozva.

A továbbiakban arról beszélt Rödönyi elvtárs, hogy *a technológiai tervek fegyelmezett végrehajtása az eddiginél magasabb szintű szakképzettséget követel.* Az ilyen irányú törekvések lassanként eredményt mutatnak. Majd arról szólt, hogy *erőfeszítéseink csak akkor lehetnek még eredményesebbek, ha a vasút és a szállíttató felek együttműködése még gyümölcsözőbb lesz.* Kérte a szállíttató feleket a tervezés megjavítására, a rakodások egyenletessé tételére, a rakodási határidők betartására. Ha a fuvaroztatók részéről közölt adatok akár a mennyiség, akár a viszonylat tekintetében megbízhatatlanok, akkor nem biztosítható a vasúti berendezések és a szállítási eszközök optimális kihasználása. Szólt arról, hogy a munkaszüneti napokon el nem végzett rakodások nemcsak a hét elejei szállítási teljesítményeket csökkenti, hanem csökkentik a rakodásokhoz a hét második felére igényelt kocsik kiállításának lehetőségeit is.

A kocsiálláspénz nem cél, csak eszköz

Ezután részletesen taglalta a rakodási határidők elhúzódásának kihatásait. A kocsiálláspénz problémájáról szólva, elmondotta, hogy *1964-ben felmerült kocsiálláspénz köteles idő a dolgozó teherkocsipark teljes naptári idő alapjából 3,25 százalékot emésztett fel. Ha az így kiesett teherkocsi parkot szállításra használhattuk volna fel 3,7 millió tonnával több árut fuvarozhatott volna a vasút.* Hangsúlyozta, hogy a vasút részéről a kocsiálláspénz felszámítása nem cél, hanem csak eszköz a rendelkezésre álló teherkocsipark szállítóképessége kihasználhatóságának minél nagyobb mértékű fokozásra.

A gyümölcs- és zöldségszállításról elmondotta, hogy az idén az ilyen árufeleségekből 28,2 százalékkal több vár elszállításra az elmúlt évinél. Fokozza nehézségeinket, hogy a szállítás időszaka a korábbi éveknél rövidebb lesz. Emiatt számolnunk kell, hogy a gyümölcs- és zöldségfuvarozási igények kielégítése miatt egyes árufeleségek részére esetleg csak késve tudja a vasút a kocsikat kiállítani.

Beszéde befejező részében a megyei szállítási bizottságok működésének munkájáról szólt, kérve a további segítségüket.

Az országos értekezlet részvevői megállapodtak abban, hogy a tanácskozás tapasztalatait felhasználva, igyekeznek az eddiginél is gyorsabbá és gazdaságosabbá tenni az áruszállítást.

Vasutas kertészek Kőbánya-felsőn

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség XVII. kertészeti szakaszán *Kánai Pál* főkertész vezetésével, 14 kertész irányításával, 126 munkáskéz dolgozik azon, hogy mindenhová elegendő és szép virág jusson.

Virágos szolgálati helyek

— Kilencvenkét szolgálati hely, hivatal és laktanya belső virágosítása évente 30 ezer cserép növényt követel — mondja Kánai Pál. — *Ez azonban csak egy részét teszi ki a munkának. Jelentős a külső virágosítás is. 225 kilométer vonalhosszban a Budapest—Aszód, a Budapest—Bicske, a Budapest—Pusztaszabolcs, a Budapest—Esztergom közötti vonalszakaszok, a körvasút, az Uttörővasút és a budapesti pályaudvarok virágosítása, a parkok, virágok gondozása ad munkát szakaszunk dolgozóinak. A szolgálati hely külső virágosítása évi 350 ezer tő virág termesztését igényli.*

A háromholdas terület kicsi — mondja a főkertész. — Üvegház-rendszerünk is elavult. Van elég munkáskéz, munka is akad bőven, még sem tudunk mindig elég időt fordítani a növények ápolására. Az elmúlt évben is *közel hatezer munkaórát a kertészettől idegen, alépítményi munkán dolgoztunk.* Aztán felcsillan a szeme, mintha valami különös öröm érte volna.

— Már csak napok kérdése és megszűnik 47 nődolgozónk szociális panasza — folytatta. *— Bővül az öltöző- és ebédlőhelyiség.*

Elismert szakmunkások

A kertészek nemcsak virágot nevelnek, hanem tanulnak is. Nyolcan technikumba, gimnáziumba, ketten kertészeti technikumba járnak. *Huszár Kati*, a legfiatalabb, 1963-ban vette kezébe a kertépítő és dísznövény-szakmunkás képesítő oklevelet. Idén gimnáziumban érettségizik, s már február óta a hatvani kertészeti technikum levelező hallgatója. S ami a legfőbb, *elismert fiatal szakmunkás.* Hiába, ilyen az ifjúság. Egyszerre sokat és merészen képes tenni, ha segítik.

Tapasztalt, szorgalmas munkások ápolják a természet szebbnél szebb virágait. Évtizedek tapasztalatán nyugszik az összeforrott kertészkollektíva termelési munkája és emberi közössége. *Surman Albert* 27, *Szilágyi Antal* 26, *Bodó Bertalan* 24 éve kertészkedik itt megszakítás nélkül. Ők és még tucatnyi társuk a vezető biztos támaszai, a munka motorjai, a fiatal kertészgeneráció önzetlen nevelői.

Mindenki szakszervezeti tag

Egy nagy család a kőbányai kertészet közössége, olyan család, *ahol mindenki szakszervezeti tag.* A műhelybizottság vezetőségi tagjainak túlnyomó többsége több mint egy évtizede látja el tisztségét. A legidősebb, a legtapasztaltabb munkások mellett a fiatalok is megtalálhatók a vezetőtestületben. A szakszervezeti bizottságnak is része van abban, hogy a termelést többszörösére emelték. *1964-ben például közel háromszázezer forint tiszta bevétellel zárták évi mérlegüket.*

A vasút vezetői is egyre többet törődnek munkájukkal. Nagy dolog. S a biztos továbbfejlődést jelezte, hogy a kertészetvezetők tavaszi megbeszélésén — első alkalommal — az igazgatóság helyettes vezetője is részt vett.

Kovács János

Új üzemi konyha

Tapolca állomáson 700 000 forint költséggel új, modern üzemi konyha létesült. Az új épület a város képét is jelentősen emeli, ugyanakkor *a dolgozók étkeztetését messzemenően, higiénikus körülmények között biztosítja.* Csak az a baj, hogy az étterem szomszédságában ott található a régi szemétgyűjtő. Egészségügyi szempontból nem valók egymás mellé. Ezért helyes lenne mielőbb máshová helyezni és helyén egy kis parkot létesíteni, mely díszére lesz nemcsak az üzemi konyhának, hanem az állomás előtti térnek is.

B. K.

ELKÉSZÜLT A VASUTASOK ÚJ FEGYELMI SZABÁLYZAT-TERVEZETE

Közel 15 éve annak, hogy megjelent a vasutas dolgozók jelenleg is érvényben levő fegyelmi szabályzata. Egyrészről e fegyelmi szabályzatot az élet már lényegesen túlhaladta, másrészről az új *Munka Törvénykönyv* szabályozásainak keresztülvezetése is szükségessé tette egy új, vasúti fegyelmi szabályzat kidolgozását. *A fegyelmi szabályzat tervezete elkészült és rövidesen megjelenik a miniszteri rendelet is.*

A régi fegyelmi szabályzat korszerűtlenségére mutat, hogy nem eléggé rugalmas, alkalmazhatósága sokszor bonyolult, nem követte az életet, a fegyelem megszilárdítását sem szolgálta valamennyi intézkedésével. *A fegyelmi szankciók és azok a hátrányok, amelyek a dolgozók fegyelmezésére szolgáltak, nem juttatták kifejezésre a fegyelmi szabályzat korábban elhatározott célját, nem szolgálta kellőképpen azokat a szempontokat, melyek a szocialista szellemű fegyelmezésnek elengedhetetlen kellékei.* Nem jutott megfelelő mértékben kifejezésre a megelőzés és a javító-nevelés szempontja. A fegyelmi büntetések veszítettek tekintélyükből, *fegyelmit kapni jóformán semmit sem jelentett.* Ilyen körülmények között vitathatatlan az új fegyelmi szabályzat kibocsátásának sürgető szükségessége.

Az új fegyelmi szabályzat tervezetét az érdekelt szervek — *a vasúti vezetők, a szakszervezeti szervek, a Legfőbb Ügyész, a Munkaügyi Minisztérium stb.* — a közelmúltban vitatták meg és a vita eredményeképpen egy új, a régi fegyelmi szabályzat valamennyi hibáját kiküszöbölő, a modern eljárási elveknek a Munka Törvénykönyvnek és rendelkezéseinek legjobban megfelelő tervezet készült el.

A fegyelmi szabályzat tervezete mindenekelőtt abban tér el az 1951-es fegyelmi szabályzattól, hogy *kellő mértékben szolgálja a munkafegyelem megszilárdítását, s ugyanakkor lehetőséget biztosít a fegyelmi büntetések hatálya alóli mentesítésre, amennyiben annak feltételei fennállnak.* A tervezet egyik vonása tehát a megfelelő szigor, de ugyanakkor, ha valaki jól dolgozik, hű a munkahelyéhez, korábbi hibáit ismételten nem követi el, megbocsátásban részesül.

A fegyelmi szabályzattervezet e legfontosabb vonásai mellett még azt is meg kell jegyezni, hogy a régi fegyelmi szabályzatból, annak szellemében és szövegezéséből lényegében alig tartott meg valamit, *teljesen új elveknek megfelelően készült el. Az volt a fő cél, hogy a vasutas dolgozók fegyelmezés tekintetében is a többi ipari és közlekedési szektor dolgozóival azonos fegyelmi elbánásban részesüljenek,* csupán azokkal az eltérésekkel, amelyek a vasútnál megtalálható sajátos munkakörülményekkel, munkafeltételekkel és a vasúti szolgálatnak megfelelő eltérésekkel indokolhatók.

Mi az, ami az új fegyelmi szabályzatban a régitől eltér, ami egyszerűbbé, könnyebbé teszi a fegyelmi szabályzat alkalmazását, áttekintését s a régihez viszonyítva javítja, egyszerűsíti az egész fegyelmi eljárást?

Lényeges eltérés a korábbihoz viszonyítva a fegyelmi vétség meghatározása, mely lényegében az egész fegyelmi eljárás alapját szolgáltatja. Sok vita folyt akörül, hogy a fegyelmi vétségeket aprólékosan, a korábbi szabályzatnak megfelelően soroljuk-e fel vagy változatlanul alkalmazzuk a Munka Törvénykönyv szövegezését. Végül az utóbbi álláspont került a tervezetbe és eszerint került megfogalmazásra a fegyelmi vétség kritériuma. Ennek értelmében fegyelmi vétséget követ el az a dolgozó, aki:

a) *a munkaviszonyával kapcsolatos kötelezettségét vétkesen megszegi;*

b) *munkaviszonyához nem méltó magatartást tanúsít.*

A fegyelmi vétség meghatározásának ezt a formáját az teszi indokolttá és helyezi a korábbi részletes felsorolás elé, *hogy megszünteti a vétségek felsorolása okozta bonyolultságot, ezenkívül azt a problémát, amit egy-egy, a részletes felsorolásban nem szerepelt új vétség felbukkanása okozott.* E két pontba ugyanis valamennyi jelenlegi és a jövőben esetleg felmerülő vétség belefoglalható.

Az új szabályzat talán *leglényegesebb eltérése a korábbitól a fegyelmi büntetések megállapításában található.* A munkafegyelem fokozottabb megszilárdításának igényét elégíti ki a tervezet, amikor a fegyelmi büntetések számát, körét lényegesen kiterjeszti és olyan új fegyelmi büntetéseket is lehetővé tesz, amelyek feltétlenül a munkafegyelem megjavulásához vezetnek. *A fegyelmi büntetések számának növekedése a szigorítás mellett azt a célt is szolgálta, hogy egyáltalán lehetőséget nyújtson bizonyos vétségek megtorlására.* Különösen szolgálja ezt a célt az egyes kedvezmények és juttatások megvonását kimondó büntetés. Ezen belül büntetésként kimondható például *az üzemi étkezéshez nyújtott vállalati térítés megvonása, személyi fizetés visszavonása, utazási kedvezmény megvonása stb.*

A fegyelmi büntetés tekintélyét, s ezzel természetesen a munkafegyelem megszilárdítását célozza az új szabályzatnak az az intézkedése is, mely szerint a fegyelmi büntetés hatálya alatt álló dolgozó nem részesíthető a büntetés céljával össze nem férő kedvezményekben. Így például *a fegyelmi büntetés hatálya alatt álló dolgozó személyi alapbérét nem lehet emelni, nem részesülhet soron kívüli kinevezésben, üdülésben és jutalomban,* segélyt vagy előleget pedig csak rendkívül indokolt esetben kaphat.

A fegyelmi szabályzattervezet a munkafegyelem megszilárdítása érdekében megszigorított és fokozott büntetés kilátásba helyezése mellett *igen sok vonatkozásban szolgálja a nevelést és a dolgozók rehabilitációját.* Számos helyen intézkedik a büntetést kiállt, megjavult, a munkában és fegyelemben egyaránt előnyösen megváltozott dolgozónak a hátrányok alóli mentesítésére. Figyelembeveszi a tervezet, hogy a fegyelmi eljárás a dolgozó számára hátrányos helyzetet teremt és ennek megfelelően a dolgozó eljárási jogait is növeli.

A dolgozók számára legjelentősebb intézkedés *a fegyelmi határozat hátrányos következményei alól történő mentesülés új rendezése.* Eddig ugyanis a vasutas dolgozót csak kivételes méltányosságból, megfelelően indokolt kérelem és számtalan támogatás alapján lehetett a fegyelmi büntetés következményei alól mentesíteni. *Ez rendkívül méltánytalan helyzetet teremtett a népgazdaság más ágazatainak dolgozóival szemben.* Ezt a helyzetet szünteti meg az új fegyelmi szabályzat, amikor mentesíti azt a dolgozót a fegyelmi büntetés hátrányos következményei alól, aki a büntetés kiszabása óta elbocsátás esetén három, áthelyezés esetén két, egyéb fegyelmi büntetés esetén pedig egy évet töltött el munkahelyén úgy, hogy ez idő alatt újabb jogerős fegyelmi büntetésben nem részesült. Ez azt jelenti, hogy a mentesítést a dolgozónak nem kell kérnie, az automatikusan beáll.

A tervezet szerint például a büntetésből lefokozott dolgozó csak átmenetileg — *a mentesítési szabály szerint egy évre* — kerül alacsonyabb rangfokozatba, melyet a lefokozás időtartalmának eltelte után automatikusan törölnek és visszakerül a büntetés előtti rangfokozatába. Ilyen esetben a várakozás idejét is be kell számítani. Ez azt jelenti, hogy a dolgozó, akit így büntettek, lényegében várakozási idejében nem rövidül meg, vele szemben *a büntetés erkölcsi ereje érvényesül.* Természetesen a büntetés időtartama alatt elvesztett rangfokozati bérkülönbözetet nem kaphatja vissza.

Lényeges eltérés a jelenleg hatályban levő fegyelmi szabályzathoz képest a fegyelmi hatóságnak az a kötelezettsége, hogy *a dolgozót a határozat hozatala előtt meg kell hallgatnia.* A tervezet ezt azért tartja rendkívül fontosnak, mert ezzel a szocialista törvényességnek kíván fokozottabb mértékben eleget tenni. *Ezzel az igazságszolgáltatás egy olyan általános alapelvét ülteti át a vasúti fegyelmi gyakorlatba, amely a közvetlenség elvét fejezi ki.* Tehát a fegyelmi eljárás alá vont dolgozók a jövőben a fegyelmi hatósággal közvetlenül és személyesen érintkeznek. Ez nyilvánvalóan elősegíti az anyagi igazság és az ügy objektív megítélésének érvényesülését.

A dolgozók jogait növeli az új tervezet azzal is, *hogy a fegyelmi határozatot az ellene benyújtott fellebbezés jogerős elbírálásáig nem szabad végrehajtani.* Ezzel elejét vehetjük egy olyan helytelen korábbi gyakorlatnak, amelyben a határozatot a másodfokú döntés meghozatala előtt végrehajtották és amennyiben másodfokon a büntetést enyhítették, az újabb határozatot már sokszor körülményesen, vagy egyáltalán nem lehet végrehajtani. Különösen azokban az esetekben fordult elő ez a helyzet, amikor a dolgozót alacsonyabb bérrel járó munkakörbe osztották be és a másodfokú határozat meghozataláig helyét már mással betöltötték.

Új és a dolgozók számára előnyös a tervezetben a fegyelmi büntetés végrehajtásának felfüggesztése. Abban az esetben ugyanis, ha a fegyelmi hatóság az elkövetett vétség és az elkövető magatartásának összes körülményeit megvizsgálva, úgy látja, hogy a dolgozó büntetésének végrehajtását felfüggesztve is eléri a kívánt célt, azt egyévi időtartamra megteheti. A felfüggesztés idején a dolgozó ugyan a büntetés hatálya alatt áll, azonban, ha a felfüggesztés időtartama alatt újabb fegyelmi vétséget nem követ el, a büntetést végrehajtani nem kell.

Az eddig felsoroltak az új fegyelmi szabályzattervezet valamennyi vonatkozásaira nem térhettek ki és maga az új szabályzat ad majd választ valamennyi kérdésre. Megállapíthatjuk mégis, *hogy az új szabályzat alapvető elvei jók,* megfelelnek valamennyi olyan követelménynek, amely a vezetők és dolgozók részéről egyaránt felmerült és kiküszöbölik azokat a hibákat, amelyek az 1951 óta érvényben levő és még ma is hatályos fegyelmi szabályzatban fellelhetők.

S. J.

Dicséretes cselekedet

A közelmúltban a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség egyik dolgozója kocsi tisztítás közben *351 forint értékű szakszervezeti bélyeget és egy bizalmi tömböt talált az egyik kocsiban.* A névsorból sikerült megállapítani, hogy a bélyegeket *Cs. Eszter,* a Május 1. Ruhagyár bizalmija vesztette el. A becsületes megtaláló a talált értéket azonnal eljuttatta szolgálati helyének szakszervezeti bizottsághoz. Így Cs. Eszter bizalmi hiánytalanul visszakapta az elvesztett szakszervezeti bélyegeket.

Magasabb összegű családi pótlékot kapnak a kétgyermekes dolgozók

A kétgyermekes dolgozók eddig *75 forint családi pótlékot kaptak.* A kormány intézkedése folytán 1965. július 1-től *200 forint családi pótlékban részesülnek* azok a kétgyermekes dolgozók, akik saját háztartásukban tartják el a gyeremekeket.

A felemelt családi pótlék összege

akkor is megilleti a kétgyermekes dolgozókat, ha az egyik vagy mindkét gyermek nevelőintézetben,

— esetleg más helyen van elhelyezve és a gyermek vagy gyermekek eltartásának a költségeihez, a gyermekre vagy gyermekekre eső — családi pótlék összegével hozzájárulnak.

Kettőnél több gyermekes dolgozók három gyermek után 360 forint, minden további gyermek után 120 forint családi pótlékot kapnak. Négy gyermek után 480 forint, öt gyermek után 600 forintot és így tovább.

Egy gyermek után *90 forint családi pótlékban részesülnek az egyedül álló dolgozó nők,* valamint azok a dolgozók, akiknek a gyermeke *testi vagy szellemi fogyatékosságban szenved,* emiatt teljesen munkaképtelen, gondozásra szorul, és ez a fogyatékosság orvosi igazolás szerint a gyermek 16. életévének betöltése előtt keletkezett.

240 forint családi pótlék illeti meg július 1-től azokat a dolgozókat, akik *a saját háztartásukban eltartott két gyermek után jogosultak családi pótlékra,* de az egyik vagy mindkét gyermek testi vagy szellemi fogyatékossága miatt teljesen munkaképtelen, eltartásra szorul és ez a betegség orvosi igazolás szerint a gyermek 16. életévének betöltése előtt keletkezett.

A fentiek alapján 240 forint családi pótlékot élvező kétgyermekes dolgozók *akkor is jogosultak a családi pótlékra, ha a gyermek vagy gyermekek intézetben vannak elhelyezve,* és eltartásukhoz legalább a gyermekre vagy gyermekekre eső családi pótlék összegével hozzájárulnak.

A kétgyermekes dolgozók családi pótlékát a szolgálati főnökségek *(MÁV Nyugdíj Hivatal)*

külön kérelem nélkül folyósítják, ha a birtokukban levő igazolásokból kétségkívül megállapítható,

hogy a gyermekeket a dolgozók saját háztartásukban tartják el, illetőleg a máshol elhelyezett gyermek után menynyi eltartási hozzájárulást fizetnek.

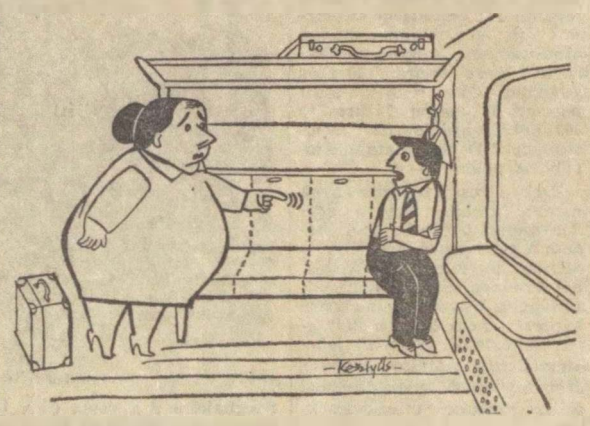
Azok a szolgálati főnökségek, amelyeknek *nincs a birtokában olyan igazolás vagy adat,* amelyből egyértelműen megállapítható, hogy a gyermek vagy gyermekek a dolgozó saját háztartásában vagy máshol vannak elhelyezve, és értük eltartási hozzájárulást fizetnek, kötelesek ezt az érintettektől bekérni.

Azok a dolgozók, akiket a szolgálati főnökségük ezeknek az igazolásoknak beszerzésére vagy bemutatására felszólítanak, *saját érdekükben minél előbb tegyék meg, mert a felemelt családi pótlék részükre csak ezek benyújtása után folyósítható.*

Az 1959 előtt megállapított alacsony nyugdíjak emeléséről, illetve az emelés mértékéről lapunk következő számában adunk részletes tájékoztatást.

Krekó Ferenc
a társadalombiztosítási osztály vezetője

Kényelmes utazás



— Szabad itt egy hely?
— Ne tessék szerénykedni...

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Egy újítás a bürokrácia útvesztőjében

Kiskunhalas állomás egyik dolgozója, *Kovács Elek,* 1962. október 13-án újítási javaslatot nyujtott be a *„Munkavállalói igazolási lapok"* kitöltésének szabályozására. Az újítás a szabadságok és az utolsó három havi kereset rögzítésére tesz javaslatot. Az állomási újító előadó megszerezte a szükséges szakvéleményeket és azokkal kiegészítve megküldte a szegedi igazgatóság III. osztályához.

Az igazgatóság III. osztálya, mivel a javaslat elbírálása hatáskörüket meghaladta, 1962. november 9-én felterjesztette az I/8. F-nek azzal a kéréssel, hogy elbírálás végett továbbítsák a 2. szakosztálynak.

Utazik az akta

Az I/8. F. osztály véleménye megegyezik az igazgatóság III. osztályának véleményével és az ügyiratba helyezés után a javaslatot megküldi az I/2. szakosztálynak. A szakosztály a szabadságok feljegyzéséhez rövid észrevételt tesz, de mivel a *Mill-lapok* elsősorban pénzügyi elszámolások alapját képezik, tovább küldi az ügyiratot az I/4. szakosztálynak.

Az I/4. szakosztály újítási előadója 1962. november 30-án visszaszármaztatja az I/8. F.-nek azzal, hogy a javaslat elbírálása a Munkaügyi Minisztérium hatáskörébe tartozik, miután a nyomtatvány országos szabvány

A fenti vélemények után az I/8. F. 1962. december 7-én 133 359/1962. sz. alatt a javaslatot megküldi a Munkaügyi Minisztériumba elbírálásra. Ezzel egy időben értesítették a szegedi igazgatóság III. osztályát is, majd *utasították, hogy törölje a javaslatot az újítási naplóból és a statisztikából.*

A MÜM a javaslat átvételét csak az I/8. F. sürgetésére igazolja vissza, mely szerint 1963. március 12-én a *Pénzügyminisztériumba* küldték elbírálásra.

A Pénzügyminisztérium álláspontját, sajnos, még nem ismerjük.

A „Munkavállalói igazolási lapok" kiállítását valamennyi igazgalóság saját rendelettel szabályozta. Tehát

nem volt egységes intézkedés

a vasút területén. Ez a főkönyvelőség C. osztályának sok gondot adott. Az egyöntetűség kialakítása végett 1960. október 6-án Gy. 13 3084/1960. Főkönyv. C. oszt. alatt már rendelkezett a *Központi Számviteli Főnökség részére,* hogy a kilépett dolgozók Mill-lapjainak kiállítását miként végezzék. Ezenkívül is több elvi állásfoglalást végeztek, gyűjtötték a problémákat és ezek összegezéseként jelent meg a 115.369/1964. I 4. C. sz. rendelet, mely egységesen szabályozza a Mill-lapok kitöltését.

Ha jogilag nézzük a javaslat elbírálását, a vasút területén hiányosságot nem állapíthatunk meg, mert a problémával már előbb foglalkoztak. Azt sem állíthatjuk, hogy a kiadott rendelethez a javaslatot felhasználták, mert az I 4. ujítási előadó a 4. C-be a javaslatot nem továbbította.

Ha azonban az egyes intézkedéseket vizsgáljuk, kitűnik, hogy azok *lélektelenek, bürokratikusak.*

Az ügyintézésből

három tanulság

feltétlenül levonható:

1. Az újítási javaslatok bejelentésére és kezelésére kiadott rendeletek betartását biztosítani kell és helyes lenne a sok körülírás helyett egyszerűen megmondani, mit tegyenek az újítási előadók.

2. Újítási előadó szakvéleményezése nélkül ne foglaljon állást a javaslat illetékessége szempontjából, mert nem tudhatja, nem is ismerheti az egész területén folyó munkát.

3. Ha az újítót a kormányrendelet szellemében tájékoztatják ügyének állásáról, akkor nem panaszolta volna az ügyintézést, mint ezt a szakszervezet vizsgálata után elmondta.

Sebestyén János

Ittasan a vágányok között

Éjfélre járt az idő. Csendesedett a Nyugati pályaudvar. Egyszercsak nótaszó hallatszott a csarnok felől: Édes lányom add oda... És mintha szél fújná össze-vissza a lábait, dülöngélt egy ember a vágányok mentén.

— Hová öregem? — így az egyik kocsirendező.

— Oláh Béla néhányhónapos pályamunkás, a Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség I. pályamesteri szakaszának dolgozója így válaszolt:

— Mi dolga vele? Ha tudni akarja, a Bulcsu utcai szállásra megyek.

Ment is volna, ha engedik, az annyi veszélyt jelentő kocsisorok között a teherpályaudvar felé. De nem engedték, nehogy baleset érje.

Másnap kiderült, hogy Oláh kilenc gyermek apja és mint pályamestere elmondta róla: jó munkás, szelíd ember, ha nem iszik.

Igen, ha nem iszik. Azon az éjszakán azonban a szolgálatos vasutasok ébersége mentette meg a garatra alaposan felöntött pályamunkást a balesettől.

Oláh Béla esetén sokan tanulhatnak!

— lyi —

VILLÁMINTERJÚ

Ing. Hassan Mohamed Hemeda docenssel, az Egyiptomi Vasútigazgatóság mérnökével

Dr. Ing. Hassan Mohamed Hemeda elektronikus műszeren a kísérleti mérésekkel kapcsolatos leolvasásokat végzi.

A Vasúti Tudományos Kutatóintézetben találkoztunk *Hassan Mohamed Hemedával*, az Alexandriai Egyetem mérnöki fakultása és közlekedési ágazatának 32 éves, rendkívül rokonszenves docensével. A fiatal docens tudományos kutatómunkát végez nálunk.

— *A kulturális kapcsolatok Intézetének meghívására, 1964 novemberében jöttem Magyarországra* — kezdte a beszélgetést. — *A cél az volt, hogy tudományos kutatómunkát végezzek a vasúti szakágazaton belül, különös tekintettel a hézagmentes felépítményekre. Kutatói munkám programját az intézet vezetőségével vitattuk meg és az főként a dilatációs kérdésekkel, a hézagmentes felépítmény hegesztésével, illetve zsugorodásával foglalkozik. Ha visszatérek Egyiptomba, az itt szerzett tapasztalataimat egyetemi oktató és kutatómunkámban egyaránt hasznosítani akarom.*

— Magyarországi tartózkodásom jó alkalom volt arra, hogy betekintést nyerhessek abba a jelentős kutatómunkába, amelyet a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársai végeznek. *Remélem, hogy a magyar és az arab kutatók a jövőben is kölcsönösen kicserélhetik tudományos munkásságuk tapasztalatait.* Ez természetesen, még jobban elősegíti majd a tudományos kapcsolatokat mindkét ország között.

— Hallhatnánk valamit az egyiptomi vasutakról?

— *Egyiptom területe egymillió négyzetkilométer, népessége közel 27 millió. A vasúti pályák hossza 5800 kilométer.* Vasútvonalaink legnagyobb része a Nílus mentén húzódik. Felső-Egyiptomban *Kairó* és *Assiute* között 370 kilométer hosszú, kettős vágányú, míg Assiutetől Aswanig, egy 420 km hosszú, egyvágányú vasútvonalon bonyolódik a forgalom. Ez utóbbi vonalszakaszon *központi forgalomvezérlő berendezés üzemel.* Az elmúlt 12 év során a gőzmozdonyokat Diesel-elektromos mozdonyok váltották fel. Míg 1952-ben 37 Diesel-elektromos mozdonyunk volt, addig 1962-ben ez a szám 525-re emelkedett. A Diesel-mozdonyok száma 24-ről 317-re nőtt. A Diesel-mozdonyok nagy részét Magyarországról importáltuk. Ezeknek a mozdonyoknak a megengedett sebessége a kairói—alexandriai vonalon 110 km/óra. A 208 kilométer távolság utazási ideje 2 óra -5 perc.

— *A Vasúti Tudományos Kutatóintézet vezetőinek és munkatársainak ez úton is megköszönöm azt az önzetlen segítséget és támogatást, amelyben kutatómunkám során részesítettek* — fejezte be nyilatkozatát dr. Ing. Hassan Mohamed Hemeda docens.

Halácsi Dezső

NEHÉZ FELADATOK ELŐTT SOMOGYSZOB ÁLLOMÁS

Élüzem-csillag ragyog *Somogyszob* állomás homlokzatán. A tavalyi kiváló munka eredményeként, immár negyedszer kapták meg ezt a kitüntetést. Az állomás nem tartozik a nagyok közé, de forgalma jelentős, és ha befejeződik a kaposvári vonal korszerűsítése, még tovább növekszik.

Az állomás munkájáról sokat tud beszélni *Palotai Károly*, aki már 34 éve vasutas, és 13 esztendeje Somogyszob állomás főnöke.

Javult a munkafegyelem

— Hogyan sikerült elnyerniük az élüzem kitüntetést? — kérdezem, és az állomásfőnök nem számokat sorolt, hanem az emberekről kezdett beszélni.

— *Az utóbbi másfél évben állomásunkon nagyon sokat javult a munkafegyelem. Ebben annak is része van, hogy kedvező az idősebbek és a fiatalok aránya. A szolgálat ellátásában ez előnyünkre vált, hogy tapasztalt vasutasok tanítják a kezdőket, vigyáznak, hogy ne történjen baj munka közben. Kollektív munka a miénk, és az a jó, ha erős az emberekben a közösségi érzés. Elsősorban ennek köszönhető, hogy balesetmentesen dolgozunk.*

Valóban. Tavaly októberben történt egy jelentéktelen váltófelvágás, s azóta nyolc hónap telt el balesetmentesen. Pedig Somogyszob forgalma a múlt évben, 1963-hoz viszonyítva, 23 ezer kocsival, az idei első negyedévben a tavalyi azonos időszakhoz viszonyítva pedig, 4000 kocsival növekedett.

Csökkent az idegen kocsik tartózkodása

A számszerű eredményekről szólva, elmondotta az állomásfőnök, hogy kocsikihasználási tervüket 95,5 százalékra teljesítették, annak ellenére, hogy jórészt mezőgazdasági termények fuvarozásával és göngyölegszállítással foglalkoznak, főként a nyári és az őszi hónapokban. *Kocsitartózkodási tervüket 102,8 százalékra teljesítették.* Tavaly 240 kocsinál kellett túlsúlyátrakást végezniük, mert a barcsi és a balatonszentgyörgyi mellékvonal — melyeket Somogyszob trakcionál —, gyenge felépítményű. A gyors átrakással jelentősen csökkentették az idegen kocsik tartózkodási idejét: *áprilisban 13,6 óra volt az idegen kocsik tartózkodásának átlagos ideje.* A vonatkísérők 1 szolgálati órára eső vonatkilométer teljesítménye 103,12 százalékos volt a múlt évben. Állomásvizsgálati eredményük 1960 óta minden évben 4-es.

— *Örömünkre szolgált, hogy két szárnyvonalunk, melyek vonatközlekedését mi irányítjuk, ugyancsak szépen dolgozott a múlt esztendőben* — mondotta Palotai Károly. — *A barcsi vonalon Nagyatád, a balatonszentgyörgyin pedig Segesd, Böhönye, Mesztegnyő, és Marcali állomások igazgatói elismerést és jutalmat kaptak kiváló munkájukért.*

Jó az együttműködés

Az állomás eredményeinek kivívásában jelentős részük van a mozgalmi szerveknek, így a szakszervezeti bizottságnak is. Az újabb és újabb feladatokra a szakszervezet aktivistái mozgósították az állomás dolgozóit. *Berlász István*, a szakszervezeti bizottság titkára 21 éve vasutas, és mint vonatkísérő dolgozik Somogyszobon. A szakvonali vezetés és a szakszervezeti bizottság együttműködéséről így nyilatkozott:

— *A megértés és a kölcsönös támogatás nem hiányzik. A jó eredmények elérésében nagy része van az általunk szervezett munkaversenynek. Az eredményeket rendszeresen értékeljük és a falinújságon nyilvánosságra hozzuk.*

— Kik voltak tavaly a verseny legjobbjai?

— *A két szocialista brigád, Kiss József és Hosszú László túrja. Az idén szeretnénk kiszélesíteni a szocialista brigádmozgalmat. A legutóbbi termelési tanácskozáson a vonatkísérőknél három brigád tűzte célul a szocialista brigád cím megszerzését.* Ezekbe összevontan vesznek részt a kislétszámú vonatkísérő csapatok, úgy, hogy három csapat alkot egy brigádot. Általában azonos körülmények között is dolgoznak, mert az egymást váltó csapatok kerültek egy brigádba.

A bizalmiak is aktívan dolgoznak. Jellemzésül csak annyit, hogy a legutóbbi bizalmiértekezleten a 29 bizalmiból 24 jelen volt.

Somogyszob állomás dolga az idén nehezebb, mert a kaposvári vonalon folyó pályaépítés minden munkanapon vágányzárral jár együtt 7—13 óráig. Az elegytorlódás elkerülése gyorsabb, körültekintőbb munkát kíván. Az állomás dolgozói mégis bizakodók, és azt mondják:

— *Mindent megteszünk, hogy megtartsuk az élüzem kitüntetést!*

L. J.

Az ifjúsági béketalálkozó programja

A vasutas, közlekedési és postás ifjúsági béketalálkozó rendező bizottsága gondos munkával, nagy körültekintéssel állította össze programját. *Június 26-án, szombaton Veszprémben, mintegy 120 vasutas, közlekedési és postás ifjúsági brigádvezető részvételével tanácskozásra kerül sor.* Ezen a tanácskozáson, amely szerves része a találkozónak, lehetőség nyílik arra, hogy a legjobb ifi brigádvezetők kicseréljék egymás között tapasztalataikat.

A tanácskozás befejezése után a fiatalok társasgépkocsin Almádiba utaznak, ahol este *20 év a tánczenében* címmel ajándékműsort rendeznek tiszteletükre. A műsorban fellépnek: *Balassa Tamás* és szólistái, *Toldi Mária, Zárai Márta* és *Vámosi János.*

Június 27-én reggeltől-estig tart a találkozó programja. Hosszúra nyúlna a műsorban szereplő valamennyi együttes és művész nevét felsorolni. Néhány jelentősebb műsorszám, együttes és művész neve azonban ide kívánkozik.

A kora délelőtti órákban *Balassa Tamás* és szólistái adnak kétórás műsort. Ebben a műsorban *Toldi Mária* és *Korda György* ismert táncdalénekesek mellett a televízió *Kit mit tud?* vetélkedőjének döntőjében szereplő *Balikó* testvérek is fellépnek. Ezután a Fővárosi Minta Ktsz *divatbemutatójára kerül sor.*

A divatbemutató után a sportolók veszik birtokukba a színpadot. *A BVSC válogatott vívói, a postások legjobb női és férfi tornászai, az Előre SC művészi tornaszakosztályának versenyzői, a Törekvés ifjúsági birkózói adnak ízelítőt tudásukból.*

Délután 15 órától két színpadon folytatódik a kultúrműsor. A nagyszínpadon *Népek táncai és dalai* címmel mintegy másfélórás műsort adnak a legjobb öntevékeny együttesek. A műsorban fellép *a Budapesten tanuló kubai egyetemisták* kultúrcsoportja, *a szolnoki fűtőház Tisza* táncegyüttese és népi zenekara, a *debreceni járműjavító* és a *Törekvés Művelődési Ház* népi tánccsoportja és népi zenekara, *Domahidi László*, az Állami Operaház tagja, *Gál Gabriella* és *Bojtor Imre* magyarnóta-énekes, *Mede Tibor*, a Thália Színház tagja, *Almási Éva, Vajda Márta* és *Farkas Gabriella* színművészek.

Színvonalasnak ígérkezik a *Postás Szimfonikus Zenekar* népszerű opera- és operettműsora is, amelyben közreműködnek: *Moldován Stefánia, Veres Éva, Szabó Miklós* és *Domahidi László*, az Állami Operaház tagjai.

A kisszínpadon szellemi vetélkedőre, szavalóversenyre, továbbá az öntevékeny tánczenekarok bemutatójára kerül sor.

A borsodi vasutas fiatalok is készülnek Almádiba

A borsodi vasutas fiatalok szorgalmasan készülnek az immár hagyományos ifjúsági béketalálkozóra. A találkozó színhelyén, Balatonalmádiban megrendezésre kerülő Szakma ifjú mestere kiállításon 7 *mestermunkával és 8 újítással vesznek részt*, melyek többségét a *miskolci fűtőház* és a *járműjavító* fiataljai készítették el. Az *ómiskolci, újmiskolci* pályafenntartási főnökség és a fűtőház fiataljai közül 119-en készülnek a Szakma ifjú mestere jelvény megszerzésére. A *miskolci csomópont* KISZ-bizottságához tartozó fiatalok pedig vetélkedőn döntik el, hogy kik fogják képviselni a különböző versenyszámokban a fiatalokat.

Kisvárdai János

Hetvenhét oldalas életregény

A május elsejei ünnepségek alkalmából mintegy 78 szocialista brigád nyert oklevelet, illetve zászlót a Landler Járműjavítóban. Többen közülük már másodszor lettek a szocialista brigádzászló tulajdonosai. Ezek közé tartozik *Huba József* brigádja is.

Az újabb brigádzászló önmagában is sokat mond a brigádról. Ezért felesleges róluk mindazt felsorolni, ami a többi brigádra is jellemző: *a tervet mindig 100 százalékra, sőt, azon felül teljesítik, betartják a munkafegyelmet, közösen járnak moziba, színházba...*

Minőségi különbség

Ha minden brigádra jellemző ez, akkor mi a különbség közöttük? — kérdezhetné bárki.

Több szempontból is különbséget tehetünk. A Huba-brigádnál ma már inkább az emberek gondolkodásmódjában, szemléletében találhatjuk meg azokat a vonásokat, amelyek megkülönböztetik egymástól a brigádok „arculatát".

S ahogy *Huba Józseffel*, a brigádvezetővel és *Szücs Szabó Ferenccel* beszélgettünk, kirajzolódtak azok a vonások, amelyek többet mondanak róluk az általánosnál...

A brigádvezető a gépjavítóban, egy szétszedett esztergapad mellett szorgoskodott. Alacsony, élénk, kék szemű ember. Nem fiatal, de élénksége rácáfol 56 évére.

— *A brigádról akar írni?* — emelte rám tekintetét.

— Arról.

Megtörölte olajos kezét, a munkapad fölött levő kis szekrényből elővette a brigádnaplót és így szólt:

— *Itt van minden, amit elmondhatok. Benne van a brigád egész élete, amióta együtt vagyunk.*

Az első oldalon szembe tűnt a névsor. Az áthúzott nevek s a melléírt dátumok elárulják, hogy többször is változott a brigád összetétele.

— *Háromszor is újjáalakultunk* — vetette közbe.

Tovább lapoztam a brigádnaplóban. Apró betűkkel írt sorokkal rögzítették az eseményeket: *mikor, hol voltak együtt, mikor adták át a megjavításra küldött gépi berendezést s még sorolhatnánk tovább. Nyugodt lelkiismerettel nevezhetnénk ezt a brigádnaplót a brigád életregényének...*

Házat építenek

Életregényük egyik színes epizódja volt (nem is egyszer) a közös építkezés, amikor segítettek egyik brigádtársuknak, Szücs Szabó Ferencnek a lakását építeni.

— Elkészült már az új lakás?

— *Nem sok van hátra. Egyik részébe még az idén beköltözhetünk. Már nagyon várom. Úgy szép a családi élet, ha együtt vagyunk mindannyian. A gyerek a nagymamánál van.*

— Mikor kezdett el gyűjteni a házra?

— *Nyolc évvel ezelőtt.*

— Sokat segítettek a brigádtársai?

— *Bizony sokat.*

— Ezek szerint munka után otthon is sok tennivaló várja.

— *Csak győzzem. Még az a szerencse, hogy apám kőműves volt, s így sok mindent megtanultam tőle. Különben sem tudnék tétlenül ülni otthon. Az életnek csak úgy van értelme, ha valami leköti az embert, kézzelfoghatóan szebbé tudja tenni környezetét* — mondta Szücs Szabó Ferenc.

Fiatal ember, a jövő még előtte áll. S ő bátran néz eléje. Mert van életcélja, ahogy van a többi brigádtársának is.

S ez az, ami tovább folytatja életregényüket.

T. M.

Szófiai jegyzetek

A konferencia első napjan, a főtitkári beszámoló kellős közepén, áramzavar lepte meg a konferenciát és bizony elég hosszú ideig gondoltunk irigykedve *Diogénesre*, akinek legalább egy lámpája volt. A derűs, hangulatos időtöltést — a sötétség órájában — a *magyar* és a *szovjet* delegáció „találta fel". Szovjet barátaink — amikor nótára gyújtottunk — nyomban csatlakoztak hozzánk. Aztán az *olaszok* kapcsolódtak bele az alkalmi kórusba és később már ők vitték a vezérszólamot. *Néhány perc múlva dalolt, énekelt mindenki. A közös nyelv, a dallam adva volt.* A többi már könnyebben ment. Hiszen — egyazon dallamra — mindenki a maga nyelvén énekelhette és énekelte is az amúri vagy az olasz partizánok dalát.

A sötétségbe borult teremben fényesen izzott a szocialista hit, öröm, a legyőzhetetlen optimizmus.

☆

A nemzetközi szakmai konferenciának voltak olyan mozzanatai, percei, eseményei, amelyek nem tartoztak az előírt programhoz és mégis mélységesen jellemezték ezt a négyévenként sorra kerülő nagyszabású megmozdulást.

Ilyen esemény volt *május 9-ének reggele is*, amikor a ragyogóan szép, nemrégen épült *Balkán Szálló* éttermében reggelizö konferenciai küldöttek a vendéglátók egy-egy tűzpiros tulipáncsokorral lepték meg.

A győzelem napja 20. évfordulójáról emlékeztek meg az igazi vendégszeretet gazdag tárházát kimerítő bolgár testvéreink. Vasárnapra esett a győzelem napja, de akkor is nagy ünnep lett volna ez Szófiában — és egész Bulgáriában —, ha a naptár hétköznapot mutat. Este a *Dimitrov* mauzóleum előtt igazi, látványos népünnepséget tartottak a szófiaiak. Bolgár népi zenére fiatalok és idősebbek tízezrei járták a szép, kedves, hangulatos népi táncokat. A szép, vidám est méltó befejezése volt a győzelem napjának.

☆

A konferencia népes küldöttségének egyik legismertebb alakja lett a szíriai küldöttség vezetője, *Nazir Naboulsi*, a szíriai szállítási dolgozók szakszervezetének elnöke. A kedves, mindig mosolygó, jól megtermett férfi valósággal sugározta a derűt. Csak egyszer láttam a konferencia napjai alatt haragosnak. Akkor, amikor a nemzetközi eseményekről beszélt kemény szavakkal ostorozta a *„dallesi politika"* folytatását.

☆

A búcsú mindig megható, *Alphonse Drouard*, a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége francia elnökének búcsúja és búcsúztatása különösen felemelő és megható volt. Tanítványa, fiatal barátja és elvtársa, az ugyancsak francia *George Seguy* mondott néhány szívből jövő, keresetlen szóval köszönetet az előrehaladott kora miatt távozó elnöknek.

— *Fél évszázadon, 50 esztendőn keresztül állt keményen, becsületesen Drouard elvtárs helyt a szakszervezeti mozgalomban* — mondotta Seguy. — *Értékes tőkét, gazdag szakszervezeti tapasztalatokat adott át nekünk, fiataloknak. Ő építette a mi francia szakszervezeti mozgalmunkat naggyá. És Drouard elvtárs mégis azt mondja nekünk: „Örülök, hogy fáklyát égve tudtam átadni."*

Óriási taps, hosszantartó ováció fogadta ezeket a szavakat. Még tartott volna a taps, a szeretetnek és az elismerésnek ez a szívből jövő megnyilvánulása, ha az emelvény közepén ülő Drouard — az ünnepelt — fel nem emeli a kezét. Mindenki azt várta, hogy válaszol a szép szavakra. Ám, Alphonse Drouard hű maradt önmagához. Amikor elült az ünneplés zaja, a mikrofonhoz hajolt és csak ennyit mondott:

— *Elvtársak, most folytassuk a munkánkat!*

☆

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének IV. Szakmai Konferenciája méltónak bizonyult az előzőekhez. És méltónak bizonyult azokhoz a megalkuvást nem ismerő, osztályharcos szellemet sugárzó határozatokhoz, amelyek meghatározzák a soronkövetkező négy esztendő és a távolabbi jövő feladatait.

Vedres József

Budapesten ülésezett az USIC

Szabó Antal főtitkár megnyitó beszédét mondja

Június 10—13 között Budapesten, a *Royal Szálló* különtermében tartotta ülését a *Nemzetközi Vasutas Sport Szövetség (USIC)* elnöksége. A kétnapos tanácskozás ünnepélyes megnyitójára június 10-én, csütörtökön este, ünnepélyes külsőségek között került sor. A megnyitón jelen volt *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár, *Marc Pernot*, az USIC enöke és *dr. Karl Kaiser*, az USIC főtitkára.

A vasutasszakszervezet elnöksége és a vasutas-sportolók nevében Szabó Antal főtitkár üdvözölte az elnökségi ülés részvevőit.

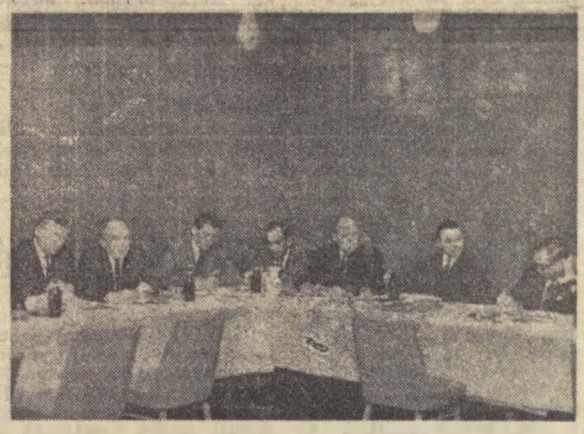
— *Megtisztelőnek tartjuk, hogy az USIC XIX. nizzai kongresszusa elfogadta javaslatunkat és szervezetünket bízta meg az 1965. évi elnökségi ülés megrendezésével* — hangsúlyozta bevezetőjében. — *Örömmel tettünk eleget a megbízatásnak, s mindent igyekeztünk elkövetni annak érdekében, hogy az elnökség eredményes munkát végezhessen. Önök közül sokan jártak már hazánkban az USIC különböző rendezvényein. Dicsekvés nélkül mondhatom, hogy legutóbbi ittjártuk óta hazánk sokat fejlődött, erről személyesen is meggyőződhetnek. A gazdasági eredmények mellett fejlődött sportéletünk, ezen belül a vasutas-sport is. Ezt bizonyítja az is, hogy a tokiói olimpián népköztársaságunkat 14 vasutas válogatott sportoló képviselte.*

Ezután méltatta az USIC közel húsz esztendős tevékenységét, majd eredményes munkát kívánt az elnökség tagjainak.

Másnap, pénteken délelőtt 9 órai kezdettel az elnökség tagjai — 9 európai ország, köztük a magyar vasutas-sport képviselői — vitatták meg a szövetséget érintő aktuális kérdéseket. Felülvizsgálták a XIX. kongresszus, és az állandó technikai bizottság legutóbbi ülésének jegyzőkönyvét, megbeszélték, majd jóvá hagyták a szeptemberben *Lipcsében sorra kerülő XX. kongresszus programját, illetve napirendjét*, hogy csak a fontosabbakat említsük.

Az elnökség kétnapos tanácskozásán szakszervezetünket illetve a vasutas-sportot *Gulyás János* titkár, *Kellner István*, a szervezési és nevelési osztály vezetője, valamint *Mrovcsák József*, a szervezési és nevelési osztály munkatársa képviselte.

(vf)



Ülésezik az USIC elnöksége
(Hemző Károly felvételei)

Francia birkózók a Szőnyi úton

Május végén a Francia FSGT Munkás Sportszövetség birkózói látogattak el hazánkba. A francia birkózók a BVSC és a Debreceni VSC együttesével baráti mérkőzés keretében találkoztak. A Szőnyi úti sporttelepen a BVSC birkózói 4,5:1,5, Debrecenben a Debreceni VSC pedig 3,5:1,5 arányban győzte le a vendégeket. A franciák egyébként csak 6 súlycsoportban álltak ki.

Pedagógusok köszöntése

A pedagógusnap alkalmából a vasutasszakszervezet budapesti bizottságának vezetői szakszervezetünk Benczur utcai központjának klubtermében köszöntötték azokat a pedagógusokat és TIT előadókat, akik fáradhatatlanul végzik a vasutasok oktatását, nevelését. A meghívottakat *Parti József*, a budapesti bizottság titkára üdvözölte, majd méltatta az elmúlt oktatási évadban végzett munkájukat. Hangsúlyozta, hogy a különböző szolgálati helyeken működő üzemi iskolákban *mintegy 500 vasutas dolgozót készítettek fel a vizsgákra*. A TIT előadói körének tagjai pedig közel ezer ismeretterjesztő — természettudományos és világnézeti — előadáson fejlesztették tovább a dolgozók általános műveltségét.

Parti József rövid ünnepi beszéde után a budapesti bizottság nevében jutalmat adott át a jó munkát végző pedagógusoknak.

Köszönet a gyógyításért

Ezúton is szeretném megköszönni *dr. Pénzes László*nak, a MÁV kórház orvosának önzetlen áldozatkészségét, amit a kórházban tartózkodásom ideje alatt irántam tanúsított. Súlyos operálásom után fáradtságot nem ismerve, szombat estétől, vasárnap reggelig óránként ellenőrzött. Több esetben szolgálat után is bejött és megnézett a többi betegeivel együtt.

Fogadja hálás köszönetünket.

Pusztai Mátyásné,
a Landler Jj. dolgozója

Külföldi vendégszereplésre utaztak

A schwerini vasutas kórus meghívására június 9-én tíznapos vendégszereplésre, a Német Demokratikus Köztársaságba utazott a vasutasszakszervezet Szocialista kultúráért jelvénnyel kitüntetett központi vegyes kórusa. Az együttes június 11-én *Berlinben* kezdte programját. Az NDK fővárosában a vasutasnap alkalmából rendezendő ünnepségeken léptek fel 13-án *Schwerinben*, 15-én *Rostockban*, 18-án *Zippendorfban*, 20-án pedig a sajtó ünnepe alkalmából újból Schwerinben adnak műsort.

A szerkesztőség üzeni

Totka Károly, Cserháti József, Sziládi Sándor, Szeged; Kisvárdai János, Miskolc; Volosinovszki János, Debrecen; Szentgáli István, Gyöngyös; Mihalkó József, Nyíregyháza; Kiss Lajos, Alsóőrs; Káprai László, Keszthely; Kovács István, Szombathely; Kovács Lajos, Budapest; Bognár Károly, Tapolca; Sárkány Dénes, Győr; Varró Sándor, Felsőgöd: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Dancsa József, Tapolca: Foki István, Budapest: dr. Bánkfalvy Gyula, Totka Károly, Sziládi Sándor, Szeged: Pinter Lajos, Vácrátót; Kiss Lajos, Alsóőrs; Szűcs Ferenc, Hatvan; Volosinovszki János, Debrecen: **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Varsányi Károly, Dombóvár; Markos József, Zalaegerszeg; Horváth László, Kaposvár; Buzás Sándor, Nagyacsád; Homonnai István, Sárospatak; Bognár Károly, Tapolca: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Bognár Károly, Tapolca: „Családvédelem" c. javaslatát illetékes helyre továbbítottuk, ahonnan azt a választ kaptuk, hogy a javaslat nem fogadható el.

MAGYAR VASUTAS
A szervezett vasutas dolgozók lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
A szerkesztő bizottság vezetője:
Gulyás János
Szerkesztő: Visi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—672,
üzemi: 20—77
Terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

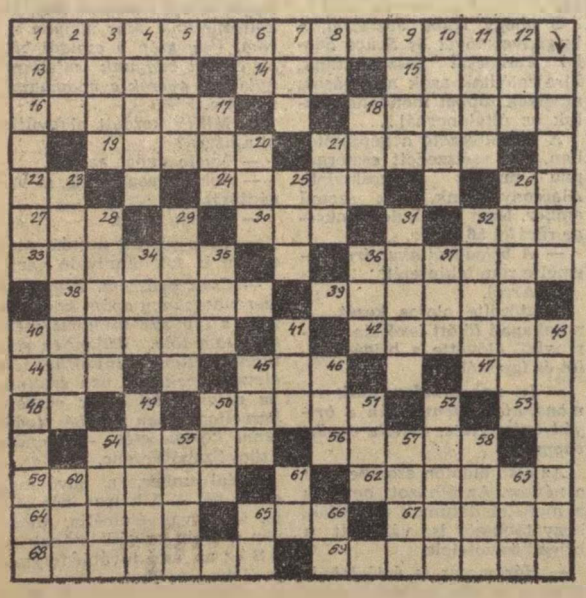
Vízszintes: 1. 1965. július 11. 13. Cserjenemű növény. 14. A hét vezér egyike. 15. Kárpátukrajnai város. 16. Magyar pionír. 18. Kréta szigetének másik neve. 19. Íz. 21. Itt készül az újság. (Első kockába kettős betű.) 22. A germanium kémiai jele. 24. Gyümölcs. 26. Fémes elem. 27. Pusztít. 30. Tekintély, francia szóval. 32. Mekka nagyobbik részei 33. Kedvelt disznóvény. 36. Nem az az újság. 38. Délben étkezik. 39. Város Algériában. 40. Földművelő indián törzs. 42. Vulkanizált kaucsuk. 44. Jól megtanult. 45. Kellemes ital. 47. Gúnár mássalhangzói. 48. Tóth Mihály. 50. Spanyol város Murcia tartományban. 53. Azonos betűk. 54. A Rajna bal oldali mellékfolyója. 56. Nem a visszája. 59. Olasz folyó. 62. Embertestű, lólábú tengeri isten. 64. Helység egy történelmi hágó mellett. 65. Szomszéd nép pénze. 67. Olasz tartomány. 68. Lokomotív. 69. Távolbalátó készülék.

Függőleges: 1. A szellemekkel való érintkezés tudománya a középkorban. 2. Befejezte az írást. 3. Női név. 4. Ezt a karikát. 5. Vissza: város Algériában. 6. Állóvíz. 7. Öntő igéje. 8. Azonos betűk. 9. Noé legkisebb fia, a hamiták ősatyja. 10. Német filozófus (1832—1920). fonetikusan. 11. Vasdarab darabja. 12. Dohányos teszi. 17. Vissza: becézett női név. 18. Hím állat. 20. Török méltóság. 21. Szerencsés lottózó. 23. Város Törökországban. 25. Verssorok összecsengése. 26. Égetett fúvóshangszer. 28. Tolna megyei község. 29. Tető. 31. Mesterség. 32. Német csengő. 34. Hasadék. 35. A. E. Z. 36. Férfinév. 37. . . . nia, halálfusa. 40. Nagyon ritka fémes elem. 41. Út. 43. Angol edző. 45. Távolít. 46. Komárom megyei község (ék.-hiány). 49. Húzod ikerszava. 50. Férfinév. 51. Mutatószó. 52. Vissza: női név. 54. Magyar Országos Szabvány. 55. Iskola a közepén. 57. Pirul ikerszava. 58. Fordítva: meggyőződése. 60. A mondat eleme. 61. Tiltószó. 63. Japán sportoló. 65. Kettős betű, 66. Járunk rajta.

Beküldendő: vízszintes 1. **Beküldési határidő:** július 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: XI. Ifjúsági Találkozó. Balatonalmádi.

Könyvet nyertek: Keszthelyi Béla ny. főelőjegyelő, Újszász állomás. Hopp József forg. szolg. tevő, Gátér állomás. Boróczky Károlyné. Debrecen, Bekecs u. 6. Thuróczy József, Bp. XV., Aulich Lajos u. 144. Dancs István, Kazincbarcika, Széchenyi u. 65.



HÍREK

— **196 résztvevővel kétéves** forgalmi, kereskedelmi tiszti levelező tanfolyam indult a MÁV Tisztképző Intézetben. A tanfolyam ünnepélyes megnyitóját május 27-én tartották.

— **Megkezdték a budafok—albertfalvi vasúti felüljáró építését.** Előreláthatólag az év végére befejeződnek az előkészületi munkálatok és a jövő évben már gyorsított ütemben folyhat a felüljáró építése. A terv szerint a felüljárót 1966. december 31-ig átadják a forgalomnak.

— **Május 27-én adták át rendeltetésének Balatonalmádi állomás korszerű, integra domino berendezését.** Az állomás vágányhálózatának átépítése, a korszerű peronok kiképzése is befejeződött.

— **Évek óta baráti kapcsolatban áll egymással a debreceni járműjavító, Egyetértés férfikórusa és a Ganz-MÁVAG Acélhang férfikórusa.** A kórus május 29-én szombaton este közös hangversenyt adott a debreceni járműjavító kultúrotthonában.

— **Ötéves a gyöngyösi úttörővasút.** A gyermeknap alkalmából ünnepelték csapatuk megalakulásának ötödik évfordulóját a gyöngyösi vasutas úttörők. A jubileumot ünnepélyes külsőségek között tartották meg az ugyancsak ötéves úttörővasút állomásán.

— **Június 21-én kezdődnek a képesítő vizsgák a MÁV Tisztképző Intézetben.** 276 forgalmi és kereskedelmi, továbbá pályafenntartási, vontatási, valamint távköző és biztosítóberendezési műszaki tiszt ad majd számot tudásáról.

10 hónapos németnyelvű tanfolyamot rendezett Nyíregyháza állomás szakszervezeti bizottsága. A tanfolyamnak, amelynek 30 hallgatója volt, különösen a jegyvizsgálók veszik nagy hasznát.

— **Békegyűléseken ismertették** az Országos Béketanács felhívását és békehónapi programját a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben. A vállalat dolgozói csatlakoztak a felhíváshoz és tiltakoznak az amerikaiak agressziós vietnami háborúja ellen.

— **Automata menetjegykiadó.** A hannoveri főpályaudvaron kísérletképpen automata menetjegykiadó gépet helyeztek üzembe. Az automata Hannover környékén 180 állomásra nyomtat és szolgáltat ki menetjegyet.

— **A vasutasnap méltó megünneplésére készülnek Zalaegerszeg állomás dolgozói.** Elhatározták, hogy a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére kezdeményezett munkaversenyt a vasutasnap tiszteletére tovább folytatják. A többi között vállalták, hogy a tehervonatok terhelését 2, a kocsitartózkodást 14, a vonatközlekedési tervet pedig 5 százalékkal túlteljesítik.

— **60 éves a nyíregyházi kisvasút.** 1905-ben indult meg a forgalom a nyíregyházi kisvasúton, amely ma az ország legkorszerűbb keskenynyomtávú vonala. A kisvasút korszerű szerelvényei naponta mintegy 10 000 utast szállítanak.

— **Közvetlen vasúti összeköttetés létesült** Moszkva és a norvég főváros Oslo között. Az első közvetlen járat jún. 2-án a moszkvai Bjelorusz pályaudvarról, Lengyelországon és az NDK-án át közlekedett Skandináviába. A Moszkva—Oslo közötti út 52 óráig tart.

— **A norvégiai Hamar városban rendezték meg a XVII.** Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszust, amelyen 17 ország mintegy 500 küldötte vett részt. Az ifjúsági tagozat ülésén dr. Ferenczy Imre, a győri csomópont üzemi és ellenőrző orvosa tartott előadást az eszperantista fiatalok munkájáról.

Lakáscsere

— Elcserélném 2 szoba hálófülkés összkomfortos szolgálati lakásomat két egyszobásra, vagy egy kétszobásra. Egyik szoba külön bejárattal. Cím: Anhalt, Bp. IX., Soroksári út 13.

— Elcserélném 2 szoba összkomfortos, kertes, utcai budapesti MÁV-lakásom 1 szoba komfortos, esetleg szép szoba, konyhás belterületi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 266—880/244 mellék, Erdei.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

21. számból: 111 745/1965. I/3. A. Rangjelzők viselésének szabályozása az Államvasutak területén.

111 286/1965. I/4. C. Az Államvasutak üzemi jutaléka egyéni feltételeinek 1965. évi szabályozása.

112 814/1965. I/2. C. Felsőfokú technikumok nappali tagozatán végzők foglalkoztatása, kiképzése és kinevezése.

22. számból: 108 258/1965. I/1. A. A Beruházási Kódex Vasúti Szakágazati Végrehajtási Utasítása.

23. számból: 111 587/1965. I/2. A. Büntetett előéletű személyek anyagi felelősséggel járó munkakörbe történő beosztásának megakadályozása.

113 971/1965. I/3. C. Előre nem látott események következtében fellépő járványok megelőzésére rendkívüli védőoltások bevezetése.

Nyereményei:
berendezett családi ház garázzsal, Moszkviccsal,
balatoni telek víkendházzal, autóval,
víkendházak autókkal, hűtőgépek, televíziók,
magnetofonok, rádiók és még 10 000 nyeremény.

VIT-SORSJEGY

ára 3,50 forint.

Húzás: július 11-én

Kapható:

KISZ-szervezeteknél, úttörőcsapatoknál, hírlapárusoknál, postahivatalokban és postai kézbesítőknél.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. Ára 40 fillér 1965. JÚLIUS 5.

Vasutasnapi számvetés

Ezekben a napokban ismét a vasutasok felé fordul a közvélemény tekintete. *Július 11-én ünnepeljük a XV. vasutasnapot.* Az ünnepnek mint minden évben, ezúttal is sajátos jelleget ad, hogy a forgalom, a személy- és áruszállítás ezen a napon sem szünetel. A pályaudvarok ugyanolyan hangosak, mint más napokon. *A szolgálat is éppen olyan fegyelmezett, pontos, lelkiismeretes munkát követel, mint bármikor.* Az acélsinek országútján egy percre sem áll meg az élet.

A vasutasnap, a vasutasok ünnepe mindig jó alkalom arra, hogy mérleget készítsünk a megtett útról, arról, hogy mit, hogyan végeztünk az előző ünnep óta.

Panaszra nem lehet okunk. A vasút az 1964-es évet olyan eredménnyel zárta, amelyre eddig még nem volt példa. Sokszor írtunk már a múlt évi teljesítményekről, a vasutasok helytállásáról. Néhány jellemző adat azonban ezúttal is ide kívánkozik. Áruszállítási feladatainkat határidő előtt teljesítettük. *A tervben előírt 107,6 millió tonna áru helyett 111 millió tonnát szállítottunk.* A személyszállításban 403,5 millió utas elszállítását írta elő a terv. Ezzel szemben 406,3 millió utast szállítottunk.

Az idén lényegesen nehezebb feladatokat jelent a szállítási terv teljesítése. Nemcsak azért, mert magasabbak a követelmények, hanem azért is, mert a jó kezdet után elmaradt a folytatás. Januárban 101,75 százalékra teljesítettük az áruszállítási tervet, az első negyedév végére azonban visszaszaestünk, s csak 98,42 százalékos eredményt értünk el. A második negyedévben sajnos tovább romlott a teljesítmény. A félév végéig a lemaradás mintegy 2 millió. tonna.

Ezekután vizsgáljuk meg, mit mutat a félév mérlege. A terv 56 millió 500 ezer tonna áru elszállítását írta elő az első félévre. *Ezzel szemben 54 millió 466 ezer tonnát szállítottunk.* Jóllehet ez a teljesítmény meghaladja a bázisidőszakot, a tervet azonban *csak 96,4 százalékra teljesítettük.* Az állami kocsiigényes tervnél és a kocsikihasználásnál is lemaradás mutatkozik. Az előbbinél 96,9, az utóbbinál pedig 99,4 százalékra teljesítettük a tervet. *Örvendetes viszont, hogy tovább növekedett a tehervonatok átlagos terhelése és jelentősen javult a menetrendszerűség.* A tehervonatok terhelésénél a tervben előírt 912 tonna helyett 924 tonnás eredményt értünk el. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedése 96,62, a tehervonatoké pedig 73,63 százalék.

Az áruszállításnál mutatkozó mintegy 2 millió tonnás lemaradás *nem a vasút hibájából, nem a vasutasok rossz munkája miatt következett be.* A vasut a felkínált árut elszállította. Vasútasaink jó munkáját bizonyítja, hogy a feladott áru késedelem nélkül eljut rendeltetési helyére. A lemaradás főként az elmaradt tranzitszállításokból adódik.

Helytelen lenne azonban, ha ebbe belenyugodnánk, ha megelégednénk azzal, hogy a bázishoz viszonyítva többet szállítottunk. Ahhoz ugyanis, hogy a második félévben maradéktalanul eleget tehessünk szállítási kötelezettségeinknek, *rajtunk, vasutasokon is nagyon sok múlik. Mindenekelőtt jobban kell dolgozni, mint az első félévben. Nagyobb gondot kell fordítani a szállítófelek közötti együttműködés kiszélesítésére is.* A bázishoz viszonyítva rendkívüli mértékben csökkent a rakodási készség a munkaszünetes napokban. Meg kell értetni a szállíttató felekkel, hogy a vasutnak nem kocsiállás-pénzre, hanem üres kocsikra van szüksége.

Az év második felére 58 millió 500 ezer tonna áru elszállítását írja elő a terv. Zöldségből és gyümölcsből 28,2 százalékkal többet kell szállítani az előző évinél. Ha ehhez hozzászámítjuk a több mint 2 millió tonnás adósságot, nem nehéz megállapítani: *nagy erőpróbája lesz a vasutasoknak a második félév.* Minden eddiginél nagyobb erőfeszítésekre lesz szükség, ha azt akarjuk, hogy adósságmentesen zárjuk az évet.

A személyszállítási igény is állandóan növekszik. Az új menetrendben szaporodott az országunkból induló és a hálózatunkon keresztül haladó nemzetközi vonatok száma. A korszerű Diesel-vontatás kiterjesztésével növeltük az utazási sebességet, személyszállító vonatainkat pontosabban közlekednek a múlt évinél. Az utazási igény maradéktalan kielégítéséhez azonban *ma már nem elég a nagyobb sebesség és a pontosság, a kényelmes, a kulturált utazást is biztosítani kell.* Ebben a tekintetben bizony van még tennivaló mind a pályaudvarok, mind a személyszállítóvonatok tisztaságát illetően.

Az idén is jelentős összegeket fordítunk vasúti beruházásokra, új létesítményekre és a meglevő berendezések felújítására. A Szovjetuniótól 52 darab 2000 lóerős, korszerű vonali Diesel-mozdonyt vásároltunk, teljes alkatrészkészlettel, a javításukhoz szükséges felszerelésekkel és szerszámokkal együtt. Az új mozdonyok első példányai már üzemelnek vonalainkon. A szakemberek véleménye szerint *kitűnő gépek.* Miskolc és Diósgyőr között, továbbá Miskolc és Felsőzsolca között *befejeződött a vonal villamosítása.* Jelenleg Tatabánya és Oroszlány között, továbbá Szerencs térségében folynak a munkálatok. Rákos és Újszász között megkezdődött a második vágány építése. Miskolcon júliusban adják át rendeltetésének az új, modern rendelőintézetet. Kelenföldön új munkásszállót kaptak a pályaépítők. A különféle járművek felújítására, gépekre és berendezésekre mintegy 800 milliót irányoz elő a terv.

Ebből a rövid, hézagos felsorolásból is kitűnik, *hogy kormányzatunk minden segítséget megad a vasútnak.* Most rajtunk a sor. Nekünk vasutasoknak kell bebizonyítani, *két kezünkkel, szívünkkel, becsületes, fegyelmezett munkával,* hogy a nagyobb feladatok megoldására is képesek vagyunk.

A XV. vasutasnap legyen minden vasutasnak egyben fogadalomtétele is, hogy sikeresen fejezzük be az évet, második ötéves tervünk utolsó esztendejét.

Visi Ferenc

Tiltakozunk!

A *Debreceni Járműjavító* szakszervezeti bizottsága szolidaritási nagygyűlést szervezett, amelyen az üzem dolgozói tiltakoztak az amerikaiak vietnami agressziója ellen. Követelték a dolgozók, hogy az *Egyesült Államok* kormánya tartsa tiszteletben az 1954. évi genfi megállapodást, a dél-vietnami nép önrendelkezési jogát. A nagygyűlés résztvevői aláírásukkal is megerősítették békeakaratukat.

A vietnami agresszió ellen tiltakoztak még a *békéscsabai pályafenntartási főnökség* dolgozói és a *hódmezővásárhelyi* nyugdíjas vasutasok helyi csoportja is.

Segít az ország – segítsünk mi is

A szeszélyes tavaszi időjárás, a szokatlanul nagyméretű csapadékhullás rendkívül megnövelte népgazdaságunk gondjait. A megáradt patakok és folyók először a Nyugat-Dunántúlon léptek ki a medrükből és okoztak károkat a Vas megyei falvakban, városokban. Alig vonult le az első árhullám, nyomában jöttek újabbak. Az öreg Duna is hosszú idő óta ostromolja már a gátakat.

Immár száz napja annak, hogy megkezdődött a küzdelem. S száz nap óta 500 kilométer hosszúságban emberek tízezrei állnak a dunai töltéseken és éjt nappallá téve néha emberfeletti munkával védik a gátakat. Száz napig nem volt pihenő, csak állandó készenlét.

A gátakon őrtállók seregében a veszélyeztetett falvak és városok lakói, üzemi munkások és termelőszövetkezeti parasztok, katonák és munkásőrök között megtalálhatók a vasutasok is. Nekik, a gátak mentén száz napja hősies küzdelmet vívók összefogásának, erőfeszítésének köszönhető, hogy hazánk területén eddig sikerült elhárítani a még nagyobb kárt, a katasztrófát. A három hónapon át szüntelenül áradó Duna sehol sem tudta áttörni a gátakat. De az árterületeken, a mélyebben fekvő településeken számos üzem és lakóépület került víz alá, rongálódott meg, vagy dőlt össze.

A gátak mentén még napjainkban is sokan dolgoznak a déli Duna-szakaszon, ahol csökkent ugyan, de még nem szűnt meg a veszély. Más helyeken, ahol az ár már elvonult, megkezdődött a helyreállítás, az új termés veszteségmentes betakarítása.

A Duna apad, de még hosszú ideig őrt kell állni az átázott, meglazult gátakon. S aki nincs ott az őrtállók között, aki az üzemekben, a hivatalokban és a vasúti szolgálati helyeken dolgozik, gondolatban együtt van velük. De együtt érzünk azokkal is, akiknek az árvíz károkat okozott, akik teljesen hajléktalanná váltak.

Az árvízkárok következtében óriási veszteség érte a lakosságot és a népgazdaságot. Bár a károkat még teljesen nem mértük fel, egyelőre nem is lehet, de a maga kárát mindenki ismeri.

Most róluk van szó, azokról a családokról, akiknek otthonát pusztította el a hömpölygő ár. De nincsenek egyedül, mint ahogy a veszély elhárítására, most a károk helyreállítására is megmozdult az ország népe. A dolgozók egész sora indított el akciókat, kezdeményezéseket az árvízkárosultak megsegítésére. A lakosság szolidaritásának e szép és gyakran megható példái arra mutatnak, hogy ez a segítőkészség is méltó lesz a közös gondhoz.

Ebben az egész társadalmat átfogó megmozdulásban a vasutasok segítségére is számítanak a bajbajutottak. Számítunk mi is mindazokra, akik az elmúlt évek során már többször is bebizonyították, hogy együtt éreznek azokkal, akiket elemi csapás ért és mindenkor készek arra, hogy önzetlen támogatásukkal enyhítsenek mások gondjain.

Az igazi vasutas szolidaritás, amelynek dolgozóink a felszabadulás óta már oly sokszor tanújelét adták, bizonyára megmutatkozik majd az elkövetkezendő napokban is, amikor az árvízkárosultak megsegítésére indított akció keretében mindenkit felkeresnek a szakszervezeti aktivisták, a bizalmiak.

Államunk már eddig is nagy összegeket fordított a védekezésre. Pártunk és kormányunk a veszély első napjától kezdve jelentős anyagi és technikai erőket biztosított a védelmi munkálatokhoz. Gépek, hajók, uszályok, szállítóeszközök ezrei, homokzsákok tízezrei érkeztek az ország minden részéből a veszélyeztetett helyekre. De segít államunk az árvízkárok helyreállításában is.

Anyagi erejéhez mérten szakszervezetünk is segít. Az árvízkárokat szenvedett vasutasoknak eddig mintegy 140 ezer forint segélyt fizettünk ki. Segítünk azzal is, hogy ingyenes üdültetést biztosítunk az árvízkárosultak gyermekeinek is.

Segítsünk mi vasutasok is, ki-ki anyagi lehetőségéhez mérten azokon, akik a legszebb nyári hónapokban az árvíz által megrongált otthonuk felépítésén fáradoznak.

A XV. vasutasnap ünnepi programja

Az idén július 11-én ünnepeljük a XV. vasutasnapot. Ebből az alkalomból szakszervezetünk *képzőművészeti kiállítást rendez* Budapesten, a Központi Képzőművészeti Iskola Népszínház utca 29. sz. alatti helyiségében. A kiállítás megnyitására július 8-án ünnepélyes külsőségek között kerül sor.

Július 10-én, szombaton este a Halászbástyán ünnepi hangversenyt ad a *Vasutasok Szakszervezetének Központi Szimfónikus Zenekara.* A műsorban fellépnek *Moldován Stefánia* és *Szabó Miklós,* az Állami Operaház művészei.

Július 11-én, vasárnap a Szőnyi úton egésznapos ünnepségre kerül sor. A szakszervezet *kulturális és sportünnepélyének* keretében délelőtt a labdarúgópálya zöld gyepén rendezik meg a vasutas tisztek avató ünnepségét.

A tisztavatás után 14 órai kezdettel meghívásos *atlétikai és kerékpáros pályaversenyre, torna- és repülőmodellező bemutatóra, nemzetközi labdarúgó mérkőzésre, tréfás sportversenyekre, az uszodában vízilabda mérkőzésekre és műugró bemutatóra kerül sor.*

A gyermekek részére a süllyesztett kézilabda-pályán különböző *tréfás versenyeket, szellemi fejtörőket* rendeznek. A műsorban fellépnek a mesecirkusz művészei is.

A sportolók után különböző művészeti csoportok szórakoztatják a közönséget. A kulturális program keretében fellépnek: *Bakassa Tamás* tánczenekara és szólistái, a Vasutasok Szakszervezetének Központi Szimfónikus Zenekara a Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett vegyeskara, *Moldován Stefánia, Szabó Miklós,* az Állami Operaház művészei, *Bojtor Imre* és *Madarász Katalin* magyarnóta énekesek és sokan mások.

Vasutasok az árvízkárosultakért

A *pécsi szertárfőnökség* dolgozói június 25-én röpgyűlésen határozták el, hogy egy napi keresetüket felajánlják az árvízkárosultak megsegítésére. A felajánlásnak június 28-án már eleget is tettek, *5390 forintot fizettek be* az árvízkárosultak megsegítésére nyitott 10 200-as csekkszámlára.

Elhatározták a szertár dolgozói azt is, hogy társadalmi munkával — *szabadnapjukon* — is segítenek az árvízkárosultaknak. Június 27-én 25, 28-án és 29-én 10—10 dolgozó *összesen 315 óra társadalmi munkát végzett* Mohácson a gátak megerősítésén.

A *székesfehérvári járműjavító forgácsoló műhelyének* dolgozói június 18-án felhívással fordultak az üzem valamennyi dolgozójához, hogy 8 órai munkabérüknek megfelelő összeget ajánljanak fel az árvízkárosultak megsegítésére. A felhívás nyomán az üzem különböző műhelyeiben röpgyűléseket tartottak, melyeken a dolgozók elhatározták, *hogy csatlakoznak a forgácsolóműhely felhívásához.* A vállalat szakszervezeti bizottságának jelentése szerint eddig mintegy 60 000—65 000 forintot ajánlottak fel a dolgozók.

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség *Béke* szocialista brigádjának tagjai is *egynapi keresetüknek megfelelő összeget, 800 forintot ajánlottak fel.* Ugyancsak egynapi keresetüknek megfelelő összeggel segítik az árvízkárosultakat a Budapesti Magasépítési Főnökség *Rákóczi* szocialista brigádjának tagjai.

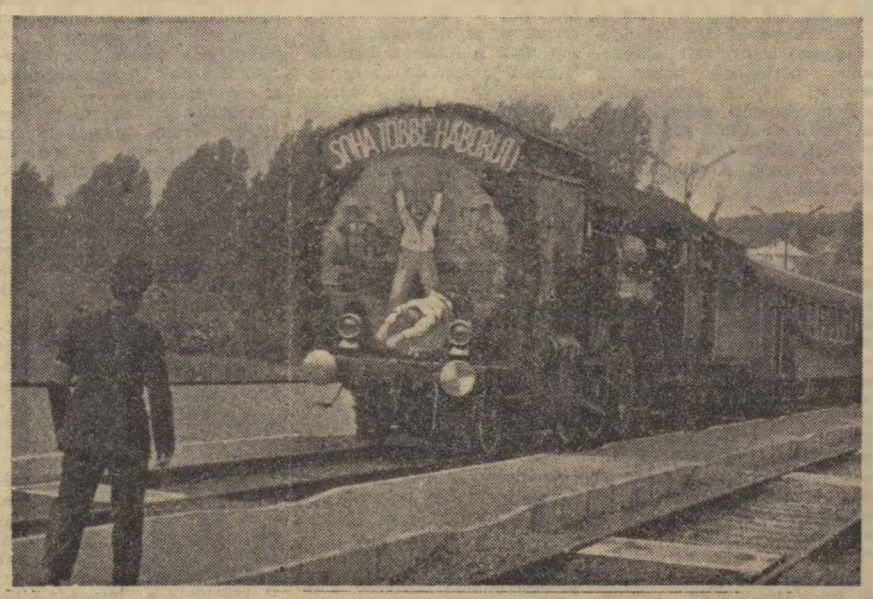
A gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó dolgozói *egy havi fizetésük három százalékát* adják az árvízkárosultaknak. Ez mintegy 45—50 ezer forintnak felel meg.

Megkezdődtek a soproni hetek

Sopron város vezetői a több mint 30 éves hagyományhoz híven ebben az évben is megrendezték a *soproni heteket.* Sopron ismét szélesre tárja kapuit minden vendég előtt és július 19-ig a soproni hetek zárónapjáig határsáv nélkül a Hazafias Népfront által kibocsátott 8 forintos meghívóval — *ez egyben a beutazási engedély* — bárki elutazhat a régi, patinás, barokk városba.

A június 26 és július 19 között az ünnepi hetek idején mintegy 70—80 ezer külföldit várnak. Részt vesz és fellép az ünnepségeken a *budapesti MÁV szimfonikus zenekar* is.

Szolidaritás, béke és barátság



A fenti hármas jelszót tűzte zászlajára a XI. vasutas közlekedési és postás ifjúsági béketalálkozó. A fiatalok béke melletti kiállását jelképezte a szombathelyi igazgatóság különvonatának mozdonyán elhelyezett dekoráció is.

Képriport az 5. oldalon.

(Fejes László felv.)

Vállalta a felelősséget

Kihallgatták a vasutasszakszervezet (SFI—CGIL) főtitkárát, *Degli Espostit* is a múlt év novemberben sztrájkoló vasutasok ellen a firenzei bíróság által indított perben. Degli Esposti a sajtónak adott nyilatkozatában *vállalta a teljes felelősséget a sztrájk beindításáért,* amely az alkotmány által biztosított sztrájkjog elveinek megfelelően zajlott le.

47 év a MÁV szolgálatában

Mihály János, a szolnoki járműjavító kocsiosztályának dolgozója 47 év szolgálat után nyugalomba vonult. *Szolgálati idejének legnagyobb részét a kocsiosztályon töltötte.* A vasúti kocsikat kiválóan ismeri és országos viszonylatban is elismert szakember.

A búcsúztatáson kijelentette, hogy továbbra is felajánlja segítségét és szaktudását a kocsiosztálynak, mert a munka és a vasúti kocsik nélkül, bizony, nehezen tudja elképzelni az életét.

Két év munkája a mérlegen

Ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége

Szakszervezetünk központi vezetősége június 18-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* minisztérhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Végh Lajos* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár.

Végh Lajos megnyitója után Szabó Antal főtitkár tájékoztatta a központi vezetőséget szakszervezetünk VI. kongresszusa óta eltelt két év munkájáról, a VI. kongresszuson hozott határozatok végrehajtásáról.

Ami megvalósult a határozatból

Bevezetőjében a vezetés színvonalával, a szervezeti élet erősítésével kapcsolatos kérdésekkel foglalkozott. Elmondotta, *hogy a határozatok végrehajtására elnökségünk osztályai intézkedési tervet készítettek.* Ebben rögzítették, hogy a határozatban foglaltak végrehajtására milyen szervezeti intézkedések, vizsgálatok vagy anyagok elkészítése szükséges.

Ezután a területi szervek munkájával foglalkozott a beszámoló. A főtitkár elvtárs hangsúlyozta, hogy az elmúlt évben *kidolgoztuk és bevezettük a területi bizottságok rendjét.* Ennek segítségével igyekeztünk áthidalni a vasút szervezeti felépítése és a megyei szervek közötti területi különbséget. Ugyancsak kísérletképpen néhány vasúti csomóponton *létrehoztuk a csomóponti szakszervezeti intéző bizottságokat.*

A határozat utal arra is, hogy a tagság különböző rétegeivel többet és rendszeresebben kell foglalkozni. Ebben a tekintetben értünk el eredményeket. *Felmértük a vasutas dolgozó nők élet- és munkakörülményeit.* Ezzel kapcsolatban központi vezetőségünk megfelelő intézkedéseket fogadott el. Megerősítettük szakszervezetünk és a KISZ-szervezetek kapcsolatát. *Sikerrel és egyre szélesebb körben rendeztük meg a hagyományos országos vasutas ifjúsági találkozót.* Tovább javult és szervezettebbé vált a nyugdíjasok problémáinak intézése. Azt tapasztaljuk, hogy egyes helyeken a nőbizottságok létrehozásával elintézettnek vették a nők problémájával való foglalkozást.

A határozatban kiemelt helyet kapott a bizalmiakkal való behatóbb foglalkozás szükségessége. Sajnos nem értük el a kívánt eredményt. Az ügyintézést és a tájékoztatást illetően megmaradtak ugyanazok a fogyatékosságok, amelyek szervező munkánk hátráltatói.

A vasút tervezési rendszeréről szólva elmondotta, hogy az eltelt két év alatt a *Tervhivatal* és a *minisztérium* több alkalommal foglalkozott a tervezéssel. A szállítási tervek rugalmasabbá tétele érdekében történt néhány intézkedés, de a tervezésnek a közlekedés jellegének megfelelő módozatát még nem tudtuk megvalósítani.

Tovább szélesedett a szocialista brigádmozgalom

— A vasút tervfeladatainak végrehajtására a szakvezetéssel együttműködve minden évben kidolgozzuk a szocialista munkaverseny célkitűzéseit — folytatta. *— Ezt követően az igazgatóságok és a szolgálati helyek gazdasági és mozgalmi vezetői intézkedési terveket készítenek. Szakszervezeti szerveink mind nagyobb segítséget nyújtanak a munkaverseny szervezéséhez, a szocialista brigádmozgalom kiszélesítéséhez. 1962-ben 4139 brigádban 35 900, 1964-ben 5961 brigádban 55 604 dolgozó harcolt a szocialista brigád címért.* Tovább szélesedett a szocialista üzem és szolgálati hely címért folyó versenymozgalom. Javult a jó munkát végző dolgozók, szolgálati helyek *anyagi és erkölcsi elismerése*, népszerűsítése. Nem jutottunk azonban előre a verseny nyilvánossága tekintetében.

A személy- és árufuvarozás termelékenységének emelése érdekében hatékony intézkedések történtek, amelyek eredményeként 1964-ben kedvezően alakult a vasút teljesítménye és a teljesítmények költsége. *Javult a személyszállítás kultúráltsága, bevált az ingavonat rendszer.* A kultúrált utazást segíti elő a 8. szakosztállyal közösen létrehozott társadalmi ellenőri hálózat tevékenysége is. *A műszakfejlesztési bizottsággal együtt javaslatokat dolgoztunk ki az árukezelés technológiája és a rakodásgépesítés javítására.* A rakodásgépesítés helyzetét a tárca kollégium külön napirendként tárgyalta. Javaslatunk alapján a szakmai kollégium intézkedéseket tett a vasúti járműpark javításához szükséges anyagellátás szervezeteinek megváltoztatására.

Az előadó ezután a vasút átbocsátó képességének növelését jelentő pályaépítésekről, korszerűsítésekről beszélt, majd így folytatta:

— Helyesnek bizonyult a VI. kongresszusnak az a határozata, hogy szakszervezetünk elnöksége mellett a közgazdasági osztály kebelén belül létrehozzuk a műszakfejlesztési, üzemszervezési és újítási társadalmi munkabizottságot. Ez a bizottság viszonylag rövid idő alatt is eredményes munkát végzett. Megalakulásuk óta mintegy 14 olyan témát dolgoztak fel, amelyek a vasúti munka racionálisabb, könnyebb elvégzését célozták.

Az újítási feladattervek átgondoltabb elkészítését szolgálja, hogy a szakosztályok együtt, összevontan adják ki újítási feladatterveiket. Ez elősegíti azt, hogy az *Országos Találmányi Hivatal* idevonatkozó irányelveit fokozottabb mértékben betartják, emellett jobban érvényesülnek a központi elgondolások is. *Javult az újítók anyagi és erkölcsi elismerése*, közülük többen kaptak Kiváló dolgozó oklevelet.

Javult a dolgozók élet- és munkakörülménye

A vasutasok élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében tett intézkedések közül *elsőnek említette az 1964 január 1-től végrehajtott bérrendezést.* Ez a 156 000 dolgozót érintő átlag 10 százalék béremelés jelentős mértékben javította a vasutasok anyagi helyzetét. Ezzel egyidőben a gazdasági szervekkel együttműködve az iparhoz hasonlóan kidolgoztuk a vasutasok bérnomenklatúráját, valamint új rangfokozati rendszerét. *Az anyagi érdekeltség fokozottabb érvényesítésére ösztönző, hatékonyabb premizálási rendszert dolgoztunk ki.*

— Erőfeszítéseink ellenére sem sikerült azonban elérni, hogy a vasutasok munkaidejét általánosan 210 órára csökkentsük — hangsúlyozta. *— Sót az utazók és ipari munkások esetében visszaesés történt. Nem javult kellő mértékben a vontató járművekkel és a személyzettel való gazdálkodás rendje sem, annak ellenére, hogy ezekre az állapotokra már központi vezetőségi ülésen és kollégiumi ülésen is felhívtuk a figyelmet.*

Számos intézkedés történt az üzemegészségügy továbbjavítása érdekében. Illetékes szervekkel együttműködve *növeltük az üzemorvosi és szakorvosi óraszámokat.* A félszázalékos alap segítségével több üzemi orvosi rendelő épült, illetve áll épülés alatt. A MÁV egészségügyi szolgálatával együtt *kidolgoztuk egészségügyi szolgálatunk átfogó tervét*, amelyet lehetőségeinkhez képest fokozatosan megvalósítunk az ország egész területén, főként a nagyobb vasúti csomópontokon. *A közeljövőben elkészül a szolnoki MÁV Kórház és Rendelő Intézet*, amely nagymértékben tehermentesíti majd a budapesti MÁV Kórházat. Tervbevettük azt is, hogy a közeli években *a MÁV Kórház és Rendelő Intézet mellett egy korszerű, új rendelőt létesítünk.* Ezáltal a jelenlegi kórház épületét teljesen a gyógyítás szolgálatába tudjuk állítani.

Emberi kötelesség

Külön foglalkozott a beszámoló a csökkent munkaképességűek foglalkoztatásának problémáival. *A társadalombiztosítási osztály 1963-ban országosan felmérte és a munkavédelmi főfelügyelőséggel együtt kidolgozta, hogy melyek azok a munkakörök, ahol a csökkent munkaképességű dolgozókat teljesértékű munkásként lehet foglalkoztatni.* Nem győzzük eleget hangsúlyozni, hogy a munka közben balesetet szenvedett, vagy megrokkant dolgozók ellátásáról *emberi kötelességünk gondoskodni.* Ez nem lehet beruházás, felújítás vagy anyagi ráfordítás kérdése. Az eddig tett intézkedéseink a *Jávor* utcai rehabilitációs osztály, továbbá *Budakeszin* készülő rehabilitációs részleg a probléma megoldásának csak a kezdetét jelentheti.

Központi kérdésként kell kezelni a vasutasok szociális és munkakörülményeinek javítását. Annál is inkább, mivel még mindig nagyon sok a korszerűtlen, túlzsúfolt, egészségtelen szociális létesítmény. Tisztában vagyunk azzal, hogy a vasút rendelkezésére bocsátott beruházási és felújítási keretből viszonylag rövid idő alatt nem lehet 600 milliós ráfordítást eszközölni, *de azzal semmiképpen sem értünk egyet, hogy a nagyon régi és elavult berendezéseket*, amelyek a dolgozók jobb munkakörülményeit vannak hivatva elősegíteni, ne javítsuk kellő mértékben.

Szabó elvtárs a beszámoló további részében a balesetek megelőzése érdekében végzett munkáról, munkavédelmi intézkedésekről, a nyugdíjasok helyzetéről, a kedvezményes üdültetésről, szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatairól, továbbá a nevelésről s a tudatformálásról beszélt, majd befejezésül a következőket mondta:

— Szakszervezetünk VI. kongresszusának határozatai többségükben helyesen szabták meg a következő kongresszusig végrehajtandó feladatokat. A határozatban foglaltakat jórészt már megvalósítottuk, vagy megvalósításuk folyamatban van. Különösen eredményes munkát végeztünk szakszervezetünk szervezeti felépítésének, az egész szakszervezeti mozgalom fejlődésével párhuzamos kiépítésével, továbbá a bér- és munkaverseny vonalán. *Javult a termelést segítő munkánk és jó eredményekről számolhatunk be a vasutas dolgozók egészségügyi és társadalombiztosítási helyzetét illetően is.* Ugyanakkor további erőfeszítésekre és hatékonyabb munkára van szükség a szakszervezeti bizottságok és a bizalmiak munkájának megjavítása, az ösztönzési rendszer még igazságosabbá tétele, a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének továbbjavítása, a vasutas dolgozók nevelése, általános műveltségi színvonaluk növelése, a fegyelem továbbjavítása érdekében.

Szabó Antal főtitkár elvtárs beszámolója után dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter kért szót.

A vasút korszerűsítésében nagyot léptünk előre

— Mindenekelőtt örülök, hogy erre az ülésre meghívott a központi vezetőség és módom van itt olyan feladatokról beszélni, amelyekre a közeljövőben kerül sor — mondotta bevezetőjében. *— Az elkövetkezendő években az egész közlekedés irányításában bekövetkező változások egy hosszú folyamatot képeznek. Közlekedéspolitikánknak arra kell irányulnia, hogy olyan teljesítőképessége legyen a vasútnak, amellyel minden feladatot meg tudunk oldani.* Két-három évvel ezelőtt, amikor a vasút vezetői kijelentették, hogy a meglevő kapacitással nem tudjuk a felkínált árut elszállítani, végigjártuk azokat a minisztériumokat, akikkel összeköttetésben vagyunk és megmagyaráztuk annak szükségességét, hogy egy tárcaközi bizottságot kell létrehozni. Ennek a bizottságnak az volt a feladata, hogy felmérje a legszükségesebb szállításokat és odaadjuk a kocsikat, ahol azokra a legnagyobb szükség van.

Az utolsó két-három évben — folytatta a miniszter —, jelentős beruházási keretet kaptunk. Ennek tulajdonítható, *hogy a második ötéves tervben nagyot léptünk előre.* Leraktuk az alapjait a villamos- és Diesel-vontatásnak, megkezdtük a korszerű biztosító berendezések felszerelését, a személy- és teherkocsipark korszerűsítését, a pályák felújítását.

Dr. Csanádi György befejezésül a harmadik ötéves tervben előttünk álló feladatokról beszélt. Hangsúlyozta, hogy az egyéb feladatok mellett *olyan rugalmas irányítást kell kialakítani, amely a szükségletnek megfelelően vezeti és irányítja a közlekedést — ezen belül a vasutat is. Ebben a szakszervezetnek együtt kell dolgozni a párt- és a gazdasági vezetéssel.* Csak akkor tudunk igazán eredményt elérni, ha nem hiányzik a jó együttműködés, ha mindenki ismeri a feladatok nagyságát. Ha a dolgozók tudják miről van szó, mindent megtesznek a siker érdekében.

A központi vezetőség ezután *köszönetét és elismerését fejezte ki az árvízvédelmi munkában derekasan helytállló vasutasoknak*, majd javaslatot tett a legodaadóbb, legkiemelkedőbb munkát végző vasutasok elismerésére, jutalmazására.

Szervezeti és személyi változások

— A központi vezetőség végezetül szervezeti kérdéseket tárgyalt. Az 1965. február 5-én *tragikus hirtelenséggel elhunyt Bán István osztályvezető emlékét jegyzőkönyvileg is megörökítették.*

A központi vezetőség Bán István elvtárs helyett *Ignácz István* elvtársat, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozóját, a központi vezetőség póttagját rendes tagnak, *Végh Ferenc* elvtársat, a vasutasszakszervezet Fejér megyei bizottságának titkárát az elnökség tagjának elfogadta.

Az elnökség május 7-i ülésén *Kellner István* elvtársat a szervezési és nevelési osztály, *Pere József* elvtársat pedig a főkönyvelőség vezetésével bízta meg. A központi vezetőség mindkét elvtársat megerősítette beosztásában.

Héjja Gyula és *Török Károly* elvtárs, a számvizsgáló bizottság tagjai elfoglaltságukra való hivatkozásukkal kérték lemondásuk tudomásul vételét. A központi vezetőség a lemondást tudomásul vette.

A központi vezetőség ülését *Végh Lajos* elnök zárta be.

KIKET ÉS MILYEN MÉRTÉKBEN ÉRINT A NYUGDÍJTÖRVÉNY MÓDOSÍTÁSA?

Az Elnöki Tanács az 1965. évi 12. sz. törvényerejű rendelettel módosította az 1959. január 1-én életbe lépett nyugdíjtörvény néhány pontját.

A rendeletnek a nyugdíjtörvényt módosító paragrafusai főként *az idősebb, munkát vállalni már nem bíró, alacsony összegű nyugdíjat élvezőkre vonatkoznak.* Mit mond ezzel kapcsolatban a módosító rendelet:

20 százalékkal kell felemelni azoknak a saját jogukon öregségi vagy rokkantsági nyugdíjasoknak a nyugdíját, akiket az 1954. október 1. előtt érvényes nyugdíjjogszabályok alapján, és *10 százalékkal azokét*, akik 1954. október 1. és 1958. december 31. között kerültek nyugellátásba. Az így felemelt nyugdíjak összege azonban *a házastársi pótlékkal együtt sem haladhatja meg az 1000 forintot.*

Az 1954. október 1. előtt megállapított nyugdíjakat azért emelik 20 százalékkal, mert azok átlaga a megállapítás idején alacsonyabb volt, mint az 1954. október 1. és 1958. december 31. között megállapított nyugdíjaké.

A házastársi pótlék összege továbbra is *100 forint marad.* Ha azonban az újonnan megállapított nyugdíj és házastársi pótlék együttes összege meghaladja az 1000 forintot, például a nyugdíj 900 forint felett van, *a házastársi pótlék csak akkora összeg lehet, amely a nyugdíjat 1000 forintra egészíti ki.* Ha például valakinek 940 forint lesz az újonnan megállapított nyugdíja, a házastársi pótlék csak 60 forint lehet.

Ismeretes, hogy a törvénymódosítás előtt a házastársi pótlékkal együtt 850 forint volt az 1959. január 1 előtt nyugdíjazottaknál a nyugdíj felső határa. A jelenlegi rendelettel ez a felső határ 1000 forintra emelkedett fel.

Itt kell megjegyezni, hogy *a házastársi pótlék azokat a nyugdíjasokat is megilleti*, akik 1959. január 1 után kerültek nyugdíjazásra, és nyugdíjuk 1000 forint alatt van, de a 850 forintot eléri. A nyugdíjmegállapítás idején a 850 forintos felső határ miatt *nem lehetett ugyanis a házastársi pótlékot részükre megállapítani.* A házastársi pótlék ebben az esetben is 100 forint, de ha a nyugdíj 900 forint felett van, az összeg nem haladhatja meg az 1000 forintot

A törvénymódosítás kiterjed azokra a nőkre is, akik az özvegyi nyugdíj mellett munkaviszonyuk alapján saját jogukon is jogosultak nyugdíjra. *A két jogon szerzett ellátás együttes összege eddig 700 forint volt, a rendelet szerint ezt az összeget 800 forintra kell felemelni.*

Az 1954. október 1. előtt nyugdíjazott vasutasok közül sokan elmentek újból dolgozni az akkori alacsony összegű nyugdíjak miatt. Akik akkor lemondtak nyugdíjukról, vagy ha nem mondtak le, de újabb, legalább tízévi munkaviszony alapján kérték nyugdíjaztatásukat azért, hogy magasabb összegű nyugdíjat kaphassanak, *a rendelet alapján joguk van kérni nyugdíjuk visszacserélését arra a nyugdíjra, amelyikről lemondtak.* Természetesen ez csak akkor célszerű, ha részükre az a kedvezőbb.

Arra kérjük a vasutas nyugdíjasokat, *hogy vegyék elő a nyugdíjaztatásukkal kapcsolatos okmányaikat és alaposan tanulmányozzák át.* Ezekből az okmányokból nemcsak azt tudják meg, hogy egyáltalán emelik-e nyugdíjukat, s ha igen milyen mértékű lesz az emelés, hanem azt is, hogy szükséges-e benyújtaniok kérelmet a *MÁV Nyugdíj Hivatalhoz* a rendelet előírásai szerint. Gondosan tanulmányozzák nyugdíjuknak az összetevőit is. *(Nyugdíj, házastársi pótlék, egyéb.)*

A nyugdíjnak 20 vagy 10 százalékos emelése a házastársi pótlék nélkül történik. *A felemelt nyugdíjhoz adják hozzá az esedékes házastársi pótlékot.*

Azoknak a nyugdíjasoknak, akiknek a nyugdíja a házastársi pótlékkal együtt eddig is 850 forint alatt volt, részükre már állapítottak meg házastársi pótlékot. Nekik a házastársi pótlék megállapítását *kérniök nem kell*, azt kérelem nélkül is tovább folyósítják. Azoknak a nyugdíjasoknak azonban, akiknek eddig még nem állapítottak meg házastársi pótlékot, mert 850 forint, vagy ennél több — de 1000 forintnál kevesebb — a nyugdíjuk, és a jelenlegi nyugdíjemeléssel nyílik meg erre az igényük, *1965. december 31-ig kérniök kell a házastársi pótlék megállapítását.* A házastársi pótlékot 1965. július 1-ig visszamenőleg megkapják, ha jogosultságuk már akkor is fennállt.

Ugyancsak december 31-ig kell kérni nyugdíjuk visszacserélését azoknak, akik annak idején lemondtak róla, de a kedvezőbb feltételek folytán a jövőben erre tartanak igényt.

Azokra a nyugdíjasokra, akik 1959. január 1 után kerültek nyugdíjba, valamint azokra, akik függetlenül attól, hogy melyik évben mentek nyugállományba, de nyugdíjuk 1000 forint felett van, a jelenlegi módosító rendelkezések nem vonatkoznak, nyugdíjuk emelésére most nem kerül sor. *Az özvegyi nyugdíjak emelésére sem kerül sor.*

Az Elnöki Tanács módosító rendeletére a következő számunkban még visszatérünk.

Krekó Ferenc,
a társadalombiztosítási osztály vezetője

Balatonalmádiban, az ifjúsági találkozó színhelyén jún. 26-án, szombaton délután kiállítás nyílt a Szakma ifjú mestere mozgalomban részt vevő fiatalok legjobb vizsgamunkáiból, a fiatal újítók újításaiból, illetve az ifjú képzőművészek műveiből. Mint az a felvételen is látható, a fiatalok nagy érdeklődéssel tekintették meg a kiállított alkotásokat.

JELENTÉS BARANYÁBÓL

Az árvíz elleni küzdelemben is helytállnak a vasutasok

Már három hónapja tart a Dunán a magas vízállás, amely az árhullámok sűrű egymásutánjában ezernyi veszélyt jelent a máskor oly nyugodtan hömpölygő „öreg" folyó partjai mentén. Az állandósult árvízveszély az utóbbi hetekben különösen a magyar Duna alsó szakaszán, *Baja és Mohács* térségében okozott árvízveszélyt.

Kétirányú segítség

A veszélyeztetett területeken az árvízvédelmi szervek a környékbeli lakosság, a honvédség alakulataival karöltve vívják a küzdelmet a megáradt folyóval. *A gátak védelméhez nagy segítséget adtak a vasutasok, köztük a pécsi igazgatóság dolgozói is.* A segítség kétirányú — közvetlen és közvetett. Abban, hogy a Duna hullámai eddig nem tudták áttörni a gátak fővédvonalát Baja és Mohács térségében — az árvízvédelem irányítóinak véleménye szerint — nagy részük van a vasutasok gyors és lehetetlent nem ismerő munkájának, áldozatkészségüknek.

A pécsi vasutasok külön menetekkel továbbították a veszélyeztetett helyekre a gátak erősítésére és a második védvonal megépítéséhez szükséges földmunka gépeket, amelyek gyors munkábaállítása a védekezés sikerének kulcskérdése volt. Azután megindult a védekezési anyagok „áradata" és a veszélyeztetett területek kiürítése.

A *Bátaszék és Mohács* egyes területeinek, különösen pedig Mohács-sziget községeinek kiürítéséhez *kellő mennyiségű üres kocsit bocsátottak rendelkezésre.* Így lehetővé tették, hogy a víz alá került és a veszélyeztetett területekről nemcsak a lakosságot, hanem az összes élő állatot is biztonságos helyre sikerült szállítani. *Az árvízvédelmi anyagok továbbításának nemcsak zöld utat, de gyorsított továbbítást is biztosítanak.* Legutóbb például homokzsák készítés céljára 7 kocsi üres zsákot továbbítottak külön menetben Budafokról Mohácsra.

Állandó ügyeleti szolgálat

A pécsi igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályán *állandó ügyeleti szolgálatot tartanak* és a Vasúti Főosztály, valamint az árvízvédelem operatív szerveinek irányításával teszik meg a szükséges intézkedéseket. *Rendkívül jelentős a védekezés szempontjából a kőszállítások gyors megszervezése Komlóról és Erdősmecskéről.* A legtöbb napon három irányvonat vitte a követ a Mohácsi gátak erősítéséhez. A vonatok érkezését 12 órával előbb jelzik, hogy az illetékes szervek időben gondoskodhassanak a kocsik kirakásához szükséges közmunkaerő megszervezéséről. *Most a zúzalékanyag szállítása a legfontosabb,* s a közeli néhány nap leforgása alatt 800 kocsi építőanyag helyszínre szállításával segítik a vasutasok az árvízvédelmet.

Azok a vasutas dolgozók, akik a veszélyeztetett területeken teljesítenek szolgálatot, becsülettel helytállnak a gátakon is. Különösen kitűnt a Pécsi Pályafenntartási Főnökségnek az az 56 tagú szakasza, amely *Aranyos István* főtiszt vezetésével hetek óta a mohácsi árvízvédelemnél dolgozik. Lakókocsijaikban felváltva pihennek néhány órát, de volt olyan nap, hogy rövid pihenőre sem volt lehetőség. *Áldozatkész és szakszerű munkájukkal a helyi árvízvédelem „rohambrigádját" alkotja ez az egység.*

Baja és Mohács térségében a vasútvonalakat különösebb árvízveszély nem fenyegeti. Hét vasutas család azonban már napok óta vasúti kocsiban lakik, mert szolgálati helyüket és lakásukat elöntötte a helyenként feltörő és a fáradó, átázó gátakon átszivárgó víz.

Sajnálatos baleset

A legutóbbi nagy dunai árvíz után *a gemenci erdőben magas töltéseket építettek,* hogy esetleges ár idején oda menekülhessenek az erdő vadjai. Most, ez a minden képzeletet meghaladó áradás elborította ezeket a töltéseket is és a vadak számára nem maradt más menedék, mint a vasúti töltés. *Sajnálatos baleset következett ebből, mert az egyik éjszakai vonat őzekből és szarvasokból álló csordába rohant Pörbölynél.* Itt egyébként már valóságos tengerré szélesedett a folyó, amely elöntötte a bajai hídhoz vezető országutat és már csak a vasúti töltés dacol az árral.

Végezetül szóljunk arról is, hogy a pécsi igazgatóság az árvízvédelem területén is szoros kapcsolatot tart a jugoszláv illetékes hatóságokkal. A közelmúltban, amikor a Dráva is kiáradt, *Gyékényesen keresztül magyar területről biztosították a folyó balpartján levő Góla, Zsdála, Gotála és más jugoszláv községek ellátását.* A községek kiürítését is ilyen módon készítették elő, erre azonban az ár gyors levonulása következtében szerencsére nem került sor.

Lőrincz János

A VONAL LEGSZEBB ÁLLOMÁSA

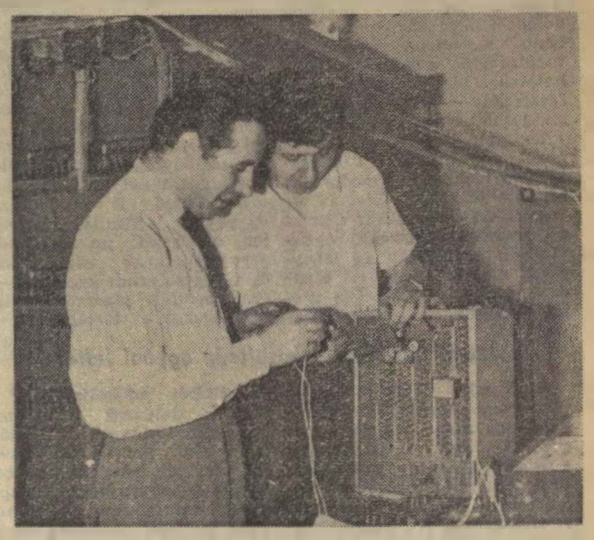
Mezőlakon 1962-ben épült át az állomás vágányzata. A dolgozók ekkor határozták el, hogy rendbe hozzák az épületek környékét. Elhatározásukat tett követte. A bontási anyagokat összehordták, a hepehupás talajt elegyengették, majd egy virágos parkot létesítettek, *melyet azóta is lelkiismeretesen gondoznak.* Mezőlak állomás azóta a vonal legszebb állomása.

Az állomás dolgozói ezzel nem elégedtek meg. *Turbók Rezső* forgalmi szolgálattevővel az élen elhatározták, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. A brigádnak *Mózes Károly* állomásfőnök is tagja. Azóta oklevelet, jelvényt és zászlót nyert a brigád. Időközben *Horváth Imre* málházóból váltókezelő, *Ambrus József* váltókezelőből forgalmista lett, Turbók Rezső, a brigád vezetője pedig harmadéves joghallgató.

A mezőlaki szocialista brigád becsülettel, balesetmentesen végzi munkáját. Tervük: a szocialista munka szolgálati helye cím elnyerése.

Bognár Károly

INTEGRA–DOMINÓ



Június 3-án helyezték üzembe Püspökladány állomáson az integra-dominó berendezést. Képünkön Roslás Ferenc és Györkönyi Tamás a jelfogó helyiségben a berendezés reléegységének utolsó ellenőrzését végzik.

Márki Sándor főtiszt, forgalmi szolgálattevő már megismerkedett az új forgalmi asztallal.

(Horváth Erika felvételei)

A nagy főszerep

Írtak a győriek.
(Forrai János felv.)

Néhány héttel ezelőtt az egész ország látta őket. A szemfüles operatőrök kamerájukkal örökítették meg a brigádot. *Pataki Elekné* és kollektívája egy esti televízióadás főszereplője lett.

A televízióműsorban könnyen lehet valaki „főszereplő", de a munkában annál nehezebb kitűnni. *Debrecen állomáson ötvenhárom szocialista címért küzdő brigádot tartanak nyilván.* Pataki Elekné és brigádja ennyi vetélytárs között is főszerepet játszik. *Hogyan jutottak el idáig?* Azt a legilletékesebbtől tudtuk meg.

— *Állomásunkon az elmúlt években külön turonként alakultak meg a személypénztáros brigádok* — kezdte a beszélgetést Patakiné. — *Később egyesült a három brigád. Nemrég kaptuk meg a „szocialista üzemrész" oklevelet. Tervünket 105 százalékra teljesítettük. S hogy a munkánkat minél jobban elláthassuk, igyekszünk türelmesen foglalkozni az utazóközönséggel. Ez a magyarázata annak, hogy a panaszkönyvben kevés bejegyzést találni.*

Idegen nyelvet tanulnak

Ezután a brigádvezető elmondotta, hogy többen nagy kedvvel tanulnak. *Dr. Nagy Antalné* az orosz. *Máté Lászlóné* a román és *Gárdos Jánosné* a német nyelv elsajátításában mutat nagy igyekezetet. Így, ha külföldi vendég érkezik a pénztárablakhoz, nem lepődik meg a brigád. Szót értenek vele.

— *Munkakezdéskor régi szokásom, hogy végigjár a tekintetem az asszonyok és lányok arcán* — folytatta. — *Úgy ismerem őket, hogy a legkisebb szomorúságot, bajt is észreveszem a szemükben. S ha kell, segítek megoldani a problémájukat.*

Másoknak segít. S közben *neki is vannak gondjai.* Férjét háromszor operálták. Most is beteg. Két gyerekről kell gondoskodnia. De ez soha nem látszik meg az arcán. Mindig derűsen jár-kel munkatársai között.

Közös rendezvények

— Az egyik alkalommal felkeresett *dr. Nagy Istvánné.* Örömmel újságolta, hogy szövetkezeti lakást kapott. *Összefogtunk mi, asszonyok, segítettünk a költözködésnél és az új lakás berendezésében is.* Most hallottam, hogy az asszonyka az üzemi részesedésből porszívót vásárolt. Nagyon boldogok vagyunk, ha valamelyikünk fel tud mutatni valamit.

Debrecen fő utcáin gyakran megfordulnak a brigádtagok után, *amikor közös mozi, vagy színházi előadásra sietnek.* Valamennyien ízlésesen, divatosan öltözködnek. *Viselkedésük is kulturált.* Ebben a kollektívában gyakoriak a közös rendezvények. A közelmúltban *jól sikerült estet rendeztek* a debreceni Szabadság Étterem különtermében. A vacsorára eljöttek a családtagok is, és felejthetetlen élményben volt részük.

Erzsike a brigád leánya

A félárva *Lakatos Erzsike* élete is megváltozott, mióta a brigád gyermeke. A kislány most hét éves és Debrecenben jár iskolába.

— *Az elmúlt évben meglátogattuk a hajdúszoboszlói nevelőotthont* — meséli a brigádvezető. — *A gyerekek szeretettel vettek körül bennünket, énekeltek, szavaltak, táncoltak. Ott ismerkedtünk meg Erzsikével.*

Ezután már egymást érték az események. A téli vakációt Erzsike *Kozma Lászlóéknál* töltötte, akiknek hasonló korú kislányával kitűnően megbarátkozott. A kis gondozott azóta megfordult valamennyi brigádtag lakásán. Igen jól érezte magát, és szinte *nem tudott választani a sok „mama" között.* Miután elérkezett Erzsike életében a nagy pillanat, megkezdte tanulmányait, *a brigád úgy határozott, hogy helyet biztosítanak számára a Zrínyi Ilona Nevelőotthonban.* Így került Erzsike Debrecenbe, a brigád közelébe.

Nemrég levelet kaptak a győri *Hámán Kató* brigádtól. Ők is követni akarják példájukat.

— *Örömmel olvastuk a kedves levelet. Mi is azt kívánjuk a győri brigádnak, hogy továbbra is maradjanak az élet „főszereplői". Mutassanak példát mindazoknak, akik a szocialista emberré válás útjára léptek* — mondotta befejezésül Pataki Elekné.

Forrai János

A VASUTASNAPRA KÉSZÜLNEK

Szakszervezeti bizottságunk területén 18 szolgálati hely 186 dolgozója csatlakozott a vasutasnapi műszakhoz — írja levelében *Hoffmann József* Veszprémvarsányból. Az eddigi munkájuk során már *kiváló eredményeket is értek el. Ágoston Lajos* mozdonyvezető, *Pethő Károly* fűtő és *Takács Dezső* vonatvezető például a 7166-os számú tehervonattal 364 tonna helyett 524 tonnát továbbítottak Veszprémvarsányból Bakonyszentlászlóig. Büszkék vagyunk rájuk.

Zalaegerszeg állomás dolgozói *a vasutasnap tiszteletére vállalták* a tehervonatok terhelésének 2 százalékos, a kocsitartózkodás 14 százalékos, a vonatközlekedési terv 5 százalékos és a raksúlykihasználási terv 1 százalékos emelését — írja *Markos József* zalaegerszegi levelezőnk — A vonatkísérők vállalták, hogy az egy szolgálati órára eső kilométerteljesítményt a korábban elért 3,25 óráról 3,4 órára emelik.

A határidő előtt 55 nappal előbb fejezték be az építők — a tapolcai pályafenntartási főnökség dolgozói — *a tapolcai vasúti csomópont üzemi konyhájának építését* — olvastuk *Dancs József* levelében. — az új üzemi konyhában már el is fogyasztottuk az első ízletes ebédet. Ugyancsak a vasutasnap tiszteletére a *Hídépítési Főnökség* és az *Északi JJ.* kollektívája határidőre fejezte be a tapolcai fűtőház mozdonyfordító korongjának építését. Ezzel a fűtőház mozdonyfordítási gondjai megszűntek.

A krisztinavárosi pályafenntartási főnökség pusztaszabolcsi VII-es pályamesteri szakaszának két szocialista brigádja a vasutasnap tiszteletére vállalta, hogy a páratlan oldalon beépített új kitérőket Pusztaszabolcs állomáson vegyes brigáddal alázuzalékolják. Nemcsak a sínillesztések alatt, illetve azoktól jobbra és balra végeznek alázuzalékolásokat, hanem az egész sínhossz alatt, mert ezzel növekszik a pálya stabilitása — olvastuk *Molnár Árpád* levelében.

Az igazgatóságok májusi teljesítménye

Az igazgatóságok május havi teljesítményei a következők szerint alakultak:

Budapest	**102,38 százalék**
Debrecen	**102,11 százalék**
Miskolc	**101,60 százalék**
Pécs	**101,25 százalék**
Szeged	**97,43 százalék**
Szombathely	**101,37 százalék**

A fenti eredmények alapján — *a forgalmi és az üzemi baleseteket adódó levonások után* — a *budapesti* igazgatóság 346 300, a *debreceni* igazgatóság 97 500, a *miskolci* igazgatóság 110 000, a *pécsi* igazgatóság 92 700, a *szombathelyi* igazgatóság pedig 100 000 forint jutalomban részesült.

1965. első öt hónapjában a MÁV vonalain elszállított árúsúly — *beleértve az import és a tranzit küldeményeket* —, 1 359 000 tonnával haladta meg az előző év azonos időszakában továbbított árumennyiséget. Ugyanakkor

a berakott árusúlynál a bázisidőszakhoz viszonyított többletszállítás 1 989 000 tonnának felel meg.

Ennek továbbításával a belföldön jelentkező szállítási igényeket általában kielégítették.

Az előző évben elért teljesítményekhez mérten minőségi szempontból is számottevően javult a vasutas dolgozók munkája. *A személyszállító vonatok 96,8. a tehervonatok 74,3 százalékos menetszerű közlekedtetésével, a felszabadulási verseny keretében tett vállalásainkat túlteljesítettük.* A menetrendszerűség kedvező alakulásához hozzájárult a vonatközlekedési terv teljesítésének eredménye is. Ezt világosan szemlélteti az, hogy előző év azonos időszakában *a tehervonatoknak csak 47,6 százaléka indult menetrendszerint,* az előírt eleggyel és az előírt viszonylatban, szemben az ez évi 61.8 százalékkal.

A vonó- és vontatott járműveknél elért eredmények is jónak értékelhetők. A tehervonatok átlagos hálózati terhelése — az első öt hónapban —, 12 tonnával haladta meg az állami tervet. Ennél a mutatónál

májusban hálózati szinten 954 tonnával olyan eredményt értünk el, mire ez ideig még nem volt példa.

A mozdonyok gazdaságos felhasználásának a budapesti, a debreceni és a miskolci igazgatóság egy vonali mozdonyra eső teljesítménye májusban *első ízben haladta meg a 40 000 százelegytonnakilométert.* A vasút hálózatán ennek eredménye a bázishoz viszonyítva közel 9 százalékos felfutást jelent.

A teherkocsik gazdaságos kihasználására jellemző célkitűzések teljesítésénél, így a statikus és a dinamikus terhelésnél — *bár eredményeink ezeknél a mutatóknál is jobbak, mint az elmúlt esztendőben* —, a tervhez viszonyítva *némi elmaradás mutatkozik.* Az eredményesebb munka bizonyságául szolgál azonban itt is az, hogy a kocsitartózkodási átlag idő csökkenése — *a bázisidőszak eredményéhez mérten* —, elérte a 70 percet, ami számottevő mértékű kocsióra kiküszöbölését eredményezte.

Kik kaphatnak üzemi jutalékot

A Szakszervezetek Országos Tanácsa 1964. decemberi — 89/1964. (XII. 19.) számú — határozata újabb irányelveket adott az üzemek, vállalatok dolgozói által *évenként kiérdemelt nyereségrészesedés felosztásának rendezésére.* E határozat alapján a nyereségrészesedés — a vasutnál üzemi jutalék — felosztásának szabályait összhangba kellett hozni a *Munka Törvénykönyve* időközben módosított fejezetével.

A SZOT határozata szerint a nyereségrészesedés felosztásának szabályait az irányelvek alapján *az üzemi tanácsok állapítják meg.* Az üzemi tanácsok a vasút vállalatánál önállóan határozzák meg a felosztási szabályokat. Ezek a szabályok csak az adott vállalat dolgozóira vonatkoznak.

A vasút — nem vállalatoknál, vagy költségvetési szerveknél foglalkoztatott — dolgozoi *1959-tol üzemi jutalék címén részesülnek a vasút többleteredményeiből.* Az üzemi jutalék felosztásának 1965. évi szabályozását a *Hivatalos Lap* folyó évi 21. számában tették közzé. E rendelkezés az egyéni jogosultság feltételeit, az üzemi jutalék összegére vonatkozó szabályokat és a vegyes rendelkezéseket — ezen belül a jogorvoslati lehetőségeket — tartalmazza.

Az üzemi jutalékra jogosultság egyéni feltételei

A Munka Törvénykönyve több rendelkezése előnyösebb helyzetbe hozza azokat a dolgozókat, *akik a vállalatnál hosszabb idő óta dolgoznak, vagy hosszabb időtartamú folyamatos munkaviszonnyal rendelkeznek.* Az üzemi jutalék szabályzat is biztosítja ezeket az előnyöket. Ugyanis alapfeltétel, hogy azok kaphatnak üzemi jutalékot, *akik december 31-ig egyéves folyamatos munkaviszonnyal rendelkeznek,* de kétévi folyamatos munkaviszonyra van szükség annál a dolgozónál, aki korábbi munkaviszonyát

— egy éven belül kétszer, vagy többször,

— illetve az ilyen évet követően csak egyszer is felmondta — kivéve az Mt. V. 30. §. (2) bekezdés a—f pontjaiban említett eseteket — továbbá,

— akinek előző munkaviszonya bírói ítélet, vagy fegyelmi határozat következtében elbocsátással szunt meg.

A felesleges reklamáció megelőzése végett említjük meg, hogy még az *1—2 napos fizetés nélküli szabadságok,* vagy igazolt távollétek is megszakítják a ténylegesen munkában töltött időt, a munka folyamatosságát.

Vannak azonban olyan igazolt távollétek, amelyeket úgy kell tekinteni, mintha a dolgozó ez idő alatt is munkát végezne. Szabályzatunk III. rész 2. pontjában tételesen felsorolja ezeket az eseteket. Eszerint a ténylegesen ledolgozott időn kívül munkában töltött időnek kell tekinteni:

a) a fizetett szabadságot,

b) a szülési szabadságot,

c) a fegyveres testületekhez *(honvédség, munkásőrség)* továbbképzésre behívottak szolgálati idejét,

d) azt az igazoltan mulasztott időt, amelyre munkabér jár (Mt. 69. §.)

e) a mozgalmi szervek és a MÁV részéről történt iskolára, tanfolyamra küldés esetén az ott eltöltött időt,

f) a dolgozó önhibáján kívül betegállományban töltött időt, továbbá az üzemi baleset és gyermekápolás címén fizetett táppénzes időtartamot,

g) a MÁV-nál utolsó éves ipari tanuló minőségben eltöltött időt.

A felsorolásban szereplő távolléteket — kedvezményként — azért kell munkában töltött időnek tekinteni, mert azok vagy közérdekből való távollétek. *(a tartalékos katonai szolgálat, ülnöki megbízatás, iskolára küldés)* vagy mert más jogszabály biztosítja a dolgozónak, hogy munka nélkül is munkabérben és egyéb juttatásban részesüljön *(fizetett, vagy a szülési szabadság.)* A vasútnak különös érdeke fűződik ahhoz, hogy figyelembe vegye ezeket az időket, például a MÁV-nál az utolsó éves ipari tanuló minőségben eltöltött időt.

Új kedvezmény

Mint új kedvezményt, külön ki kell emelni és *ledolgozott időnek kell tekinteni azt az időt is, amelyet a dolgozó önhibáján kívül tölt betegállományban.* Eddig csupán azokat a betegállományban töltött időket sorolta ide a korábbi szabályzat, melyeknek a dolgozó önhibáján kívül keletkezett üzemi baleset volt az előidézője. A kedvezmény kiszélesítését indokolja, hogy a vasutas dolgozók a sajátos munkakörülmények folytán *legtöbbször nem önhibajukból kerülnek betegállományba, hanem éppen az időjárás, vagy egyéb kedvezőtlen körülmények okozzák megbetegedésüket.*

Egyes esetekben méltánytalan lenne, ha a korábban említett egyévet folyamatos munkaviszony hiánya miatt nem lehetne az egyébként arra érdemes dolgozót üzemi jutalékban részesíteni. Szabályzatunk tehát *méltányolja azokat az eseteket, amikor a dolgozónak egészségi, családi, vagy egyéb körülményei folytán különös érdeke fűződik ahhoz, hogy munkaviszonya egyéves folyamatosságának bevárása nélkül lépjen ki munkahelyéről.* Az ilyen méltánylást érdemlő esetekre mondja ki a szabályzat, hogy:

Részleges üzemi jutalékra jogosultak a ténylegesen és folyamatosan ledolgozott idő arányában — az egyéves folyamatos munkaviszonytól függetlenül — azok a dolgozók is, akiknek a munkaviszonya az Mt. V. 30. § (2) bekezdése a—f. pontjainak valamelyikében foglaltakra hivatkozott felmondással, vagy az Mt. 32. §. (1) bekezdés a—b. pontjaira alapított felbontás következtében szűnt meg — feltéve, hogy a tárgyévben legalább három hónapot a MÁV-nál ledolgoztak.

Részleges üzemi jutalék is fizethető

Vannak olyan esetek is, amelyek indokolttá teszik, hogy az egyéb feltételek fennforgása esetén *akkor is kapjon a dolgozó részleges üzemi jutalékot, ha ténylegesen nem dolgozott 3 hónapot a MÁV-nál.* Ezeket az eseteket is tételesen sorolja fel a szabályzat, mely szerint *három hónapnál rövidebb folyamatosan és ténylegesen ledolgozott munka alapján is jogosult üzemi jutalékra az a dolgozó,*

— akinek évközben átszervezés, vagy létszámfelesleg címén (Mt. 29. §. (1) bekezdés b), c. pont alapján) felmondtak,

— akit a MÁV-hoz, illetőleg a MÁV-tól áthelyeztek,

— akit a MÁV-tól pártvagy tömegszervezetekhez, államigazgatási szervekhez fizetés nélküli szabadsággal átengedtek, vagy fizetés nélküli szabadság beszüntetése mellett onnan visszarendelték,

— aki önhibájából volt betegállományban,

— aki a dolgozó anyákat kötelezően megillető fizetésnélküli szabadságon volt, (Mt. 98., 98/A. és 98/B. §.)

— aki évközben nyugdíjba került,

— akit tényleges katonai szolgálatra bevonult, vagy onnan leszerelt *(utóbbi esetben azonban csak akkor, ha a MÁV-tól vonult be és a leszerelest követően közvetlenül a MÁV-nál jelentkezett szolgálattételre),*

— akit közép- vagy felsőfokú tanintézet nappali tagozatára vettek fel,

— akit a fegyelmi büntetés hátrányos következményei alól évközben mentesítettek, a mentesítést követő időre,

— aki a MÁV-nál javítónevelő munkán van, feltéve, hogy a ténylegesen és folyamatosan ledolgozott ideje és a javító-nevelő munkán töltött ideje az év folyamán együttesen eléri a három hónapot,

— és az évközben elhalálozott dolgozó *(ilyen esetben az üzemi jutalékot hátramaradottja — örököse — részére kell kifizetni.)*

Ezeken kívül — *a ledolgozott idő arányában — részleges üzemi jutalékot kapnak azok a dolgozók is, akik meghatározott időre voltak, illetve vannak alkalmazva, feltéve,* hogy a MÁV-nál legalább három hónapos folyamatos munkaviszonyuk van.

Lapunk következő számában az üzemi jutalék összegére — ezen belül *a növelő és a csökkentő,* tehát az egyenként üzemi jutalékot befolyásoló tényezőkre — vonatkozó szabályokat ismertetjük.

Banka József

Június 26-án Veszprémben a szakszervezetek megyei tanácsának székházában tanácskoztak a legjobb vasutas, közlekedési és postás ifjúsági szocialista brigádvezetők. A tanácskozást Zubor István, szakszervezetünk közgazdasági osztályának vezetője nyitotta meg, majd Bujáki Konstantin, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium személyzeti és munkaügyi főosztályának vezetője tartott beszámolót a szocialista brigádmozgalom helyzetéről, ezen belül az ifjúsági szocialista brigádok tevékenységéről.

(Hemző Károly felv.)

KEDVEZMÉNYES ÜDÜLTETÉS A SZÁMOK TÜKRÉBEN

A nyari üdülési főidény minden évben a 13. turnussal kezdődik és a 18. turnussal ér véget. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy június elején kezdődik és augusztus végéig, szeptember elejéig tart.

Most az üdülési főszezon nyitánya után időszerű számba venni, hogy a vasutas dolgozók közül *hányan részesültek az elmult évben kedvezményes szakszervezeti üdültetésben és hányan üdülhetnek ebben az évben.*

A SZOT elnökségének határozata értelmében 1964-ben szakszervezetünk *13 830 darab beutalójegyet kapott.* Ebből 12 319 beutalót használtak fel. A vállalatok és hivatalok által üzemeltetett üdülőkben a szakszervezeti bizottságok 4958 felnőtt és 2223 gyermek üdültetését szervezték meg.

A felnőttek száma 697, a gyermekeké 231-gyel volt magasabb az előző évinél.

A SZOT elnöksége vonatkozó határozatai alapján *tovább javult a beutalójegyek felosztási rendszere.* Különösen az üdülőszanatóriumi beutalók egész évre, a kedvezményes beutalóknál pedig a félévre történt kiadását jelentett előnyös változást. Az alapszervezetek így tervszerűbben tudnak gazdálkodni a beutalójegyekkel.

Külföldi üdültetésben 639 dolgozó részesült. Üdülőszanatóriumi beutalót 530 vasutas vett igénybe. *Kedvezően alakult a gyermeküdültetés is.* A SZOT nyári gyermeküdültetési akciója keretében 355, családdal együtt 297 gyermek üdült. A vasutasszakszervezet budapesti bizottsága 1964-ben 810 gyermeket üdültetett ugyancsak a SZOT gyermeküdülőtelepeinek keretében. Szakszervezetünk *balatonkenesei* üdülőtelepén pedig 1263 általános és középiskolás gyermek üdült.

Balatonkenesén eddig 1200—1300 gyermek üdültetését sikerült biztosítani. Ebben az évben az üdülő kapacitásának jobb kihasználásával 2400 gyermek üdültetésére van lehetőség.

A felnőtt üdültetésnél az idén már érvényben lépett a SZOT 1964. december 19-i határozata, mely szerint

egymást követő főidényben a dolgozók nem részesülhetnek kedvezményes szakszervezeti üdültetésben.

Ez a rendelkezés már az 1964. évben SZOT-üdülésben részesültekre is vonatkozik. *Az üdülőjegyek elosztási rendszere is megváltozott. A SZOT elnöksége a beutalójegy keretszámokat az egyes szakmák területenkénti számarányának megfelelően 19 megyére és külön Budapestre osztja fel.* 1965-re kedvezményes felnőtt, családos felnőtt, üdülőszanatóriumi 21 napos, hajó belföldi, külföldi, külföldi csere és turista üdülési lehetőségeket figyelembe véve a budapesti bizottság összesen 3542 darab beutalójegyet kapott. Országos viszonylatban a múlt évihez hasonló mennyiségű beutalójegy áll rendelkezésre.

Kormányrendelet írja elő az üzemi balesetek kötelező bejelentését

Az utóbbi időben több dolgozó fordult szakszervezetünk munkavédelmi főfelügyelőségéhez azzal a kéréssel, hogy a korábban szerzett sérülést — *melyet otthon történt balesetnek tüntettek fel, vagy egyaltalan nem vették fel a nyilvántartásba, illetve a balesetbejegyzési könyvbe* — ismertessük el üzemi balesetnek.

Nem szorul különös magyarázatra, hogy ezeknek a sérüléseknek utólagosan üzemi balesetnek való elismertetése milyen sok nehézséggel jár. Az esetek nagy részénél megállapítható, hogy a balesetek bejelentésének elmulasztása, illetve *„nem üzemi baleset"-ként* való kezelése hátterében egyrészt a dolgozók kellő felvilágosításának hiánya, másrészt a vállalatok, szolgálati helyek, ezen belül *egyes vezetők felelősségének elkendőzése,* sokszor anyagi érdekeltsége forog fenn. Hozzájárul mindehhez

a sérülést előidéző valódi okok feltárásának hiánya, a balesetvizsgálatok elégtelensége,

továbbá az is, hogy a baleset bejelentés és adatszolgáltatás kötelezettség elmulasztásához eddig nem fűződtek jogkövetkezmények.

A kormány, a SZOT és a Legfőbb Ügyész előterjesztése alapján rendeletet hozott, melyben *az üzemi balesetek bejelentésével összefüggő kötelezettségek elmulasztását szabálysértésnek nyilvánítja.* Szabálysértést követ el és 3000 forintig terjedhető pénzbírsággal sújtható az üzemnek, vállalatnak, szolgálati főnökségnek az a felelős dolgozója, aki az üzemi balesetet az arra illetékes szerveknek — az 1965. évi 17 sz. MÁV Hivatalos Lapban ismertetett szerveknek — nem jelenti be, a tudomására jutott baleset eredetét nem vizsgálja ki, a balesetről nem vesz fel jegyzőkönyvet, vagy a baleset nyilvántartásba vételéről nem gondoskodik. A jövőben ilyen esetben — szabálysértési eljárás mellőzésével — *a szakszervezet munkavédelmi felügyeleti szervei szintén 3000 forintig terjedhető bírsággal büntethetik a mulasztókat.*

Az egész ország érdeke azt kívánja — *és az szocialista társadalmunk jellegéből adódik* —, hogy a balesetek okok feltárásával, ennek alapján a megfelelő intézkedések megtételével megelőzzük a baleseteket, elejét vegyük az egészségi károsodásnak. A szabálysértési rendelet értelmében

megengedhetetlen, hogy a balesetek eltitkolásával, ezen belül esetleg dolgozók hátrányos helyzetbe hozásával szépítsük a baleseti statisztikát.

Valamennyiünknek arra kell törekedni, hogy az a helytelen szemlélet, amely a balesetek szépítésénél, illetve eltitkolásánál még fellelhető, minél előbb megszűnjön.

T. J.

Munkavédelmi vándorkiállítás

Már több mint egy hete annak, hogy féléves országjáró útjára indították a vasutas-szakszervezet és a Vasúti Főosztály *munkavédelmi vándorkiállítását.*

A két vasúti kocsiból átalakított tágas kiállítási terem *valóságos dokumentum gyűjtemény a könnyelműségről, a felelőtlenségről.* Fényképek, megdönthetetlen bizonyítékok igazolják, mennyire könnyelműen végzik egyesek felelősségteljes munkájukat S talán az elmúlt évi *szomorú statisztika* is — amelyet az egyik tablóról jegyeztünk fel —, a 63 halálos és 38 csonkulással járó baleset másképpen alakulhatott volna, ha pontosan betartották volna az utasításokat, rendeleteket, munkavédelmi szabályokat.

Csak az elismerés hangján szólhatunk erről a kezdeményezésről, hiszen a kiállítás megrendezéséről, hiszen félév alatt — ennyi ideig lesz távol a kiállítás —, az ország valamennyi nagyobb csomópontját, állomását bejárja majd.

A vándorkiállítás anyagán kívül a látogatók még *munkavédelmi oktatófilmeket* is láthatnak — a kocsiba vetítőgepet is szereltek — és *balesetvédelmi előadásokat* is hallgathatnak majd.

Budapestről Záhonyba indult a kiállítás, majd folytatja a vándorutját tovább az acélüzemekben.

Baleseti krónika

Május 29-én a 2530 sz. személyvonat Rákos-állomáson elütötte *Oláh Ferenc* vonatkísérőt, aki kórházba szállítás után belehalt sérüléseibe. A vizsgálat szerint a baleset azért következett be, *mert nevezett a Rákos állomáson áthaladó 451 sz. gyorsteher vonat elől a 2530 sz. személyvonat ürszerelvényébe lépett.*

★

Június 3-án a Kőbánya teherpályaudvaron áthaladó 3713 sz. vonat halálra gázolta Hering Károly kocsirendezőt. A baleset azért következett be, mert Hering a 3663 sz. összeszáró vonatnak a 3713 sz. vonat ürszerelvényében állva adott jelzést.

★

Június 4-én *Tarcal* állomáson a 2386 sz. vonat összeállítása közben a zúzott kővel rakott szalasztott 470 539 kocsi elütötte *Hajdu János* zárfékezőt. Nevezett bal lábát a kocsi szétroncsolta. A baleset Hajdu János figyelmetlensége miatt történt.

★

Június 17-én 15 óra 20 perckor a debreceni szertárfőnökség munkásfürdőjében elhelyezett boyler erősen korrodált füstcsöve túlnyomás következtében felszakadt. A fürdőben tartózkodó *Mózes József, Szabó II. Imre és Domonkos János* szertári dolgozók a felszabadult nagymennyiségű forró göztől égési sérüléseket szenvedtek. *A kórházba szállítás után mindhárom dolgozó belehalt sérüléseibe.* A vizsgálat megállapításai szerint a balesetet a rendszeres ellenőrzés és felügyelet hiánya a nyomástartó berendezésekre vonatkozó szabályok elmulasztása okozta. A vizsgálat még tart.

A közgyűlés határozatot hozott

A *Vasutas Biztosító Egyesület* június 20-án tartotta 89. évi rendes közgyűlését. A közgyűlés résztvevői a világ békeszerető népeihez csatlakozva elítélték az Egyesült Államoknak a Vietnami Demokratikus Köztársaság ellen irányuló agresszióját. A közgyűlés határozata alapján az egyesület — a szolidaritás jegyében országszerte megindult akcióhoz csatlakozva — *7000 Ft-ot* ajánlott fel a vietnami nep megsegítésére.

A közgyűlés megemlékezett az árvíz által sújtott lakosságról, a védekezésben részt vevők példamutató helytállásáról. Az árvízkárosultak megsegítésére indított országos mozgalomból az egyesület is részt vállal. *A károsultak megsegítésére 8000 forintot ajánlottak fel.*

A felajánlott összeget az egyesület az ügyviteleben előírt takarékossági intézkedésekkel biztosítja.

Új vágányhídmérleg

A Hódmezővásárhelyi Mérleggyár műszaki kollektívája és a szegedi rakodó karbantartó műhely mérlegrészlegének *Béke* szocialista brigádja új vasúti mérleghidat épített *Hódmezővásárhely* állomáson.

A mérleg az eddigi szegecselési eljárás helyett hegesztéssel készült. 1100 kg-mal könnyebb és lényegesen olcsóbb a régiénél.

Cserháti József
Szeged

Másodpercenként ezer művelet

Beszélgetés egy fiatal kibernetikussal

Fehér Mátyással, a fekete, göndör hajú, mindig mosolygós fiatalemberrel hat évvel ezelőtt találkoztam utoljára. Akkor még a budapesti Kölcsey Gimnázium tanulója volt. S most, az évek múlása után a hat év előtti diáknak csak a vonásait fedezem fel. A IV/a osztályos tanulóból azóta matematikus lett. Ezt bizonyítja diplomája is, amelyet a moszkvai *Lomonoszov* egyetemen állítottak ki és írtak alá 1964. december 27-én.

Mindössze fél éve, hogy ismét Budapesten van. Talán kissé még szokatlan is. De ahogy elnézem otthonos, közvetlen mozgását itt, a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* Mészáros utcai emeleti szobájában, az az érzésem, megbarátkozott már környezetével, a munkatársakkal és a Déli pályaudvar füstös, kormos levegőjével is

Ilyen a vasút

Az íróasztalon végighúzza az ujját, majd felém mutatja.

— *Látod, ilyen a vasút, korom és füst* — majd elmosolyodik.

Tudom, hogy viccel. Talán egy kicsit zavarban is van, mert még ő is, én is keressük a szavakat. Sokáig ültünk és beszélgettünk, amíg ismét a régiek voltunk.

Furcsa egy helyzet. Hol ő kérdez, hol én, majd félbeszakít.

— *A kibernetika bonyolult vezetési és irányítási problémákkal foglalkozik. Analógokat, összefüggéseket keres különböző tudományok között, kutatja a törvényszerűségeket, az anyagi megvalósulástól függetlenül, és ezeket alkalmazza azon a területen, amellyel épp a kibernetika foglalkozik. Mindezeket a kutatásokat természetesen az elektronikus számológép segítségével végezzük.*

Ember és gép együtt dolgozik

Az Adatfeldolgozó Főnökség kis épületében halkan zümmög a francia Bull-Gamma gyártmányú elektronikus gép. Jelenleg a fuvardíj elszámolást ellenőrzi és számlázza nagy sebességgel. *Másodpercenként ezer műveletet végez.* Nagyon soknak tűnik ez a sebesség, de akik tudják, hogy másodpercenként egymillió sebességű gép is van, azok nem csodálkoznak.

Igen, a sebesség, a gyorsaság az egyik döntő tényezője az elektronikus gépeknek. Egy egyetemi tankönyvben ezt olvashatjuk ezekről: „Az elektronikus számológépek előbb a tudományos, majd a gazdasági életbe való bekapcsolása további lehetőségeket tárt fel, amelyek alkalmasnak bizonyultak az olyan bonyolultabb feladatok gépi végrehajtására is, amit a múltban lehetetlennek tartottak. Az elektronikus gépek legfőbb előnye a hagyományos gépekkel szemben, nemcsak a nagyobb sebességben és nagyobb kapacitásban nyilvánul meg, hanem abban, hogy képesek algoritmizált feladatok automatikus megoldására, illetve végrehajtására. A gyorsaság és a kapacitás bármilyen mértéke sem lehet hatékony akkor, ha nem párosul emberi értelemmel."

Tehát a gép és az ember együtt dolgoznak.

Fehér Mátyásnak is az a feladata, hogy kiszolgálja a gépet, programokat készítsen, hogy aztán a gép bennünket, a társadalmat, a haladást, a jobb és gazdaságosabb munkát segítse.

Kibernetika a vasút szolgálatában

Visszatértünk az irodába, ahol egy vaskos matematikai számítást mutat.

— *Ez a most készülő egyik programunk. Azt vizsgáljuk kollégáimmal együtt, hogy egy adott fővonalon milyen elegyet célszerű és gazdaságos irányvonatként vagy vegyesvonatként továbbítani.* Az elegyáramlat felmérését három fővonalon, Ferencváros—Záhony, Budapest—Miskolc—Záhony és Budapest—Hegyeshalom között végezzük. Ha elkészül a program, az előzetes számítás, a különböző alternatíva, akkor mindezt betápláljuk a gépbe és az *pontosan közli az eredményt*, hogy például Ferencvárosból Záhonyba, mondjuk leggazdaságosabb szolnoki rendezéssel továbbítani a szerelvényt.

— *Egyszóval a kibernetika alkalmazása a vasút munkájában elképzelhetetlenül nagy segítséget nyújt. Itt van például a szénelosztás* — folytatja tovább. — *Ma már pontosan meghatározzuk, hogy a bányákból és a határállomásokról a szenet melyik fűtőházba, mennyit és milyen útvonalon szállítsuk. A gép által megkapott útvonal ugyanis a leggazdaságosabb és a legközelebbi.*

A korszerű közlekedés igényli a tudományos módszerek alkalmazását. A kibernetika, az elektronikus számítógépek, a matematikusok irányításával erre 100 százalékig képesek.

Szerényi József

Vasutasnapra

Az én apám is fékezőként kezdte,
Majd kalauz lett, s az már nagy dolog
A bajuszát ha hegyesre kifente,
A lányok szeme, jaj, hogy villogott.
Később a kalauzkocsiban trónolt,
És szolgálatban ő sosem ivott,
A trombitát megfújni, ó, de jó volt:
A „vezér úr" csak erre indított.

Bátyám — míg élt — a mozdonyát vezette
(Mely négyszázhuszonkettes számú volt),
A rét s az erdő elmaradt mögötte,
A szél fütyült s ő oly büszkén dalolt . . .
Míg egy vadászgép — nagy horogkeresztes —
A nyílt pályan orvul támadta meg,
És árva lett a négyszázhuszonkettes,
A feleség s a két kicsiny gyerek.

Azóta látom, egyre jobban látom;
A kék zubbony mily nagy szívet takar.
A szárnyas jelvény nékem jó barátom,
Mert szép jelent és szép jövőt akar.
Babéron ülni nem szabad ma mélán,
Nem írok hát sem ódát, sem zenét,
Egy perc elég. S én megszoritom némán
A vasutasok munkás két kezét.

Balogh Gyula

Ne hagyjuk gazdátlanul a vezényletet

Egy esztendeje annak, hogy a három nagy budapesti személypályaudvaron *megszűnt a vonatkísérői segédvezénylő szolgálat.* Azóta a *Déli* pályaudvaron egyáltalán *nincs*, a *Keleti* és a *Nyugati* pályaudvaron pedig csak egy állandó 8 órás nappalos segédvezénylő teljesít szolgálatot. *Vasár- és ünnepnapokon, valamint éjjel, gazdátlan ez a sok embert mozgató szolgálat.*

Nem ok nélkül panaszkodnak

Ez a körülmény szüntelen szóbeszéd tárgyát képezi az érdekeltek között. Számtalan kérelem, jelentés és soksok elégedetlen hang jutott el ezzel kapcsolatosan a *budapesti* igazgatósághoz. Eddig azonban nem hallgatták meg az érdekelteket. Pedig nem ok nélkül panaszkodnak.

Csendes szemlélői voltunk egy estének a Nyugati pályaudvaron, amikor a segédvezénylő szerepét az érkezési ügyeletes tiszt látta el. Negyvenöt perc alatt *Komárom, Örkény, Szentes, Szeged, Nyíregyháza, Záhony, Sturovó* és *Monor* felől érkeztek vonatok. Ilyenkor természetesen az ügyeletes a téren tartózkodik, fogadja a vonatokat, felügyel és szükség szerint váltóellenőrzést tart.

Az induló vonatokhoz jelentkező és az érkező vonatoktól lejelentkező személyzet vagy várakozik, vagy önmagát jelentkezteti, azaz jelöli ki a vezénylési naplóból. Ez semmiképpen sem jó, sőt alkalmas arra, hogy a szakasz hiányosan, vagy annak egyik-másik tagja *esetleg ittas állapotban* kerüljön a vonatra.

Az ügyeletesnek egyébként sincs módjában a szakaszok mozgását áttekinteni. Nem tud kapcsolatot tartani a szomszéd telepállomásokkal. De nem áll módjában az sem, hogy az esetlegesen *megkéső vonatokkal érkező fordaszakaszok* pótlásáról idejében gondoskodni tudjon.

Hétvégi problémák

Az egyik forgalmi szolgálattevőtől tudtuk meg a következőket: április 25-én, vasárnap megkésett a 3439 számú vonat, melyel a 3412 számú vonat szakasza érkezik. Ahogy ez ilyenkor lenni szokott, *az induló vonatról kellett levenni egy-egy embert*, hogy a 3412-es késés nélkül indulhasson. Ebben időben és gyorsan intézkedhetett volna.

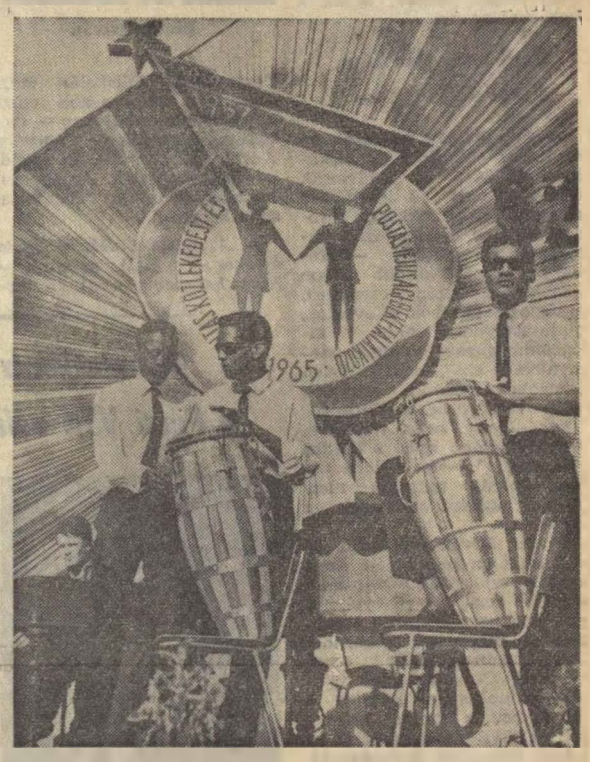
A vezénylő tiszt és a nappalos segédvezénylő minden igyekezete ellenére is *sok a probléma vasárnap esténként*, amikor 8—10 induló szerelvényt kell elküldeni a hétfői munkásvonatok részére. A szombaton délelőtt megbeszélt dolgok könnyen feledésbe mennek vasárnap estig, *ha nincs ki kézben tartsa azokat.* És mert nincs, ezért kell olyan megoldásokhoz folyamodni, melyek sokszor *ellenkeznek az utasítással, vagy a vasút érdekeivel.* Így történt ez június 13-án, vasárnap este a Nyugati pályaudvaron is.

Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes, megnyitó beszédét mondja

A szolidaritás, a béke és a barátság jegyében

Ragyogó napsütéses idő, igazi nyári kánikula várta június 27-én, Balatonalmádiban a XI. vasutas, közlekedési és postás ifjúsági béketalálkozó résztvevőit. A szolidaritás, a béke és barátság jegyében megrendezett találkozó zökkenőmentesen bonyolódott le. Az egész napos műsor, amely kora reggeltől alkonyatig, a különvonatok visszaindulásáig tartott, a legigényesebbeket is kielégítette.

A találkozó résztvevőit Harmati Sándor, vezérigazgatóhelyettes köszöntötte.



A Budapesten tanuló kubai egyetemisták öntevékeny együttese latin-amerikai dalokat adott elő a találkozón

Nagy sikerük volt a Népek táncai és dalai című műsorban fellépő öntevékeny, vasutas népi tánccsoportoknak

Erő, szépség, ügyesség — ezt jelképezi a postás tornászlányok gerendagyakorlata

Szöveg: VISI FERENC

Foto: FEJES LÁSZLÓ

Nagy sikerrel vendégszerepelt az NDK-ban szakszervezetünk központi vegyeskórusa

Négy évvel ezelőtt, 1961-ben volt első ízben kéthetes hangversenykörúton a schwerini vasutas kórus meghívására szakszervezetünk központi vegyeskara a Német Demokratikus Köztársaságban. A schweriniek vendégszeretete tartós barátságot teremtett a két kórus dalosai között. Azóta sokszor fordult a posta az NDK és Magyarország között. Rendszeresen beszámoltak egymásnak életük, munkájuk alakulásáról, a szocialista építés új sikereiről.

Június 10-én a *Szocialista kultúráért* jelvénnyel és a Népművelési Intézet *Aranykoszorújával* kitüntetett központi vegyeskórus 60 tagja, *Halász Béla*, a szakszervezet központi zeneiskolája igazgatójának vezetésével, ismét elutazott Schwerinbe. A vendéglátó kórus küldöttei már a demokratikus Németország határállomásán, Bad-Schandauban fogadták kórusunkat.

Az első szereplésre Berlinben került sor. Kórusunk a szovjet és csehszlovák, valamint a német testvérkórusokkal együtt részt vett *a német vasutasnap központi ünnepségein*, a Friedrichstadt Hallében.

Az NDK fővárosából Schwerinbe utaztak, ahol a régi barátok ezernyi figyelmességét és vendégszeretetét élvezhették. *Schwerinben első alkalommal a vasutasok kultúrotthonában léptek fel, közel félezres közönség előtt*, majd nagysikerű műsort adtak a Szabad Német Szakszervezetek megalakulásának 20. évfordulója alkalmából rendezett városi ünnepségen.

Ellátogattak a kedvelt Keleti-tengeri üdülőhelyre, Kühlungsbornba is, ahol önálló hangversenyt adtak az üdülők részére. A hangversenyen a magyar SZOT üdülőcsoport is részt vett. A lelkes és népes nemzetközi hallgatóság *viharos tapssal, nagy elismeréssel* jutalmazta a kórus produkcióját.

Az egyik legnagyobb Keleti-tengeri hajókikötőben és vasúti pályaudvaron, *Rostockban, majd Warnemündében, Wismarban* és *Zippendorfban* is látogatást tett az együttes.

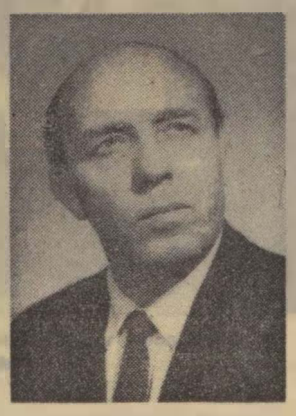
A vegyeskórus feledhetetlen baráti találkozók, hangversenysikerek, igaz barátok szeretetének élvezetével tért haza. A baráti látogatás viszonzására most a Budapesti Központi Kórus, a debreceni és a szegedi kultúrmunkások és dalosok készülődnek. A schwerini kórus ugyanis augusztus közepén látogat el hazánkba.

Kovács János

„Meg kell szeretni, s meg kell szerettetni ezt a sportot"

Ez a hitvallása Pintér Istvánnak, aki 30 éve él a BVSC birkózóinak világában

Éppen harmincöt esztendeje annak, hogy a Kecskeméti Torna Egylet tornacsarnokában az FTC—KTE ökölvívóviadal előtti ifjúsági bemutató mérkőzésen klubtársa nagyon eltaláta az akkor 17 esztendős *Pintér István* orrát. Hamar véres lett ezután ellenfele keszty ű je, a két fiatal ökölvívó meze, *s az egész küzdelem nem volt valami épületes látvány.* Meg aztán még valami történt: bár a találkozó előtt kihirdették, hogy nem állapítanak meg győztest, végül ez is megtörtént — *a fiatal sportoló a hazai közönség előtt fájdalmas vereséget szenvedett.* Ekkor dőlt el, hogy végleg búcsút mond a bokszkesztyűnek ...



Pintér István

Menj haza fiacskám, erősödj meg...

— *Egy helyen tartották az egyesület ökölvívói és birkózói edzésüket* — emlékezik vissza a most 52 esztendős sportember, a BVSC birkózószakosztálya és az ifjúsági válogatott keret edzője. — Néhány nappal később előbb megvártam szép csendben, amíg az ökölvívók eltávoztak, majd nagyon félénken, 47 kilogrammos testsúlyommal odamentem az edzőhöz, Lakó Lászlóhoz, azzal a kéréssel, hogy vegyen be a birkózók közé: *„Menj haza, fiacskám, erősödj előbb meg, s azután jelentkezz!"* — ez volt a válasz, immár második nagy szomorúságként a fiatalember életében.

Pintér István elmondja, az volt akkor a szerencséje, hogy a KTE birkozószakosztálya ellentétbe került az edzővel, aki egy évig nem látogatta az edzéseket. Mégiscsak elkezdhetett birkózni, kitűnő eredménnyel: *Csongrád város ifjúsági bajnokságán győzött a légsúlyban,* s hamar kiszorította a KTE első csapatából az akkor már szép sikereket elért *Muha Pált.* Íme, így kezdődött...

Indulás a Szőnyi úton

— *Azóta sok minden történt* — mondja Pintér István, aki jelenleg felügyelői rangban a Vasúti Főosztály könyvtárában dolgozik. — *Éppen harminc évvel ezelőtt feljöttem Budapestre,* s a B. Vasutasban, a Szőnyi úti birkózóteremben *Elő d József* edző már szívesen fogadta jelentkezésemet. Állást is kaptam a *Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség* pályamunkásaként, majd a Kerepesi úti Üzletvezetőség irodasegédtisztje lettem. Katonáskodás is zavarta egy ideig fejlődésemet a sportágban, de később egyre több jó eredményt vallhattam magaménak.

1936-ban és 1938-ban harmadik lett a magyar bajnokság könnyűsúlyú katagóriájában, majd a következő években — amellett, hogy többször nyert Budapest- és Újpest-bajnokságot — már második helyen kötött ki, sőt 1943-ban bajnoki címmel gazdagította a magyar vasutassport történelemkönyvét.

— Az igazi „szép sikereket azonban már a felszabadulás után értem el, főleg mint nevelő — mondja. — Két évig a válogatott keret tagja is voltam, s már majdnem pakoltam, hogy én is részt vegyek *Bóbis Gyulával* és a többiekkel a londoni olimpiai bajnokságon. Ekkor jött egy nagyon kellemetlen térdsérülés amely azután erősen visszavetett a sportolásban.

Három ifjúsági, hat felnőtt csapatbajnokság

Abban az időben különösen erős volt a vasutasok birkózógárdája: Bóbis és Pintér mellett *Szilágyi Gyula, Kovács Gyula* és *Szilvási Miklós* jelentette a sportág „ászait". 1947-ben az akkori MÁV Consum edzője lett, *s azóta egyik irányítója a BVSC birkózó sportjának.* Pintér István, aki a *magyar ifjúsági bajnoki címet szereztek versenyzőink az utóbbi években, s ha hozzávesszük a fiatalok legutóbbi három, s a felnőttek hat országos kötöttfogású csapatbajnokságát, elégedettek lehetünk. Mégis azt szeretném, ha a fiatalok részvétele ebben a sportágban, amely annyira munkaigényes, nem lenne olyan rapszódikus, mint amilyen. Egyszer jönnek, másszor elmaradnak az edzésekről ...*

A hetven főt számláló szakosztály, amely a sportág nagyjait tekintve Bóbis, Kovács Gyula, Szilvási és mások nyomdokain halad, tehetséges fiataljai: a válogatott ifjabb *Pintér István, Varga István* és a többiek révén még sok örömet szerezhet a sportág szerelmeseinek. Bízhatunk ebben, hiszen ennek a nagyon szerény modorú sportembernek, akit hivatali kollégái is szeretnek, ez a hitvallása: *„Mindenkit arra intek a szakosztályban, s ha tehetem a sportág egyéb területein is, hogy meg kell szeretni, s meg kell szerettetni ezt a szép küzdősportot ..."*

Maros László

Bemutatjuk a Tolnai-ikreket, a Pécsi VSK válogatott tornásznőit

Tolnai Klára

Tolnai Márta

Május 30-án *Ozdon* rendezték az országos vidéki felnőtt női tornász bajnokságot. Ezen az I. osztályú versenyen a bajnoki címet és a második helyet a *Tolnai* lányok, a Pécsi VSK kitűnő versenyzői szerezték meg.

Pécsett, a Számviteli Főnökségen, munkahelyükön kerestük fel *Erdősiné Tolnai Mártát* és ikertestvérét, *Tolnai Klárit,* hogy gratuláljunk szép sikerükhöz.

— *Köszönjük a gratulációt* — mondta Márta.

— Hallottuk, hogy testvériesen megosztoztak a szerenkénti verseny győzelmein ... — jegyeztük meg.

— *Nem egészen* — szólt Klári — *mert én csak gerendán nyertem, Márta pedig korláton, talajon és lóugrásban is első lett.*

Klári két héttel később az országos felnőtt női első osztályú egyéni bajnokságon a negyedik helyen végzett. (Mártát a Szövetség nem engedte indulni.)

A két 23 éves tornásznő megtévesztésig egyforma, le sem tagadhatnák, hogy ikrek. De egyformák abban is, hogy 1952-ben egyszerre kezdtek tornászni a PVSK-ban.

— Bizonyára a versenyeken is szurkolnak egymásnak?

— *Különösen én* — mondta Klári — *jobban izgulok Mártáért mint magamért.* Az edzéseken is mindig együtt vagyunk, főként amióta mindketten a válogatott keretben edzünk hetenként kétszer, Budapesten. Itt Pécsett *Horváth Leona,* az egykor sokszoros válogatott tornásznő az edzőnk, a válogatott keretben *Nagy Jenőné* tanít bennünket. Az edzéseken is mindig segítjük egymást, megfigyeljük egymás mozdulatait és kijavítjuk az esetleges hibákat.

— Nemcsak mi vagyunk tornászok a családban, hanem a nővérünk is, Eszter, asszony nevén Elekes Gézáné. Ő tornatanárnő Komlón.

— *Az én férjem is sportember* — mesélte vidáman Márta — *a PVSK NB I-es férfi kosárlabda csapatában játszik.*

Erdősi Lajos, Márta férje egyébként ugyancsak vasutas, s ő is a Számviteli Főnökségen dolgozik.

— Terveik?

— *A legnagyobb vágyunk* — mondotta Márta —, *hogy a következő olimpián, Mexikóban mindketten részt vehessünk ...*

— *Van egy közelebbi célunk is* — vette át a szót Klári. — *Felvételre jelentkeztünk a Testnevelési Főiskolára.* Nagyon közeledik már a felvételi vizsga ideje és ott úszásból, labdajátékokból meg atlétikából is felvételiznünk kell. Ez nem lesz könnyű, hiszen nekünk a torna mellett más sportágakkal eddig nem nagyon volt alkalmunk foglalkozni.

— *Most a férjem tanít bennünket kosárlabdázni* — jegyezte meg Márta — *és így reméljük, a labdajátékokkal sem lesz baj.*

Munkahelyükön és a tornateremben is *nagyon szorgalmasak a Tolnai lányok.* Bizonyos, hogy a felvételi vizsgán és a következő versenyeken is megállják a helyüket.

(Lőrincz)

A gépgyalu még nem gyalul

A tapolcai pályamesteri szakasz asztalosműhelye a régi kiselejtezett gépgyalu helyett hosszú huzavona után egy újat kapott. Pontosabban csak a kiutalást kapták meg, a főszereplő, a gépgyalu még nem érkezett meg Tapolcára. Így a pályamesteri szakasz asztalosai továbbra is kézi erővel végzik ezt a nehéz, fáradságos munkát.

Bognár Károly

Közlemény

A forradalmi munkás-paraszt kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének 1001/1965. (I. 16.) sz. együttes határozata alapján az „Észrevételek, javaslatok naplója" előreláthatólag augusztusban jelenik meg a Táncsics Könyvkiadó kiadásában. A napló tartalmazza a kormány és a SZOT együttes határozatát, és ismerteti használatának módját is.

A napló 192 oldal terjedelmű, műanyag kötésben 14 forintos áron kerül forgalomba.

A vállalatok, gazdaságok stb. a részükre szükséges példányszámot a Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóirat Kiadónál (Budapest VIII., Mező Imre út 19.b.) rendelhetik meg.

A vasúton való beszerzésére külön történik intézkedés.

A Hivatalos Lapból

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

24. számból: 114 306/1965. AI. E. Fogyó- és állóeszköz szükségletek biztosításának rendje az 1966. évre.

25. számból: 113 335/1965. 1/7.A. A villamos energia hőfejlesztés céljára való felhasználásáról szóló rendelet egyes rendelkezéseinek módosításáról és kiegészítéséről.

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József, Kasza Péter Szeged; Pintér Lajos Vácrátót; Bognár Károly, Dancs József Tapolca; Rapai István, Kiss Jozsef, Foki István, Laukó János Budapest; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Kovács István, Szombathely; Szentgáli István Gyöngyös; Szűcs Ferenc Hatvan; Volosinovszki János Debrecen; Molnár Árpád Pusztaszabolcs; Markos József Zalaegerszeg; Hoffmann József Veszprémvarsány; Kertész József Szekesfehérvár; Kiss Lajos Alsóörs; Kosár Mihály Hódmezővásárhely: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Németh László Budapest: **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Foki István Budapest; Borsányi Lajos Mezőtúr; Pintér Lajos Vácrátót: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Cseh Zoltán Szolnok: „47 év a MÁV szolgálatában" c. verse közlésre nem alkalmas.

HÍREK

Rendőrbravúr

Amikor a Nyugati pályaudvarról elindult a bukaresti gyorsvonat, a vasutasoknak és a várakozó utasoknak feltűnt egy ide-oda futkosó férfi. Csakhamar kiderült, hogy görög állampolgár. Az egyik kapus, Gombai Lászlóné tolmácsolta történetét.

Miközben a padon ülve várakozott a Berlin—Prága felől érkező és Bukarest felé induló gyorsvonatra, összebarátkozott egy fiatalemberrel. Amikor a vonat megérkezett és az utas az egyik bőrönddel felszállt, a másik bőrönddel a fiatalember kereket oldott.

Néma csend támadt. A vasutasok és az utasok arcára pír ült ki. Mindenki szégyelte magát egy eléggé el nem ítélhető cselekedet miatt.

— *Rendőr! Rendőr!* — *hallatszott itt is ott is.*

A pályaudvari őrszobán gyorsan intézkedtek. Alig telt el egy óra, telefonon közölték az őrssel, hogy a személyleírás alapján a VIII. kerületben egy szemfüles rendőr elfogta a tolvajt.

A vasutasok együtt örültek a most már örömében könnyező görög utassal.

Tanulság:

Nem mindig barát az az idegen, aki segítségét ajánlja fel! Nekünk vasutasoknak pedig mindig nyitott szemmel kell járnunk, hogy segíthessünk leleplezni a bűnözőket. — lyf —

— **Átadták rendeltetésének** az egymillió forint költséggel épült új bajai szertárat. A korszerű, minden igényt kielégítő épületben ebédlő, fürdő, és öltöző áll a dolgozók rendelkezésére.

— **Minor 125 néven kisméretű villamos műhelydarut** állítottak üzembe a francia vasúti műhelyekben. Az új darut főként esztergapadok, nagy teljesítményű daruk, csiszológépek és egyéb készülékeken megmunkált alkatrészek mozgatására használják. A mindössze 15 kg súlyú daru rádióhullámmal is irányítható.

— **15 fiatal hatvani vonatkísérő** közül 10 eredményesen vizsgázott a Szakma Ifjú Mestere mozgalomban. Közülük ketten arany-, négy-négy fiatal pedig ezüst-, illetve bronzjelvényt szerzett.

— **Szakmai tapasztalatcserén vett részt** Curtici határállomás szocialista brigádja a békéscsabai fűtőházban. A szocialista brigád baráti látogatását örömmel fogadták a békéscsabaiak.

— **Uj típusú vasúti pályakocsit készítettek** az NDK-ban. A Garant 32 vezetője és a kísérők fedett fülkében foglalhatnak helyet. A pályakocsi 45 köbcentis Diesel-motorja óránként 40—45 kilométeres sebességet is képes kifejteni. Teherbíró képessége 6 tonna.

— **Vasúti kocsikból átalakított öltöző és mosdót kaptak** a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. dolgozói. Az öltözőrészben 120 dolgozó kapott helyet.

— **A Keleti pályaudvar** kihelyezett üzemi gimnáziumában véget ért a tanítás. Az elmúlt oktatási évben még csak a III. osztályig jutottak el az öregdiákok.

— **Véradóankétot tartottak a szombathelyi járműjavítóban.** Az ankét részvevői a véradás jelentőségéről és a vér szerepéről hallottak ismeretterjesztő előadást, majd megtekintették a Száz éve alakult a Vöröskereszt és a Nem az én ügyem című filmet.

— **Uj öltözőszekrényeket kaptak** a Déli pályaudvar vonatkísérői. Ezzel régi problémájuk oldódott meg.

— **Személypénztáros-tanfolyamot rendezett** Alsóörs állomáson a szombathelyi igazgatóság III. osztálya. A tanfolyamon 30 dolgozó vizsgázott eredményesen.

— **Elektromos meghajtású, 1,5 tonnás rakodógépet** készítettek a Szovjetunió kalinyingrádi vagongyárában. A daru bármilyen csomagolású áru ki- és berakására alkalmas.

— **Megtartották a Szakma Ifjú Mestere mozgalomban részt vevők vizsgáját** Szeged állomáson. A vizsgázók közül hét fiatal arany-, 10 ezüst-, 1 pedig bronzjelvényt szerzett.

A FŐVIZSGÁLÓ

Alighogy elindult a vonat Sárospatak állomásról, máris terjedt a hír: itt van Gruber. Csak így röviden emlegeti mindenki — utasok és jegyvizsgálók egyaránt — a szigorú tekintetű, katonás rendet parancsoló ellenőrt.

Az utasok között is gyorsan szétfutott a vészhír! Készítgették elő a menetjegyeket.

— Huszas — mondják szinte egyszerre egy kártyázó vasutas társaság tagjai.

— Az arcképeseket is kérem felmutatni — így a jegyvizsgáló.

Kelletlenül kotorásznak a zsebekben. Amikor a kalauz tovább megy, az egyik megjegyzi:

— Ilyenkor, amikor Gruber felszáll milyen hivatalosak.

— Gruber ide, Gruber oda, negyvenszázulti — kiáltja az egyik kártyás.

— Csak meg ne bánd! — dünnyög a másik.

— Mit? az ultit?

— Nem is a Grubert! — hangzik nagy nevetés kíséretében.

Közben belépett a fővizsgáló. Erélyesen, de udvariasan szól:

— Kérem a jegyeket ellenőrzésre felmutatni!

Itt is, ott is rendben van minden. Csak a nagyhangú ember keresgél egyre idegesebben.

— Az ulti megvan, de amint látom az igazolvány nincs! — mondja az ellenőr, miközben a kalauzra kacsint.

— Otthon maradt — hangzik bűnbánóan. Csend lett. Csak a kerekek egyenletes danája hallatszott.

Holnap reggel az állomásfőnök elvtársnak bemutatja az arcképest — ítélkezik a fővizsgáló, és megy tovább a dolgára.

Megint csend lett!

Csak az ultis ember szólt: Nem is olyan veszedelmes ember ez a Gruber!

Főző István

Lakáscsere

— Budapest központjában levő III. emeleti nagyméretű 2 szoba komfortos MÁV szolgálati lakásomat elcserélném két I szobás lakásra. Telefon munkaidőben: 297—300, 296 mellék. Kutiné.

— Pécsi 3 szobás összkomfortos nagyméretű, olcsó bérű lakásomat elcserélném budapesti kétszobás komfortos MÁV-lakásért igényjogosulttal. Cím: Szabó, Pécs, Lenin tér 1.

— Elcserélném 1 szoba összkomfortos Bp. IX., Gyáli út 15 e. I. 16 sz alatti MÁV szolgálati lakásomat 2 szoba összkomfortos tanácsi rendelkezésű lakásra. Serfőző János, Déli pu. Nemzetközi információ 55—11.

— Elcserélném egyszobás, személyzetis társbérletemet fürdőszoba használattal, hasonló társbérletre, esetleg önálló szoba, konyhás lakásra. Érdeklődni lehet: Pitzer Tibor, 11—00, vagy 228—672 telefonon.

Felhívás!

A Vasutasok Szakszervezetének Zeneiskolája felvételt hirdet az 1965—66. tanévre a következő tanszakokra: zongora, hegedű, cselló, gitár, harmonika, ének, klarinét, szaxofon, trombita, harsona, szolfézs és zeneelmélet.

Tandíj: vasutasszakszervezeti tagoknak és hozzátartozóiknak évi 200, másoknak évi 400 forint. A tandíj három részletben fizethető. Beiratás: szeptember 1, 2, 3 és 4-én délelőtt 10-től délután 18 óráig a zeneiskolában: Bp. VII., Rózsa Ferenc utca 22.

MAGYAR VASUTAS
A szervezett vasutas dolgozók lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
A szerkesztő bizottság vezetője: Gulyás János
Szerkesztő: Visi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztősége: Budapest VI., Bencúr utca 11.
Telefon: városi: 229—872, 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

IX. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM Ára 40 fillér 1965. JÚLIUS 17.

ÚJ VASUTAS TISZTEKET AVATTAK

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, avató beszédét mondja. (Kiporl a 3. oldalon)

(Hemző Károly felv.)

A KPM KOLLÉGIUMÁNAK HATÁROZATA

Saját erőnkből pótoljuk az árvíz okozta veszteségeket

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium július 6-án *kibővített kollégiumi ülést tartott* a vasúti főosztály kultúrtermében. Az ülésen a minisztérium vezérkara és pártbizottsága mellett részt vettek a vasutas, a közlekedési, a postás és az építők szakszervezetének vezetői is.

A kibővített kollégiumi ülésen, amelyen megtárgyalták az árvíz okozta károkat, *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára elnökölt. Megnyitója után *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott beszédet.

— Ez az első olyan kollégiumi ülés, amelyen a közlekedési tárca dolgozóit felölelő négy szakmai szakszervezet vezetői is együttesen részt vesznek — mondotta a miniszter. — *Az árvíz elleni védekezés nagy áldozatokat kíván a közlekedés dolgozóitól, akik nagy mennyiségű anyagot, gépeket és a védekezéshez szükséges egyéb eszközöket gyorsan szállították a helyszínre, a legveszélyeztetettebb helyeken pedig maguk is részt vettek a mentésben.*

A nagy dunai árvíz az előzetes felmérések szerint több mint 110 millió Ft kárt okozott a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumhoz tartozó vállalatoknak. *Közös feladatunk, hogy a károk helyreállításával ne terheljük a népgazdaságot*, ne kérjünk többlet béralapot, anyagot, forgóeszközt és ne terheljünk más tárcákat sem. A minisztérium a szükséges intézkedések megtételével *saját erejéből is képes pótolni az árvíz okozta károkat.*

A miniszter beszéde után beterjesztett határozathoz csatlakozott *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Földvári Aladár*, a Közlekedési- és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára, *dr. Zsuffa Szabolcs*, a Postás Szakszervezet főtitkára és *Reszegi Ferenc*, az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének elnöke.

A kollégiumi ülés részt vevői egyhangúlag elfogadták az 1965. évi ár- és belvízkárok helyreállításának feladatairól beterjesztett határozatot.

A minisztérium irányítása alá tartozó szervezetek közlekedési, hírközlési, ipari és építőipari dolgozói az árvízzel folytatott küzdelemben, a veszély elhárításában, a károk helyreállításában eddig is példamutatóan vettek részt. *Szolidaritásuk, segíteni akarásuk megmutatkozik a károsultak megsegítésére indított kezdeményezésekben, az árvízkárok következményeinek felszámolásában is.* Ezért az együttes ülés köszönetét és elismerését fejezi ki.

Az egész magyar társadalmat átfogó nemes megmozdulásban a közlekedés és hírközlés dolgozói is számos munkafelajánlást tettek. Különösen jelentős kezdeményezések indultak el a szocialista brigádoktól, amelyek tagjai vállalják: *jobb munkaszervezéssel, a munkatermelékenység fokozásával, takarékos gazdálkodással elérik, hogy a közlekedés és hírközlés egésze önerőből, a népgazdaság újabb megterhelése nélkül állítja helyre az ágazat termelő berendezéseiben, útjaiban, vasútjaiban, postai hálózatában keletkezett károkat*, teljesítik az éves tervelőírások mennyiségi és gazdaságossági mutatóit.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kollégiuma, a minisztérium pártbizottsága, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete, a Vasutasok Szakszervezete, a Postások Szakszervezete és az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének elnökségei együttes ülésükön *számba vették az árvízzel kapcsolatos eddigi károkat, a helyreállítás legsürgősebb teendőit, a termelési, teljesítményi tervekben az árvíz miatt történt lemaradások behozásának feladatait.* Támaszkodva a közlekedés és hírközlés dolgozóinak eddigi kezdeményezésére, munkalendületére, lelkesedésére, az együttes ülés résztvevői elhatározták, hogy a Központi Bizottság 1964 decemberi határozatának végrehajtását változatlanul fő feladatnak tartva, felhívják a közlekedés és hírközlés dolgozóit, vezető szerveit:

a) országunk további gazdasági fejlődése, a párt- és a kormány célkitűzéseinek érvényesítése érdekében *az árvíz okozta károkat saját erőből*, a minisztérium szakágazatainak tervében biztosított személyi, anyagi, műszaki feltételek *ésszerűbb felhasználásával*, a népgazdaság újabb megterhelése nélkül állítsák helyre;

b) a termelési, teljesítményi, önköltségi tervek végrehajtásában bekövetkezett kieséseket a II. félévi nagyobb szállítási feladatok elvégzésével, *a munka jobb megszervezésével, takarékos gazdálkodással pótolják*, illetőleg hozzák be.

A fenti célkitűzések megvalósítása a tennivalók részletes számba vételét, a feladatok végrehajtásának rangsorolását, az anyagi-műszaki feltételek takarékos felhasználását követeli meg. *Gazdasági és mozgalmi szerveink vezetői segítsék elő a dolgozók, a szocialista brigádok és üzemrészek vállalásainak teljesítését.*

Az árvíz okozta károk helyreállítása, a teljesítményi és önköltségi tervekben mutatkozó elmaradás behozása, a II. félévben előttünk álló növekvő szállítási feladatok lebonyolítása, az erők szervezett átcsoportosítása, eredeti célkitűzéseink maradéktalan végrehajtása mellett az eddiginél is nagyobb erőfeszítést kíván meg.

A közlekedés- és postaügyi miniszter, a minisztérium pártbizottsága, a vasutas, a közlekedési, a postás és az építő szakszervezet elnökségei felkérik a közlekedés és hírközlés dolgozóit *az árvízkárok saját erőből való helyreállításához szükséges odaadó, fegyelmezett, balesetmentes munkára.* A gazdasági vezetők rugalmas intézkedésekkel folyamatosan biztosítsák a második félévi munka szervezettségét, a vállalások teljesítésének feltételeit. *A mozgalmi szervek aktivistái adjanak meg minden politikai segítséget a mozgalom sikeréhez, a vállalások teljesítéséhez.*

Az együttes ülés résztvevői meg vannak győződve arról, hogy ebben a munkában is biztosan számíthatnak a magyar közlekedés és hírközlés dolgozóinak öntudatára és munkaszeretetére.

Tiltakozó nagygyűlés

A milánói vasutasok *tiltakozó nagygyűlésen fejezték ki felháborodásukat a sztrájkoló vasutasok elleni bírói eljárások miatt.* Az SFI főtitkára, *Degli Esposti*, beszédében hangoztatta, hogy bár a perbe fogott vasutasokat felmentették, mégis a legfőbb politikai hatóságok és a vasútigazgatás egyetértésével folytatott eljárás megfélemlítési célokat szolgált, és határozott megsértése az alkotmányban biztosított sztrájkjognak. A nagygyűlés a sztrájkjog tiszteletben tartását követelő határozatot fogadott el.

Kiváló vasutasokat tüntettek ki

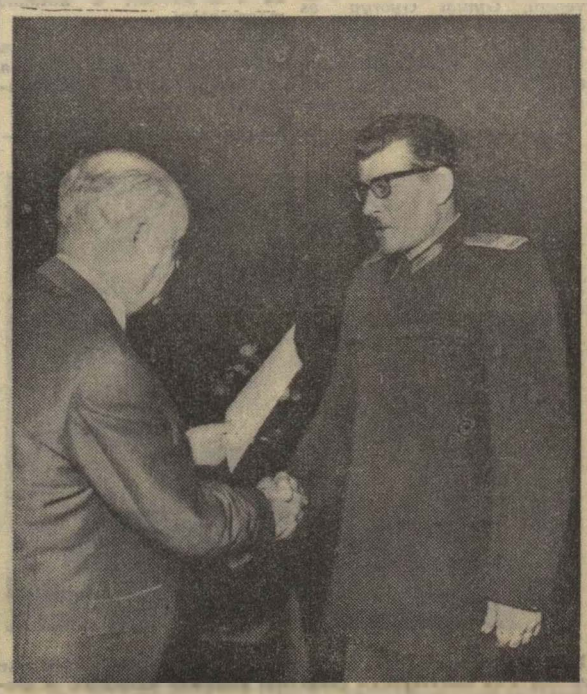
A XV. vasutasnap alkalmából július 10-én, szombaton délelőtt *bensőséges ünnepség zajlott le* a Vasúti Főosztály kultúrtermében. A vasúti munkában kimagasló eredményt elért dolgozóknak ekkor adták át a kiváló vasutas jelvényt.

Az ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, továbbá a Vasúti Főosztály számos vezető beosztású dolgozója.

A Himnusz elhangzása után *Rödönyi Károly* vezérigazgató köszöntötte a vasúti munka élenjáróit, a meghívott vendégeket, majd *dr. Csanádi György* mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében a vasút szerepéről, fejlődéséről és az utóbbi években elért eredményeiről beszélt. *Az új, a modern vasútról, amelynek a második ötéves tervben raktuk le az alapjait.* Ezután méltatta a vasutasok helytállását. Hangsúlyozta, hogy a dolgozók *nagy erőfeszítéseket tettek* az állami tervek teljesítése érdekében, *de hősiesen helytálltak* az árvíz elleni küzdelemben is.

Ünnepi beszéde befejező részében emlékeztetett a második félévben a vasútra, a közlekedésre háruló nagy feladatokra, majd 154 arra érdemes vasutasnak adta át a kiváló vasutas jelvényt.

A kitüntetettek nevében *Sásdi Zoltán* intéző, a Kelenföldi pályaudvar forgalmi szolgálattevője mondott köszönetet.



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kiváló vasutas kitüntetéseket

(Hemző Károly felv.)

Felajánlások az árvízkárosultak megsegítésére

Az árvízkárosultak megsegítésére indított mozgalom a vasutasok körében is egyre szélesebb méreteket ölt. Lapunk előző számában már hírt adtunk néhány olyan szolgálati helyről, ahol az elsők között ajánlottak fel segítséget. Az elmúlt napokban is számos olyan levél érkezett szerkesztőségünkbe, amelyben az árvízkárosultak megsegítéséről olvashattunk. Ezekből a levelekből szedtünk össze egy csokorra valót.

A *szolnoki járműjavító* dolgozói elhatározták, hogy egy napi keresetüknek megfelelő összeget juttatnak az árvízkárosultaknak. Ez 159 000 forintnak felel meg.

Szolnokról kaptuk a következő hírt is: *a szolnoki fűtőház Tisza táncegyüttese* egy külön műsoros estet rendez, amelynek bevételét befizetik az árvízkárosultak számlájára.

A *pápai fűtőházban* a szakszervezeti bizottság és a szolgálati vezetők irányításával rendezett gyűjtésen a dolgozók csaknem 10 00 forintot adtak össze az árvízkárosultak részére.

A *Nyíregyházi VSE* labdarúgó-csapata két mérkőzés bevételét ajánlotta fel az árvízkárosultak megsegítésére. Hasonló céllal rendeznek mérkőzést a *Székesfehérvári MÁV Előre* ökölvívói is.

A miskolci rendezőpályaudvar *szocialista pályamesteri szakaszának dolgozói másfél napi, a békéscsabai vasutasok* és a *sturovói Május 1* szocialista brigád tagjai egy napi keresetüket ajánlották fel.

Túl a féléven

A megnövekedett szállítási feladatok és az ebből származó nehézségek tették szükségessé, hogy Szegeden a két legnagyobb szállító fél, a MÁV és az AKÖV vezetői megtárgyalják az eddigi tapasztalatokat és tennivalókat.

A feladatok nagyok. Az 1964. évihez viszonyítva *a vasút által elfuvarozandó árumennyiség 3,3 százalékkal, az autóközlekedésé pedig 15,3 százalékkal emelkedik.* Mindezek további erőpróbát jelentenek a MÁV és az AKÖV fuvarozási feladataiban és kapcsolatuk alakulásában. A központosított el- és felfuvarozási rendszer bevezetése óta a szegedi igazgatóság felügyelete alá tartozó 17 központosított vasútállomáson az autóközlekedési vállalatok 1964-ben 100 034 kocsit kezeltek. Az igazgatóság területére érkező áruküldemények szállítása megnőtt. Bizonyítja ezt az is, hogy *az első negyedévben 9977 kocsival érkezett több*, mint 1964 hasonló időszakában.

A tanácskozáson mindkét részről jelenlevő egy-egy szocialista brigádtag elmondotta, *hogy egyszerre több helyről érkezik irányvonat és ez zavart okoz a kirakásban és elfuvarozásban.* Itt nagy szükség van az irányító szolgálat körültekintő és figyelmes munkájára. Szó esett arról is, hogy növelni kell a gépkocsik átlagos foglalkoztatottságát. *Az éjszakai rakodások számának emelése is fontos tényező lenne az árufuvarozás meggyorsítása érdekében.*

Ez a tanácskozás is bizonyította, hogy szükség van a két legnagyobb fuvarozó félnek a közös megbeszélésre, mert csak együttes erővel lehet megoldani a vasútra és az AKÖV-re váró szállítási feladatokat.

Sz. S.

Köszöntötték az érdemes vasutasokat

A budapesti igazgatóság arra érdemes vasutasainak július 9-én az igazgatóság kultúrtermében adták át az Érdemes vasutas kitüntetéseket. Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára. A résztvevőket *Parti József*, a vasutasszakszervezet budapesti bizottságának titkára köszöntötte. Hangsúlyozta, hogy a budapesti igazgatóság dolgozói derekasan dolgoztak az első félévben. Rövid beszéde után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes 125 dolgozónak adta át az *Érdemes vasutas* kitüntetést.

Segít a termelőszövetkezet

A *debreceni fűtőház* mozdonyszemélyzete közül nagyon sokan *Szepesről* járnak be dolgozni. A vezénylő mozdonyfelvigyázónak mindig gondot okoz a környező községekben lakó személyzet értesítése. Szepesen ez különösen nehéz, mert csak megálló rakodóhely van és állandó szolgálatot így nem tart a vasút. A személyzet kiértesítése a szepesi Győzelem Tsz telefonján keresztül történik. *A tsz irodájában levő dolgozók vagy az éjjeliőrök a debreceni fűtőház értesítését azonnal továbbítják* és még egyszer sem fordult elő, hogy szepesiek értesítés miatt késtek volna a munkából.

Marosán Pál

Még egyszer a nyugdíj és a családi pótlék emeléséről

Lapunkban a nyugdíj és a családi pótlék emelésének egyes kérdéseiről már számot adtunk. Előző cikkünkben valamennyi átcserélés kérését a megfelelő végrehajtási rendelkezés hiánya miatt a MÁV Nyugdíjhivatalhoz irányítottuk.

Az átcserélés iránti kérelmeket *csak azok a nyugdíjasok küldjék a MÁV Nyugdíjhivatalhoz, akiknek az újabb nyugdíját is ott folyósítják.* Azoknak, akiknek újabb nyugdíját a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság Nyugdíjfolyósító Igazgatósága folyósítja, kérelmüket az ő címükre Budapest, V., Guszev utca 10/12. számra kell megküldeni.

Kik tekintendők teljesen árvának

Az ellátások emelése kiterjedt a teljesen árvákra is. *Teljesen árva alatt azokat kell érteni, akiknek egyik szülője sem él.* Teljesen árvának tekintendő az is, akinek életben lévő szülője *rokkant, vagy elhagyta,* és eltartásáról nem gondoskodik. Az ilyen árvák arvaellátása az özvegyi nyugdíjként járó nyugdíj *teljes összegével egyenlő.* Eddig a legkisebb összege 250 forint volt, a jelenlegi törvénymódosítás alapján *ez 350 forintnál kisebb* összeg nem lehet.

Annak az árvának ellátását nem lehet felemelni, aki az előzőekben ismertetett feltételeknek nem felel meg.

A hozzátartozók ellátásának együttes összege eddig a dolgozót. vagy nyugdíjast halála esetén megillető III. fokozatú rokkantság, üzemi baleset esetén II. fokú rokkantság vagy az öregség esetén megillető nyugdíj 125 százaléka volt.

Az új törvénymódosítás alapján a hozzátartozók ellátásának együttes összege *az özvegyet megillető nyugdíj két és félszeresében lett megállapítva.* Ez kedvezőbb az eddiginél, mert az özvegynek a férj halálakor járó ellátását az 1963. évi 20 százalékos emeléssel együtt kell számításba venni. *Ez az emelés maximum 500 forintig terjedhet.*

Új lehetőségek

Nyugdíjfolyósítás szempontjából *a feleség (élettárs), a gyermek és a szülő értendő hozzátartozók alatt.* Ha ezek többen jogosultak ellátásra, nyugdíjuk összegét kedvezően befolyásolja a nagyobb összegű lehetőség.

Több olyan nyugdíjas van, aki a 10 vagy 20 százalékos emelést 1965. VII. 1-től megkapta az akkori állapotának megfelelően. Ha állapota vagy feltétele a nyugdíjazását követően megváltozna, az őt megillető emelést az új feltételnek megfelelően újból meg kell állapítani.

Nyugdíjasaink közül többen tartózkodnak külföldön, és ellátásukat is oda folyósítják. *A törvénymódosítás lehetőséget biztosít arra, hogy ezek ellátását is felemeljék,* de csak azokban a szocialista országokban, ahová a MÁV Nyugdíjhivatal folyósítja vagy megtéríti a nyugdíjat. Ezek emelését már végre is hajtották. *Nem lehet azonban az egyéb külföldi országokba folyósított nyugellátásokat felemelni.*

Előző cikkünkben tájékoztatást adtunk arról is, hogy az az özvegy, akinek saját jogán és mint özvegy is jogosult nyugdíjra, *két ellátását az eddigi 700 forint helyett 800 forint összegben lehet folyósítani.* Mivel több olyan nyugdíjasunk van, akik 1965. június 30-ig az eddigi 700 forintos határ miatt csak egy ellátást kaptak, a nyugdíjfolyósító szerv *a második ellátásra jogosultságról nem tud.* Ilyen esetben 1965. december 31-ig a nyugdíjat folyósító szervtől írásban kell kérni az ellátás 800 forintig való felemelését, mert azt kérés nélkül nem emelik fel.

A baleseti járadék kiterjesztése

A jelenlegi módosítás az állandó özvegyi nyugdíjra jogosultságot kiterjeszti *a kiküldetésben elszenvedett üzemi balesetből meghaltak özvegyeire is.* A kiküldetés helyére és onnan lakásra történő menet közbeni baleset is kiküldetésben elszenvedett üzemi balesetnek számít.

Azoknak az üzemi balesetből megrokkant nyugdíjasoknak, akiknek nyugdíját 1959. I. 1. előtti törvény alapján állapították meg és azért szüntették be, mert a munkaviszonyból eredő keresetük miatt folyósítani nem lehetett, *1965. július 1-től, a 4 fokozatú baleseti járadékot kell folyósítani.* Az ilyen baleseti járadék folyósításának megindítását *a nyugdíjasnak írásban kell kérni* a nyugdíját folyósító szervtől.

Annak a nyugdíjasnak, aki nyugdíjazása után munkaviszonyba lép és ott üzemi balesetet szenved, nyugdíját az 1965. VII. 1-től érvényes módosítás alapján *szabályszerűen fel kell emelni 10 vagy 20 százalékkal.* A baleseti járadék 50 százalékát az emelt összeg felett még akkor is megkapja a nyugdíjas, ha azzal 1000 forint fölé emelkedik az ellátása.

Az új módosítás lehetőséget ad arra is, hogy azoknak a rokkantsági nyugdíjasoknak, akiknek ellátását az 1954. október 1. előtti szabályok szerint állapították meg és ellátasukat munkába lépésük miatt teljesen beszüntették, ha egyébké..t jelenleg is rokkantak, 1965. július 1-től a beszüntetett ellátásukat folyósítják. Az ilyen ellátások megindítását is írásban kell kérni a nyugdíjfolyósító szervtől.

Hadigondozottak részére a MÁV Nyugdíjhivatal hadirokkant ellátást nem folyósít. Tájékoztatás céljából közöljük, hogy a saját jogú hadirokkant ellátást is felemelte kormányzatunk. Az emelés járadékosztályonként meghatározott összeg.

A nyugdíjasok családi pótlékát a tényleges dolgozókéhoz hasonlóan ugyancsak felemelték.

Papp András

Visszatérő probléma

Tudjuk, hogy az OPW jelzés mit jelent a kocsikon. De arra már kevesen gondolnak, *hogy ezeknek a kocsiknak a zavartalan közlekedése milyen sok gondot okoz,* különösen akkor, ha a kocsi megsérül, vagy éppen kerékpárcsere válik szükségessé.

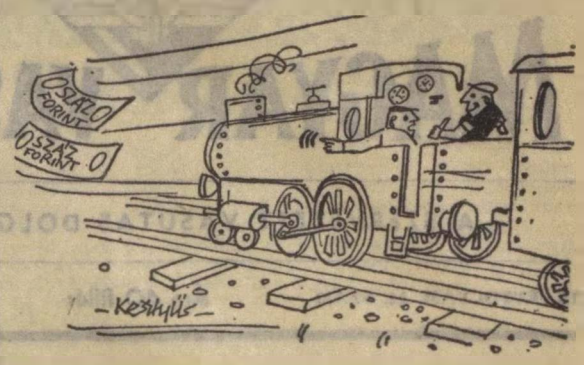
A békéscsabai szertárba rendszeresen érkeznek kerékpárok. Van azonban egy rendelkezés, mely szerint az újak helyett 24 órán belül a selejtes, javítás végett leszerelt kerékpárokat fel kell adni. Igen ám, de honnan szerezzen tudomást a szertár arról, hogy ilyen küldeménye érkezik. *A terven kívüli feladás mindig problémát okoz.*

Mit tesz ilyenkor a szertár? Ha ilyen küldemény érkezik, népgazdasági érdekből azonnal kocsit rendelnek. Eddig, ha problémával is sikerült, de mind többször hallják: *tervezzék meg, igényeljék a tervben.* Csak azt nem mondja meg senki, hogy hogyan.

Az ilyen küldemények részére az igényléskor a felmerülés pillanatában kellene kocsit biztosítani. Ezáltal megszűnne a mindig visszatérő probléma.

Cserháti József
Szeged

Nyereségrészesedés



— Látod, megmondtam, hogy ha hajrázunk. akkor elérjük.

(Kesztyűs Ferenc rajza.)

Érdeme szerint...

Szentesi Sándor szb-titkár.

Tízéves korában marokszedő az isaszegi grófi földön. 1945-ben az új demokratikus hadseregben menetel a fasizmus maroknyi, és egyre morzsolódó csapatai ellen. *1947-ben mint iparos, a vasútnál dolgozik. Az újjáépítés részese a józsefvárosi osztálymérnökségen.* Két év múlva társai bizalmából szakszervezeti bizalmi. 1954 júniusában a szakszervezeti bizottság függetlenített termelési felelőse. 1955 óta pedig a MÁV Magasépítési Főnökség csúcs szakszervezeti bizottságának titkára *Szentesi Sándor,* akit felszabadulásunk 20. évfordulója alkalmával a dolgozók másfél évtizedes szolgálatában szerzett érdemeiért a *Szakszervezeti Munkáért* jelvény ezüst fokozatával tüntettek ki.

Szétszórt munkahelyek

A MÁV Magasépítési Főnökség munkáslétszáma a nyolcszázat sem éri el. *A munkahelyek száma 1963-ban 184, a következő évben 157, és az idén is jóval a 100 fölött van, szétszórva az ország különböző részeiben.* Mintegy 400 dolgozó munkásszálláson él a hat építésvezetőség területén. Nagy gond ilyen körülmények között a gazdaságos beruházás és felújítás biztosítása.

A főnökségnél lassan halad a munka centralizálása, emiatt az építkezések átfutási idejének rövidítése, a gazdaságossági tényezők javítása. *E gondok jelentős részében osztozik a szakszervezeti csúcsbizottság, és az építésvezetőségeken működő valamennyi szakszervezeti bizottság.* Nehéz a szocialista munkaverseny szervezése is.

A szétszórt munkahelyen a dolgozók *szervezése, nevelése is nagy gondot okoz.* A két választás között a munkaerővándorlás miatt 40 százalékos volt a fluktuáció a szakszervezeti tisztségviselőknél. *A legutóbbi választáson a szakszervezeti bizottság tagjainak több mint 50 százalékát újjáválasztották.* Ebben az eredményben a tagság kritikája, akarata egyaránt érvényesült. Arra is utal, hogy sok még a megoldásra váró feladat, *de sok a javítanivaló a tagságérdekeinek képviseletében, a nevelés és művelődés szervezésében, és a szociális ellátást illetően is.*

Soron lévő feladatok

A vezetési munka nagyobb nyilvánossága, a dolgozók hatékonyabb bevonása a vezetésbe, most a soron levő feladat. A szakszervezeti bizottság tagjainak és a bizalmiaknak is *rendszeresebben kell beszámolni a tagság előtt,* ugyanakkor nagyobb nyilvánosságot kell biztosítani a munkájuknak. Az ellenőrzés rendszerességén és módszerein is van javítanivaló a szakszervezeti és gazdasági vezetés vonalán egyaránt.

Nem csekély feladat hárul a főnökségnél Szentesi Sándorra, a szakszervezeti bizottság titkárára és a vezetőség tagjaira. *A szervezett dolgozók bizalma, és a 200 választott tisztségviselő segítőkészsége azonban újabb feladatok megoldására ösztönzi. Tudja jól, hogy közösségben az erő,* ezt érzi a szálláshelyi esti beszélgetéseken, a szakszervezeti bizottsági ülésen, és szülőfalujában is, ahol már öt esztendeje tanácstag és a sportkör vezetőségének is tagja.

Élete összeforrott családja, a szülőfalu és a szervezett munkásság, melyért több mint tizenöt esztendeje dolgozik a marokszedő gyerekből lett szakmunkás, pályamester és szakszervezeti vezető.

Érdeme szerint kapta az elismerő kitüntetést is.

K. J.

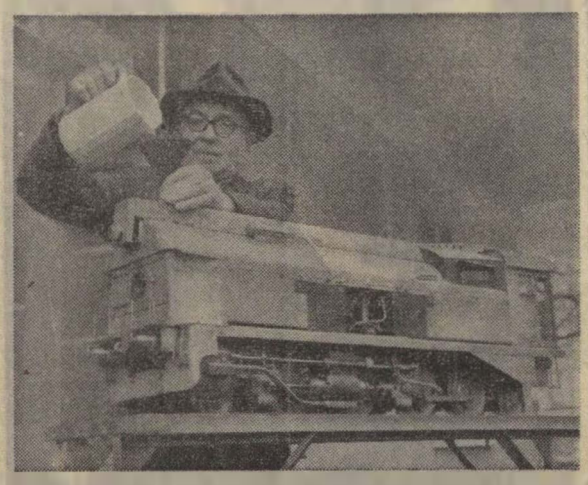
Csak a fűtőház vízműve üzemelt

A nagy veszély már elmúlt. A Duna lecsendesedett. De az emberi helytállásról, a hősies munkáról sokáig beszélnek még.

Derekas munkát végzett a *Hámán Kató Fűtőház* vizes csoportjának szocialista brigádja is, amikor Angyalföldet, Rákosrendezőt és a fűtőházat vízzel ellátó kutakat veszélyeztette a Duna. A villamosberendezéseket kellett legelőször óvni. *Gregácz Pál* művezető, *Gyulai György* és *Sisa Ferenc* a VI-os kútban, *Bányai Mihály* brigádvezető, *Láng József* és *Balogh Károly* a VII-esben csuromvizesen dolgoztak a szivattyú beszerelésén, hogy a kútban feltörő talajvizet kiszivattyúzhassák.

A felázott töltésen az elektromos vezetéket közben kimosta a víz. *Tóth József, Sereg Pál* és *Martinek József* villanyszerelő 500 méteres légvezetéket húztak a kúthoz. Emberfeletti munkát végeztek. Átázva, fáradtan és éhesen, de fáradtságot nem ismerve, több órai nehéz munka után sikerült a kutakat megmenteni.

A Duna ugyan elöntötte a szigete, de a fűtőház kútját a szocialista brigád megmentette.



Iván Gyula nyugdíjas mozdonyvezető hét év alatt készítette el egy 1:10 méretarányú gázüzemű mozdony modelljét. A modell minden alkatrészét, valamint az üzemeléshez szükséges berendezéseket saját kezűleg készítette.

(MTI Foto — Mikó László felv.)

KITÜNTETÉSEK A VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

A XV. vasutasnap alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül Kiváló vasutas kitüntetésben részesültek:

Sásdi Zoltán rend. forg. szolg. tevő, Kelenföld; Szántó Bálint, kocsirendező, Ferencváros; Lévai Antal vonatmenesztő térfelvigy., Diósgyőr Vasgyár áll.; Bogdán György kocsiügyi előadó, Debrecen fth.; Kőszegi László csop. vez., Pécs ig.; Darvas Ottó forg. szolg. tevő, Balatonszentgyörgy; Kardos Sándor motorvez., Szeged fth.; Funtek József kőműves, Pápa Pft. Főn.; Szolga Kálmán mozd. vez., Veszprém-külső fth.; Mezei Miklós asztalos csop. vez., TB Ep. Főn., Kollár László vonali menetirányító, Keleti pu.; Fehérvári József mozd. vez., Székesfehérvár fth.; Tamás József kocsimester, Rákosrendező áll.; Komáromi Béla főépítésvez., Miskolc Ép. Főn.; Pongrácz Antal áll. főn., Mátészalka; Kiss Ferenc von. menetirányító, Nagykanizsa Vonalfőnökség; Czömpöly Elemér áll. vez., Boly; Korom Pálné forg. szolg. tevő, Szeged; Pintér József pályamunkás, Tapolca Pft. Főn.; Maracskó Sándor csiszoló, Északi Jj. ÜV.; Hidasi István lakatos csop. vez., Autóüvarozási Főn.; Szekeres István von. kezelő, Szolnok Pft. Főn.; Nagy Lajos áll. vez., Bicske áll.; Bukor Lajos számadó, Győr Szertárfőn.; Horváth Peter ép. vez., JBFF.; Lakatos Alajos tolatásvez., Déli pu.; Csonka Pál külsős forg. szolg. tevő, Kőbánya teher pu.; Rózsa Sándor mozd. vez., Ceglédi fth.; Bagi Miklós csap. vez. előmunkás, Miskolc Ép. Főn.; Splsák András kocsirend., Miskolc Tiszai pu.; Falkus József vez. váltóőr, Záhony áll.; Vesely József vez. mérnök, Nagykanizsa fth.; Varga László vágánygondozó, Sopron Pft. Főn.; Sablauer Ilona szem. pénztáros, Szombathely; Jávor Antal csőszerelő brigádvez., Landler Jj. ÜV.; Tömör Mihály munkás, Gépjavító Osztouszertár; dr. Kecskés Sándor adjunktus, Építőip. és Közl. Műsz. Egyetem; Kiss István vonalbiztos, Bp. ig.; Hegyi József vonalell., Távközlő Fennt. Főn.; Seregélyes László vizsg. főkalauz, Miskolc Tiszai pu.; Szabó Sándor mozd. vez., Jászapáti fth.; Farkas József vonatmenesztő térfelvigy., Nyíregyháza; Pongrácz János pályamunkás, Nagykanizsa Pft. Főn.; Salac István áll. főn. h., Kiskőrös; Kovács Károly munkás, Celldömölk Szertárfőn.; Fedák Dezső mérnök főelőadó, I/6. Szakoszt.; Pálmai Jenő felügy., Bp. ig.; Mészáros József főfelügy., Ács, Kondicz Lajos felvigy., Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Vasas Károly főint., Záhony; Kósa Imre főint., Dunaújváros Pft. Főn.; Hifner Ferenc műsz. ellenőr, Kaposvár fth.; Feleky Pál műsz. főfelügy., Kecskemét Pft. Főn.; Huszár László felügy., Tapolcai Vonalfőn.; Kézelman László főellenőr, Debreceni Jj. ÜV.; Németh Ferenc mérnök főint., Bp. ig.; Hidasi Jenő felügy., Vasúti Főoszt.; Szabó János főint., Fatelítő ÜV.; Hornung Géza műsz. főint., Hatvan. Salgótarján Pft. Főn.; Halmos László keresk. vez. h., Nyugati pu.; Hajnal Miklós menetirányító, Szombathely; Debreczeny Imre oszt. vez., Kitérőgyártó ÜV.; Mány János mozd. ügyi előadó, Hatvan fth.; Viola László egyezményes vagonkirakó, Szolnok Szertárfőn.; Káldi István gazd. vez., Tüdőgyógyint.; Perlaki József mozd. vez., Székesfehérvár fth.; Józsa Ferenc von. vez., Keleti pu.; Sűcs Gábor főelőadó, BVKH.; Tisler István csop. vez., Krisztinaváros Pft.; Puskás József segédkezelő, Szerencs fth.; Márka István elektrikus, Nyíregyháza fth.; Farkas József főnökség vez., Pécs TBFF.; Hegyesi Tibor kocsimester, Miskolc Tiszai pu.; Nagy István ép. vez., Szombathely TBFF.; Szabó János kompresszorkez., Miskolc Jj. ÜV.; dr. Horváth Jenő főelőadó, I/3. Szakoszt.; Széll Béla főelőadó, Bp. ig.; Mezei László vágánygondozó, Győr Pft. Főn.; Czipra Károly motorvez., Ferencváros fth.; dr. Nagy József ig. h., Tudományos Kutató Int.; Vermes János munkavez., Ómiskolci Pft. Főn.; Tóth József főelőadó, Debrecen ig.; Váradi Pál mozd. vez., Püspökladány fth.; Fekete Péter kocsimester, Pécs; Darabos Imre műsz. reszortos, Békéscsaba fth.; Sárvári Ferenc mozd. ügyi előadó, Bp. ig.; Fejes Lászlóné nyilv. tartó, Bp. Számviteli Főn.; Szilágyi János anyaggazd., Szentes Ep. Főn.; Simon János főelőadó, Szombathely ig.; Szuromi István megyei titkár, szakszervezet Heves megyei bizottsága; Zarnóczay Sándor időelemző, Dunakeszi Jj. ÜV.; Lőrincz István főelőadó, I/4. Szakoszt.; Neuschl Gyula tervhivatalnok, Dorog; id. Torma Ernő pályamester, Józsefváros Pft.; Farkas Imre mozd. felvigy., Hamán Kató fth.; Simon Sándor vonatjelentő pályaőr, Debrecen Északi Pft.; Érdi Ferenc villanyszerelő csop. vez., Pécs fth.; Kálmán Ferenc szakmunkás csop. vez., Békéscsaba fth.; Völgyi Imre főkönyv., Székesfehérvár Jj. ÜV.; Gáti Károly főelőadó, I/8. Szakoszt.; Csonka János kocsimester, Székesfehérvár; Horváth József szb-titkár, Szombathely; Gergely László balesetvizsg., Bp. ig.; Szenczi István szakaszkez. pályamester, Épületfenntart. Főn.; Pados Károly alvégiakatos csop. vez., Szombathely Jj. ÜV.; Marosa Nándorné VSZT-ügyint., Pécs; Novák József megbízott vez., Hatvan Vill. Vonalfelügy.; Tóth Béla tűzkovács, Nyugati Műszak.; Lovász István oszt. vez., Szeged ig.; Kovács Sándor westinglakatos, Hámán Kató fth.; Staller János szakaszkez., BBFF.; Herczeg János lakatos csop. vez., Diósgyőr fth.; Iván Miklós mozd. vez., Sátoraljaújhely fth.; Tölgyesi György főelőadó, Debrecen ig.; Giczi Kálmán szakaszkez. pályamester, Dunaújváros Pft.; Brucker Albert szakaszkez. pályamester, Kiskunhalas Pft.; Krajla Ernő oszt. vez., Debrecen ig.; Somogyi Dezső kisvendéglő vez., Utasellátó ÜV.; Tátrai István oszt. vez., Gépjavító ÜV.; Bogdándi Sándor blokkmester, Debrecen TBFF.; Gál Gyuláné személypénzt., Déli pu.; Pintér István asztalos, Zalaegerszeg Pft.; Tóth Károly főelőadó, Szeged ig.; Kovács Sándorné belsőellenőr, Debrecen, Számvit, Főn.; Odorán József mérnök főelőadó, I/7. Szakoszt.; dr. Gámán József ügyvez. titk., Közlekedés Tud. Egyesület; Remes Jenő csop. vez., Szeged ig.; Varga József csop. vez., I/9. Szakoszt.; Békési Lőrincz mozd. vez., Komárom fth.; dr. Mintál Tibor csop. vez., Pécs ig.; Farkas János főelőadó, I/5. Szakoszt.; Reznák Ferenc munkavez., Terézvárosi Pft. Főn.; Frauendorfer Elemérné munkaerőgazd., Keleti Műszak.; Kiss Sándor oszt. vez., Szeged ig.; Nyíri Béla főelőadó, Miskolc ig.; Kapusi Árpád áll. főn., Hajdúnánás; dr. Várnai Andor oszt. vez., Nyugdíj Hiv.; Horváth István főelőadó, GYSEV soproni ig.; Garami Antal szakaszkez., Miskolc TBFF.; Hortobágyi István csop. vez., Rákosrendező; Illés István főmunkatárs. I/1. Szakoszt.; Göczi József keresk. hivatalnok, Szombathely; Gyóni László rend. forg. szolg. tevő, Vámosgyörk; Kovács István mozd. vez., Nagykanizsa fth.; Gacsádi József anyagcsop. vez., Kisújszállás Pft. Főn.; Miklós László rend. forg. szolg. tevő, Ferencváros; Kiss János forg. szolg. tevő, Mezőhegyes; Juhász János csap. vez. előmunkás, Ferencváros Pft. Főn.; Tóth Á. Gábor vonatmenesztő térfelvigy., Rákos; Fejes László vonalbiztos, Tapolca Vonalfőnökség; Márté Ferenc gvárrészlegvez., Dunakeszi Jj. ÜV.; Egyed István csap. vez. előmunkás, Zalaegerszeg Pft. Főn.

Fokozatosan fejlődik az újító mozgalom

Az új gépek, a modern technika alkalmazásán kívül a különféle módszerek, ésszerűsítések, újítások alkalmazása is termelékenyebbé, könnyebbé teszi a munkát. *A szombathelyi járműjavítóban évek óta szorgalmazzák az újítások elterjedését, bevezetését, az újítómozgalom szélesítését.* Ennek eredményeként az újítómozgalom fokozatosan fejlődik. Az 1963 első négy hónapjában beadott javaslatok száma 30, 1964-ben már 48, 1965 első négy hónapjában pedig *80 újítást adtak be* a dolgozók. Három év alatt csaknem háromszorosára nőtt az újítások száma.

A vállalatnál több olyan újítást vezettek be, amely biztosította a balesetmentes munkát, a munkakörülmények javulását.

Kovács István

Az 1965. évi intézkedési tervek végrehajtásának tapasztalatai

Az egész vasúti közlekedés területén az 1965. évi intézkedési tervek az MSZMP KB 1964. december 10-i határozatának figyelembevétele alapján készültek el. *Az intézkedési tervek azoknak a feladatoknak a megoldását foglalják magukban, melyeknek végrehajtása termelékenyebbé, gazdaságosabbá és hatékonyabbá teszi a vasutas dolgozók munkáját, az üzemi jutalékot befolyásoló tényezők alakulását, az anyagi érdekeltség hatékonyságának növelését, a szocialista munkaverseny és az újítómozgalom továbbfejlődését.*

Fellendült a szocialista brigádmozgalom

Az intézkedési tervekben foglaltak megfelelnek ezeknek a követelményeknek. Megadták az alapot hazánk felszabadulásának 20. évfordulójának tiszteletére kezdeményezett munkaversenyhez, amelynek eredményeként *fellendült a szocialista brigádmozgalom, számos új üzemrész, termelőegység, illetve szolgálati hely dolgozói kötöttek szocialista szerződést, és indultak harcba a szocialista munka szolgálati helye, részlege stb. megtisztelő cím elnyeréséért.* Fellendült a Szakma ifjú mestere cím elnyeréséért folyó verseny, valamint az újítómozgalom is. Ennek bizonyítéka, hogy a *budapesti, debreceni és miskolci* igazgatóság dolgozói az év első öt hónapjában célkitűzéseiket 101—103,5 százalék között teljesítették. Ennek hatása az egész vasúti közlekedés hálózati célkitűzéseinek teljesítésében mutatkozik meg. Az *Északi Járműjavító* több mint 20 millió forinttal teljesítette túl termelési tervét. A *Ferencvárosi Fűtőház* dolgozói, a különböző takarékossági intézkedések eredményeként mintegy 4 millió forintot takarítottak meg.

Az intézkedési tervekről általában

Június első felében megvizsgáltuk 63 szolgálati hely, illetve vállalat és öt igazgatóság intézkedési tervének teljesítését. A vizsgálat kiterjedt nemcsak az intézkedési tervekben foglaltakra, hanem az üzemi jutalékot befolyásoló tényezők alakulására is.

A vizsgálat tapasztalatai azt bizonyítják, hogy az intézkedési tervben foglaltakat mind az igazgatóságok, mind a szolgálati helyek és vállalatok negyedévenként értékelik. *Az értékelés általában a szakszervezeti szervek nélkül történik.* Több szakszervezeti bizottságnál, mint például Szeged, Hatvan csomópont stb. nem áll a szakszervezeti bizottságok rendelkezésére az intézkedési terv, tehát így kellően nem is tudják segíteni, illetve befolyásolni az abban foglaltak teljesítését.

Tapasztalatunk szerint mind az igazgatóságoknál, mind a szolgálati helyeknél *az intézkedési tervek későn kerültek kiadásra, illetve jóváhagyásra.* Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy az intézkedési tervben foglaltak végrehajtását a dolgozókkal csak a második negyedévi termelési tanácskozáson tudták megtárgyalni. *Itt hívjuk fel az illetékesek figyelmét arra, hogy az 1966. évi intézkedési tervek elkészítésére nagy gondot fordítsanak,* és tegyék céltudatosabbá, tervszerűbbé ezt a munkát.

Szinte egy időben készültek a KPM I. Vasúti Főosztálya, a vasútigazgatóságok, valamint a külszolgálati helyek és a vállalatok intézkedési tervei. A külszolgálati főnökségeknek csupán *néhány nap állt rendelkezésére* a felsőbb szervek intézkedési terveiből adódó tennivalók konkretizálására. *A tervek elfogadtatása a dolgozókkal több hetet vett igénybe, például a budapesti és a szegedi igazgatóságok területén.* Az akadályozó körülményektől eltekintve, jó intézkedési tervet készítettek: a budapesti és debreceni igazgatóságnál, melyekben megfelelően kifejezésre jut a gazdaságossági szemlélet. *Az intézkedési tervek egyik általános hibája, hogy azokban jórészt csak a gazdasági jellegű feladatok megoldása szerepel,* a mozgalmi jellegű, a munkaverseny, a dolgozók anyagi ösztönzésének hatékonyságára nagyon kevés helyen történt konkrét intézkedés.

Ösztönzőbb módszereket

Nem ösztönző az olyan módszer sem, amelyet a szombathelyi igazgatóság követett, ahol az igazgatósági verseny keretében előírt havi célkitűzések teljesítése után *kiérdemelt pénzjutalmat nem havonként, hanem csak negyedévenként, vagy egy-egy ünnep alkalmával fizették ki.* A területi bizottság sem tudott eredményt elérni a központi utasítástól eltérő gyakorlat megváltoztatásában.

Az igazgatósági célkitűzések teljesítése után járó jutalomösszegek kifizetésével kapcsolatosan a miniszterhelyettes és a szakszervezet főtitkára által aláírt végrehajtási utasítás kimondja, hogy: *„A kiérdemelt jutalomösszeget tartalékolni nem lehet, azt az eredmények értékelését követő 10 napon belül ki kell fizetni."* Ennek a rendelkezésnek minden igazgatóság szerezzen érvényt.

Az anyagi ösztönzés hatékonyságának növelése érdekében legtöbbet tett a budapesti igazgatóság, bár itt is történtek hibák. A március havi igazgatósági célkitűzések teljesítése után kiérdemelt jutalmat például csak a forgalmi és vontatási szakszolgálat részére fizették ki.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy nincs rendszeresen elemezve az intézkedési tervek részarányos végrehajtása. Bár negyedévenként értékelik, de többségében magyarázatokkal támasztják alá a lemaradásokat, például a szegedi igazgatóságnál. A budapesti igazgatóságnál jobb a helyzet. A budapesti bizottság is figyelemmel kíséri a végrehajtást. Ezt bizonyítja a kocsitartózkodási idő csökkentésében elért kimagasló eredmény is. *(Mintegy 15 millió forinttal csökkent a kocsiálláspénz a bázisidőszakhoz viszonyítva.)* Hálózati szinten leghatékonyabbnak bizonyult az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentése.

A pályafenntartási és építési szakszolgálatnál a havi egy főre eső túlórák száma 12 órával csökkent. Ennek ellenére még mindig magas a túlóráztatás. A pályafenntartásnál 12, az építési szolgálatnál 13. az egy főre eső túlóra. Jelentős a járműjavítókban az egy főre eső termelési érték növelése, és az önköltség csökkentése terén elért eredmény is.

Hatékonyabb munkára van szükség

Az intézkedési tervek végrehajtásának segítése érdekében *rendszerezettebb ellenőrzéssel, hatékonyabban kell foglalkozni az év hátralévő részében az igazgatóságoknak, a külszolgálati helyeknek és a szakszervezeti szerveknek egyaránt.* Az anyagi ösztönzők felhasználását is hatékonyabbá kell tenni. Nagyobb gondot kell fordítani az ezzel összefüggő propaganda hatékonyságára is.

A területi és a helyi szakszervezeti szervek a félév befejezésével üléseiken értékelje az intézkedési terv végrehajtását, és határozzák meg a további feladatokat. A harmadik negyedévi termelési tanácskozások beszámolóiban pedig foglalkozzanak az intézkedési tervek teljesítésével, és az üzemi jutalék alakulásával, az ezt befolyásoló tényezők alapos elemzésével.

Szabó II. József

Új vasutas tiszteket avattak

A női század tagjai feszes vigyázzban hallgatják az ünnepség kezdetén elhangzó Himnuszt.

(Hemző Károly felv.)

A XV. vasutasnap központi ünnepségeinek az idén is *érdekes színfoltja volt a tisztavatás.* Az avatóünnepségre július 11-én, vasárnap délelőtt került sor a BVSC Szőnyi úti sporttelepén. Az ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal,* a vasutasszakszervezet főtitkára, továbbá a vasút számos gazdasági és mozgalmi vezetője.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes személygépkocsiján hajtott be a sporttelepre, majd *Kún Dezső* tanácsos, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója, továbbá a tiszti századok parancsnoka kíséretében elhaladt az avatásra felsorakozott tisztek előtt, és utána elfoglalta helyét az elnökségben.

Az avatóünnepséget a Himnusz elhangzása után Kún Dezső nyitotta meg, majd *Rödönyi Károly* elvtárs mondott ünnepi beszédet.

— *A vasutasnap olyan ünneppé vált hazánkban, melyen a vasút minden dolgozója érzi munkájának elismerését, és az egész nép szeretetének, megbecsülésének kifejezését* — mondotta bevezetőjében. — *A vasút, a vasutasok munkájának jelentőségét nem kell méltatni, ezt valamennyien jól ismerjük. A vasúti szállítások tervfeladataiban pontosan tükröződnek ötéves tervünk irányszámai, és ezen keresztül jól lemérhető az ország fejlődése, a termelés növekedése.*

A miniszterhelyettes ezután a vasút előtt álló megnövekedett szállítási feladatokról beszélt, majd így folytatta:

— A megnövekedett feladatok sikeres megoldásának elősegítése és biztosítása érdekében *tovább korszerűsítjük a vasutat.* Folytatjuk Záhony térsége, valamint a *Rákos—Újszász* közötti vonal fejlesztését és a *szolnoki* csomópont korszerűsítését. A harmadik ötéves terv célkitűzései is további korszerűsítés jellemzi. Folytatjuk az állomások kapacitásának és a vonalak átbocsátóképességének növelését. A *Szerencs—Nyíregyháza—Záhony* és a *Budapest—Szajol—Nyíregyháza* között folytatjuk a vonal villamosítását. Befejezzük a szolnoki MÁV-kórház építését, és számos szolgálati helyen létesítünk új üzemi konyhát, öltözőt, mosdót és bölcsődéket.

A technikai ellátottság, a technikai feltételek biztosítása mellett azonban *nem szabad figyelmen kívül hagyni a termelékenység növelésének másik fő tényezőjét, a szakmai hozzáértést.* Önök a Tisztképző Intézetben tíz hónapon keresztül sajátították el, ismerték meg a vasút fejlődő technikáját s fejleszthették tovább elméleti tudásukat. Visszatérve szolgálati helyeikre, a nagyobb tudás birtokában, nagyobb hozzáértéssel végezhetik munkájukat.

Az elmúlt hetekben lezajlott képesítő vizsgák eredménye, amelyeken *három kitűnő és huszonkilencen jeles* eredménnyel vizsgáztak, továbbá a 3,76 százalékos átlageredmény is bizonyítja, *hogy önök és a tanárok sikerrel oldották meg feladataikat.* Most arra van szükség, hogy az elméletet helyesen kapcsolják össze a gyakorlattal. Munkájuk közben soha ne tévesszék szem elől a vasúti munka fontosságát.

Rödönyi elvtárs ezután *a vasutashivatásról beszélt.* Hangsúlyozta, hogy vasutasnak lenni nem egyszerűen foglalkozást jelent. Ez a pálya nem azoknak való, akik kényelmet, állandóan nyugodt egyformaságot keresnek a munkában.

— *Önökre és valamennyi vasutasra nehéz feladatok hárulnak az elkövetkezendő hónapokban. Mi azonban bízunk abban, hogy mind a 270-en, akik sikeres képesítő vizsgát tettek és most a vasutasnapon itt önöket tisztté avatjuk, megállják majd a helyüket* — fejezte be ünnepi beszédét a miniszterhelyettes.

(visi)

Üzemszociológiai tanulmányt készítettek a miskolci igazgatóságon

A miskolci igazgatóság a dolgozók helyzetének jobb megismerése érdekében *széles körű üzemszociológiai vizsgálatot és felméréseket folytatott.* A vizsgálat több fontos kérdéscsoportra terjedt ki. Így többek között arra, hogy az elmúlt években hogyan alakultak az állományi létszámtényezők, milyen adatok jellemzik a műszaki, forgalmi és az adminisztratív dolgozók arányát, milyen a dolgozók életkor szerinti megoszlása, és a szolgálati évek szerinti összetétele, a dolgozók gyermekeinek szám szerinti megoszlása stb.

Az elemzések kiterjedtek *a dolgozók iskolai végzettségének vizsgálatára, a munkaerőhelyzet stabilitásának alakulására is.* Az üzemszociológiai tanulmányban

igen érdekes adatokat gyűjtöttek össze a dolgozók anyagi helyzetének alakulásáról, és az életkörülmények mikénti javulásáról.

Az üzemszociológiai tanulmány 144 oldalon értékeli, és táblázatba foglalja azokat az adatokat, amelyek ma már *nélkülözhetetlen útmutatást és tájékoztatást adnak az előrelátó tudományos alapokon nyugvó vezetéshez,* a gazdasági munka jó megszervezéséhez, és a dolgozókról való következetes törődés megvalósításához.

A vizsgálat eredményéből kitűnik, hogy a miskolci igazgatóság dolgozóinak jelenleg 14,1 százaléka nő, és 85,9 százaléka férfi. Ennek alapján a létszám alakulása 1964-ben 1957-hez viszonyítva a férfiaknál 1,7 százalékos csökkenést, míg a nőknél 39,4 százalékos növekedést eredményezett. Az is figyelmet érdemel, hogy a dolgozók 40 százaléka 35 éven aluli.

Az igazgatóság területén a dolgozók 77,09 százaléka 5 éven felüli szolgálati idővel rendelkezik, *tehát a törzsgárdához tartozik.* Fel kell figyelni arra a megállapításra, mely szerint a dolgozók összlétszámának

csak 35,7 százaléka lakik munkahelye körzetében, 64,8 százaléka pedig vidékről jár szolgálati helyére.

A szociológiai tanulmány értékelése, az ezáltal nyújtott megfigyelések, útmutatások rendszerezése, valamint a szükséges intézkedések kidolgozása még hosszú ideig fontos feladatot jelent az igazgatóságnak. Annál is inkább, mivel a felmérés adatai részben a rendelkezésre álló nyilvántartásból, de túlnyomó részben egyszeri adatszolgáltatás útján kerültek feldolgozásra, ugyanakkor a személyes helyzetre vonatkozó adatok a dolgozók 10 százalékánál kérdőívek, és 2,5 százalékánál elbeszélgetés útján, reprezentatív felmérés alapján kerültek feldolgozásra.

Az üzemszociológiai felmérés azt mutatja, hogy *sokféle értékes lehetőség rejlik az ilyen tanulmányban,* és a termelékenység emelésének, a dolgozókkal való fokozott törődés biztosításának fontos és nélkülözhetetlen eszközévé, útmutatójává válhat.

K. L.

Tíz nap Norvégiában

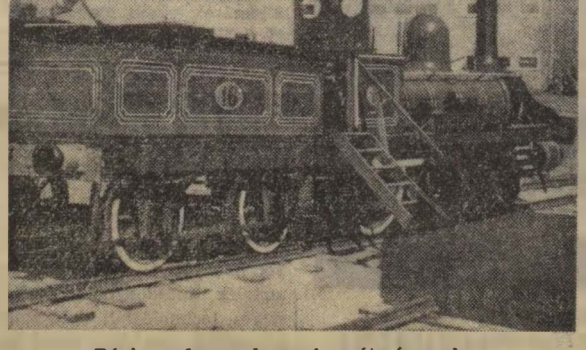
Nem valami hamar jut el az ember *Hamarba,* e tizennégyezer lakosú norvégiai városba. Amíg a gyorsvonat elröpíti utasait Prágán, Berlinen, Malmön keresztül messzi északra, *bizony addig kétszer is lenyugszik a nap, és jó néhány pecsét kerül az útlevélbe.* Így történt velünk is, amikor a közelmúltban néhányan a 17. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszusra utaztunk Norvégiába.

Utunk első állomása — ahol időztünk —, Oslo volt. Megtekintettük a norvég főváros nevezetességeit, ellátogattunk néhány múzeumba is. A *Frogner-parkban* elhelyezett Vigeland-szoborcsoport megtekintése élményt jelentett számunkra. E park a maga nemében egyedülálló a világon. *Gustav Vigeland,* a nagy szobrász, kőből, fából, és bronzból örökítette meg az emberek és állatok világát.

Oslótól 126 kilométerre északra van Hamar. A mi Balatonunknál valamivel nagyobb Mjósa-tó különös varázst ad ennek a kisvárosnak. Évről évre növekszik a városba látogatók száma. Különösen télen keresik fel sokan. *Itt található Észak-Európa legkorszerűbb téli stadionja, és Norvégia egyik legjobb síugrósánca.* Hamar másik nevezetessége az 1896-ban létesített *vasútmúzeum.* Régi mozdonyok, vasúti kocsik, jelzőberendezések, egyenruhák emlékeztetnek itt az egykori norvég vasútra.

Feltétlenül említést kell tenni a jelenlegi norvég vasutakról. *Utazásunk nagyon kényelmes volt, a vasúti kocsikban szabályozható üléstámlák, kifogástalanul működő szellőzőberendezések, a kocsik folyosóin gombnyomásra működő ivóvízpalackok,* és számos praktikus berendezés teszi kényelmessé, kulturálttá az utazást.

A kongresszuson 17 országból 450-en vettünk részt. A programban szakelőadások, tudományos filmbemutatók, a helyi járműjavító műhely megtekintése, kirándulások szerepeltek. Az ismerkedési esten kívül nemzetközi bált is rendeztek — nagy sikerrel. A megnyitó ünnepség volt a kongresszus egyik legimpozánsabb eseménye. *Ordföder Audensen,* a város polgármestere, *Satersdal,* a Norvég Államvasutak igazgatója, és a részt vevő országok küldöttségeinek vezetői üdvözölték a megjelenteket. Ezután színvonalas hangversenyt rendeztek norvég zeneszerzők műveiből.



Régi mozdony a hamari vasútmúzeumban

A kongresszuson elfogadtuk a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség új szervezeti szabályzatát. Elemeztük és értékeltük a csehszlovák vasutas eszperantómozgalmat. *Elveruma városban pedig felavattuk Európa 451. Eszperantó utcáját!*

Norvégiai tartózkodásunk során ellátogattunk néhány norvég család otthonába is. A norvég emberek általában zárkózottak, szűkszavúak, de rövid idő alatt összebarátkoznak a messzi földről érkezett idegenekkel. *Szokás, hogy a háziasszony a vendégek tiszteletére fehér lábtörlőt helyez az ajtó elé.* Benn a szobában kávéval és kaláccsal kínálják a vendégeket, miközben *az asztalnál gyertyát gyújtanak,* ugyancsak a nagyrabecsült idegenek tiszteletére.

A kávé Norvégiában is nemzeti ital, és aránylag olcsó. A szeszes italok viszont drágák. *A norvégok nem is nagyon látogatják a vendéglőket. Inkább otthon ülnek, vagy kirándulnak.*

A tíz nap gyorsan eltelt. *Sok szép élménnyel gazdagodva tértünk haza.* Norvég barátaink, a kongresszus szervezői, minden elismerést megérdemelnek a jól sikerült kongresszusért, 17 ország vasutas eszperantistáinak nagy randevújáért. Egy év múlva a hollandiai *Utrecht* fogadja a kongresszust.

Dr. Ferenczy Imre

A vasutasok is készülnek a szegedi szabadtéri játékokra

A szegedi szabadtéri játékok ideje alatt 200 ezer vendéget várnak Szegedre. Ez a vendégsereg a vasút forgalmát is növeli. Így érthető, hogy a sok neves művész mellett *a szegedi vasutasok is izgatottan készülnek a szabadtéri játékokra,* hiszen míg a művészeknek a színpadon, a vasutasoknak a pályaudvaron kell jól szerepelniük.

Röszke állomás, amely nemrég nyerte el a szocialista szolgálati hely címet, már napok óta készül a jugoszláv vendégek fogadására.

A *szegedi* főpályaudvaron és *Szeged Rókus* állomáson növelik a pénztárak számát, bővül az információs szolgálat, és készülnek már az ízléses transzparensek is, hogy a hagyományokhoz híven igazi magyaros vendégszeretettel köszönthessék a szabadtéri játékok vendégeit.

Tótka Károly

Az üzemi jutalékra jogosultság egyéni feltételei

Lapunk előző számában ismertettük, hogy milyen esetekben és milyen előfeltételek mellett jogosult a dolgozó év végi üzemi jutalékra. Ezúttal az üzemi jutalék egyénenkénti összegét befolyásoló — *növelő, illetve csökkentő* — tényezőket ismertetjük.

Miből áll az üzemi jutalék

Elsőnek vizsgáljuk meg, hogy miből áll az üzemi jutalék:

a) alap üzemi jutalékból,

b) a vasútnál folyamatosan eltöltött — *és az áthelyezéssel hozott* — idők után járó többlet üzemi jutalékból, továbbá

c) a gazdaságosság érdekében végzett kiemelkedő munka alapján engedélyezett többlet üzemi jutalékból.

A b) és a c) pont alattiak növelik az üzemi jutalék alapösszegét, viszont bizonyos — üzemi jutalék szabályzatban felsorolt esetekben *(valamilyen vétség elkövetése esetén)* csökkenteni kell azt.

Felvetődik hát a kérdés, *kik kaphatják meg az alap- és kik kaphatnak felemelt összegű üzemi jutalékot*, továbbá mikor kell csökkenteni az egyébként járó üzemi jutalékot.

Az üzemi jutalék alapösszegét megkapják mindazon dolgozók, akik a korábban ismertetett egyéni jogosultsággal rendelkeznek — feltéve, hogy valamilyen vétségük nem zárja ki őket a jogosultságból, illetve az elkövetett vétség miatt nem kell az üzemi jutalékot csökkenteni.

Felemelt összegű üzemi jutalékot kétféle címen is kaphat az arra érdemes dolgozó.

A többlet üzemi jutalék — hűségjutalom jellegű juttatás — a MÁV-nál vagy más hazai vasútnál és a szomszédos államok vasútjainál megszakítás nélkül eltöltött szolgálati évek alapján illeti meg a dolgozókat. Ugyanis minden — *a vasútnál megszakítás nélkül* — betöltött két év után 1 százalékkal növelni kell az alapösszeget. Az ilyen címen adható többlet *dolgozónként változik attól függően, hogy kinek mennyi a megszakítás nélküli szolgálati ideje.* (A betöltött 20 év szolgálati idő alapján 10 százalékos többlet üzemi jutalék jár.)

Új vonás és lehetőség, hogy 1965-től már *az áthelyezéssel hozott szolgálati évekre is jár többlet üzemi jutalék.* Az olyan dolgozónak, aki korábbi munkahelyeiről áthelyezéssel került más munkahelyekre és a MÁV kötelékébe is, az áthelyezéssel hozott időket üzemi jutalék szempontjából figyelembe kell venni, s ezekre az időkre kétévenként 0,5 százalékos többlet üzemi jutalékot kell kapnia. Ha egy dolgozó a hazai vasutaknál és valamely szomszédos ország vasútjánál *összesen 20 évet töltött el és ezenkívül 6 évi áthelyezéssel hozott, nem vasúti munkaviszonya is van, akkor a vasúti szolgálati évek után 10, a nem vasúti munkaviszonya után 1,5, összesen 11,5 százalékos többlet üzemi jutalékra jogosult.*

A gazdaságosság érdekében végzett kiemelkedő munkára engedélyezhető *többlet üzemi jutalékot* az érdemek egyénenkénti elbírálása alapján adományozhatja — *a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben* — a szolgálati hely főnöke. Azt kell mérlegelni és elbírálni, hogy melyik dolgozó mennyit tett a szolgálati hely munkájának sikere, gazdaságossága érdekében. Az egyénenkénti érdemek alapján engedélyezett többlet üzemi jutalék *20 százaléknál több vagy ennél kevesebb nem lehet* és azt a szolgálati évek után járó üzemi jutaléktól függetlenül meg kell kapni annak a dolgozónak, akinek a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság adományozta. A fenti példából kiindulva a kiemelkedő munkát végző dolgozó üzemi jutalékának összege így alakul: *alap üzemi jutalék 100, a szolgálati évek alapján járó többlet üzemi jutalék 11,5, az érdemek alapján adott többlet üzemi jutalék 20, összesen 131,5 százalék.*

A dolgozó jó munkájával hozzájárulhat ahhoz, hogy *több üzemi jutalék kerüljön felosztásra*, rossz, hanyag, fegyelmezetlen, munkahelyüket gyakran vagy indokolatlanul változtatók munkája pedig *hátrányosan érinti, befolyásolja a vasút gazdaságosságát*, kisebb nyereséget ér el a MÁV és ezáltal kevesebb kerülhet felosztásra.

Mikor nem kaphat valaki üzemi jutalékot

Ezek szem előtt tartásával meghatározza a szabályzat, *hogy bizonyos esetekben nem kaphat a dolgozó üzemi jutalékot*, enyhébb vétségek esetén pedig csökkentett üzemi jutalék illeti meg.

Nem jogosult üzemi jutalékra az a dolgozó:

a) aki nem rendelkezik 2x3 hónapi minimális folyamatosan ledolgozott munkaidővel;

b) akinek munkaviszonya az év folyamán a folyamatosság megszakadását eredményező módon szűnik meg;

c) akinek a tárgyévben 4 vagy ennél több napi igazolatlan mulasztása van;

d) akitől az üzemi jutalékot bűncselekmény, fegyelmi vétség vagy társadalmi bíróság határozata alapján meg kell vonni;

e) akinek nincs egy éves folyamatos munkaviszonya (a kivételeket lapunk legutóbbi számában ismertettük);

f) akit korábban elbocsátottak vagy aki munkaviszonyát jogellenesen szüntette meg, az elbocsátástól, vagy munkaviszonya jogellenes megszüntetésétől számított két évig;

g) aki előző munkaviszonyát egy éven belül kétszer vagy többször vagy az ilyen évet követően akár csak egyszer is felmondta, a legutolsó felmondástól számított két évig. (Kivéve az MT. V. 30. § (2) bekezdés a)—f) pontjaira alapított felmondás eseteit);

h) akinek a MÁV alkalmatlanság címén felmondott (kivéve a dolgozó önhibáján kívüli testi vagy szellemi alkalmatlanságot).

Ezeken kívül nem fizethető üzemi jutalék annak a dolgozónak,

— akit fegyelmi határozattal elbocsátottak,

— akit a fegyelmi jogkör gyakorlója a dolgozók testi épségét veszélyeztető felelőtlen magatartás, illetőleg társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett vétség miatt áthelyezés büntetéssel sújtott,

— akit a bíróság társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett büntett miatt bármilyen büntetésre jogerősen elítélt,

— a felettes szerv azon vezetőjének, akinek területén az év folyamán ismételten előfordult, hogy az átmenetileg 24 24-es fordulóban foglalkoztatott dolgozó részére a többlet munkáért járó szabad időt három hónapon belül nem adták ki.

Csökkenthető az üzemi jutalék

Az itt felsoroltaknál enyhébb vétségek esetén *nem kell az üzemi jutalékot megvonni, hanem meghatározott mértékben csökkenteni kell.*

a) 50 százalékkal kell csökkenteni az üzemi jutalékát;

— annak a dolgozónak, akit a fegyelmi jogkör gyakorlója a dolgozók testi épségét veszélyeztető magatartás, vagy a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett vétség miatt áthelyezésnél enyhébb büntetés el sújtott,

— a felettes szerv azon vezetőjének, akinek területén az év folyamán egyszer is előfordult, hogy az átmenetileg 24/24 fordulóban foglalkoztatott dolgozó részére a többlet munkáért járó szabad időt három hónapon belül nem adták ki.

b) Az igazolatlan mulasztás minden napja 25 százalékkal csökkenti a mulasztó dolgozó üzemi jutalékát.

c) A létszám és átlagbérterv minden 0,1 százalékos túllépéséért 1 százalékkal kell az illető szerv vezetőjének üzemi jutalékát csökkenteni.

A gazdaságosságot hátrányosan befolyásoló és egyéb vétségek esetén *is lehet a vétkes dolgozó üzemi jutalékát csökkenteni*, ha ez a dolgozók nevelése érdekében szükségesnek látszik.

1965-től mindennemű fegyelmi vétség elkövetése esetén fegyelmi büntetésként is kimondható az üzemi jutalék csökkentése vagy megvonása is. Az üzemi jutalékot azonban ugyanazon vétségért kétszeresen — *tehát az üzemi jutalékszabályzat alapján is és fegyelmi határozattal is* — megvonni vagy csökkenteni nem szabad.

Azokban az esetekben, amikor az üzemi jutalékszabályzat nem írja elő kötelezően a jutalék csökkentését, hanem annak lehetőségét állapítja meg, a vezető, a szolgálati főnök mérlegelésére bízza, hogy az elkövetett vétség indokolja-e a csökkentés elrendelését. A fel nem sorolt esetekben tehát *a vezetők mérlegelésére bízza*, hogy élnek-e és milyen mértékben a csökkentés lehetőségével.

Hangsúlyozni kell azonban, hogy minden olyan esetben, amikor a vezető mérlegelésétől, döntésétől függ az üzemi jutalék csökkentése, *csak akkor lehet a csökkentést végrehajtani*, ha a vétség elkövetésétől vagy annak felderítésétől számított 15 napon belül írásban értesítik a dolgozót a csökkentés okáról és mértékéről.

B. J.

Több segítséget a társadalmi bíróságoknak

A vasutas szakszervezet budapesti bizottsága területén eddig 9 szolgálati helyen hoztak létre társadalmi bíróságot. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy bár a társadalmi bíróságokkal nem minden szolgálati helyen foglalkoztak megfelelően, munkájuk figyelemre méltó.

A társadalmi bíróság segítségével

Legtöbb ügyet az *Északi Járműjavító* társadalmi bírósága tárgyalt. Ennek megfelelően a nyilvánosságot is ennél a vállalatnál biztosították a legnagyobb százalékban. A társadalmi bíróságok rendszere nagymértékben megkönnyíti a panaszok orvoslását. Az ügy intézése egyszerű és hatásos. Jó példa erre *Ninusz Jánosné* esete, aki családi problémával fordult az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságához. *Elpanaszolta, hogy férje, aki szintén a vállalatnál dolgozik, minden keresetét italra költi, családjával, gyermekeivel nem törődik.* A szakszervezeti bizottság javaslatára a társadalmi bíróság tárgyalta az ügyet. A tárgyaláson a következő határozat született: *a férj fizetését minden hónap 14-én és 28-án a feleség kezéhez kell kifizetni.*

Azokon a szolgálati helyeken, ahol megfelelően foglalkoznak a társadalmi bíróságokkal, ott mindenben megfelelnek a szocialista törvényességnek, a közösség, a kollektíva akaratának. Bizonyítja ezt az is, hogy a társadalmi bírósági ítéletek ellen fellebbezés nem történt.

Téves szemlélet

Sajnos a budapesti igazgatóság területén működő 9 szolgálati hely társadalmi bírósága közül mindössze három funkcionál. Olyan nagy vállalatnál például, mint az *Utasellátó*, egyetlen ügyet sem tárgyaltak. *Ezt azzal magyarázzák, hogy vállalati fegyelmi ügyeik bonyolultak*, és nem tartották alkalmasnak, hogy a társadalmi bíróság elé vigyék.

Mondani sem kell, hogy ez a szemlélet téves, a társadalmi bíróságok már bebizonyították, *hogy bonyolult ügyekben is képesek reális, emberi és törvényeinknek megfelelő ítéletet hozni.*

Nagyobb baj az, hogy sok helyen még ma sem ismerték fel a társadalmi bíróságok jelentőségét, társadalmi fontosságát.

Hiányosságként kell megemlíteni azt is, hogy a vezetők *nem tájékoztatják a fegyelmi ügyekről a szakszervezeti bizottságokat.* Így a szakszervezeti bizottságoknak nincs módjuk kiválasztani a fegyelmi eseteket. Az érintett szakszervezeti bizottságoknak és a társadalmi bíróságok vezetőinek a jövőben közvetlenebb kapcsolatot kell egymás között kialakítani.

A vasút területén aktívabban kell bevonni a társadalmi bíróságokat az ügyek intézésébe. A budapesti bizottságnak is *több segítséget kell nyújtani* a kilenc szolgálati helyen működő társadalmi bíróságnak.

Kis állomás a Balaton partján

Balatonederics kis állomás a Balaton partján. Dolgozói fegyelmezetten, lelkiismeretesen végzik munkájukat. 1964. évi teljesítményükért a szombathelyi igazgatóság vezetője és a szakszervezet megyei bizottsága oklevéllel és 2000 forinttal jutalmazta őket. *Vörös György*, az állomás vezetője külön oklevélben és jutalomban részesült.

Az állomás belső és külső tisztasága kifogástalan. 1965 első negyedévében a kocsitartózkodásban 107,82, a kocsikihasználásban pedig 100 százalékra teljesítették tervüket.

Káprai László
Keszthely

Baleseti krónika

Június 15-én az 1815 sz. vonat Nagytétény és Budafok—Albertfalva állomások között elütötte *Pósh István* pályamester motoros kiskocsiját. A kiskocsin utazó pályamester és *Márton József* pályamunkás a kocsiról leugorva kerülték el a súlyosnak ígérkező balesetet. A vizsgálat szerint a baleset azért következett be, mert a kiskocsival közlekedő pályamester nem a kapott engedély szerint meghatározott vonat után, hanem egy azt megelőző vonat után indult ki a vonalra.

☆

Június 18-án Szeged rendező pályaudvaron a bejáró 8453 sz. vonat elütötte Király András kocsirendezőt. Nevezett mindkét lábán csonkulásos sérülést szenvedett. A baleset azért következett be, mert Király munkatársával a forgalmi vágányok között játszadozott.

☆

Június 21-én *Lipodi Ferenc* villanyszerelő Nagykanizsa állomáson a vágányok között ívlámpa tisztogatása közben *súlyos fejsérüléses balesetet szenvedett.* Nevezett július 1-én belehalt sérülésébe. A halálos baleset azért következett be, mert az állomás III. és IV. vágányai közé a villanyoszlophoz állított és űrszelvénybe érő támasztó létrát a IV. vágányon körbejáró 328—681 sz. mozdony kerekei elérték. Ennek következtében Lipodi, aki *biztonsági öv nélkül dolgozott*, a mintegy 6 méter magasságból lezuhant. A figyelőként kijelölt munkatársak a közelben tárolt személykocsiban társalogtak a kocsitakarítókkal. A mulasztók ellen a hatósági és a fegyelmi eljárás folyamatban van.

☆

Június 22-én *Budapest Soroksári út* és *Bp. Ferencváros* állomások között elakadt 5953 sz. vonatra a 411 052 sz. tológép erősen rájárt. Ennek következtében a 411 052 sz. gép fűtője, Sáfrány István könnyebb sérülést szenvedett.

☆

Június 25-én *Tatabánya-felső* állomáson *Fodor Ferenc* tanuló kocsirendező belépett a forditott állásban közlekedő tartalékmozdony ürszelvényébe, s a gép alá került. A tartalékmozdony személyzete az elütést észlelve 5 méteren belül megállt. Nevezett horzsolásos sérülést szenvedett. A szerencsés kimenetelű balesetet Fodor Ferenc figyelmetlensége idézte elő. *Engedély és bejelentés nélkül ott hagyta a felügyeletét ellátó munkatársát*, és figyelmetlenül, körültekintés nélkül belépett a közlekedő gép elé.

☆

Hatvan állomáson június 27-én a rendezőből egy kalauzkocsival betoló 411 247 sz. mozdony *erősen rájárt* a fűtőházi bejárati vágányon álló 411 209 sz. mozdonyra. Az erős rájaras miatt a kalauzkocsi egy tengelyével felkapaszkodott a 411 247 sz. mozdony elejére. A kalauzkocsiban tartózkodó *Vecser Gábor* vonatfékező megsérült. A baleset a 411 247 sz. mozdony vezetőjének mulasztása miatt következett be.

☆

Június 6-án *Tota József* 36 éves pályamunkás a nagykanizsai pft. főnökség dolgozója munka után a szokásos menetrend szerinti személyvonat helyett *jogtalanul és szabálytalanul az 1485 sz. tehervonattal akart hazautazni gelsei lakóhelyére.* A tehervonat azonban Gelsén és az azt követő Felsőrajk állomáson is áthaladt. Tota József Felsőrajk állomáson *az áthaladó vonatról leugrott, és a vonat kerekei alá került.* Lábcsonkulásos sérülést szenvedett. Állapota súlyos.

Átadták az új miskolci MÁV Rendelőintézetet

Miskolcon, a tiszai pályaudvar közelében, a városba vezető útvonal mentén épült az új MÁV Rendelőintézet.

A hivatalos átadás előtt érkeztünk oda. *Sasvári József*, a miskolci igazgatóság I. osztályának vezetője mutatta meg *a 16 millió forintos költséggel épült* egészségügyi intézmény minden zegét-zugát.

A bútorok, a berendezések, a műszerek és a vizsgálóasztalok még hiányoztak. Csak a tisztára súrolt szobák fehérre meszelt falai fogadtak bennünket. A röntgent és a fogászatot berendezték ugyan, de ezt is csak amolyan bemutató céllal. Hiszen a gyógyítás, a *„nagyüzem”* augusztus elsején kezdődik.

32 oldalas hibajegyzék

Ennyi idő kell egyrészt az átköltözéshez — *eddig a város különböző pontjain voltak a miskolci igazgatóság egészségügyi szervei* —, másrészt pedig „nem készült el” egészen még az intézet sem. Pontosabban azoknak a hibáknak és hiányosságoknak a kijavításához kell még idő, amelyek a műszaki átadáskor 32 gépelt oldalt töltöttek meg.

Építőiparunk most sem remekelt. Önkéntelenül is felmerül a kérdés: *miért?* Sajnos nem ez az első eset, hogy egy új épület átadásakor egész sor hiányosság adódik. *A vízcsapok közül nagyon sokat már most nem lehet elzárni ablakokat pedig kinyitni. Meglepő az is, hogy a több ezer voltos röntgengép biztonsági földelését már a tervezők is kifejezték*, így azt most teljesen újonnan kell elkészíteni, hiszen addig a készüléket nem is használhatják, mert *életveszélyes.*

Sorolhatnánk tovább a hibákat, hiszen csupán az elektromos szerelők 84 ezer forint értékű munkát nem végeztek el és a felmerült hiányosságok, minőségi kifogások összértéke 171 862 forint.

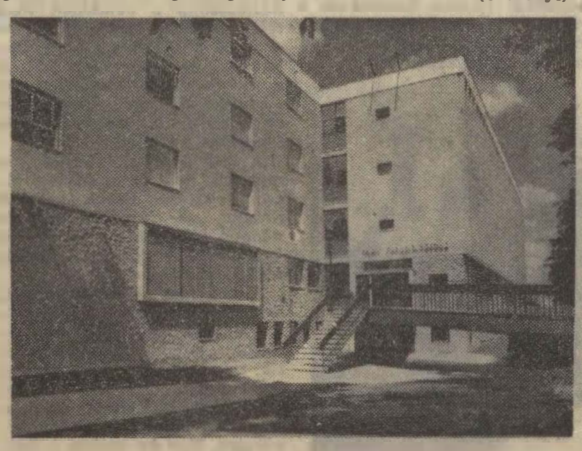
A Borsod megyei Építőipari Vállalat és a szakiparosok ezúttal nem szolgáltak ra a dicséretre. Annál inkább azok, akik hosszú éveken keresztül szószólói voltak az új rendelőintézet mielőbbi létrehozásának. *Sokat jelent ez az épület a Miskolc környéki MÁV-betegeknek. Nem kell 3—4 helyre szaladniuk, hogy egy vizsgálatot eredményesen elvégezzenek, és nem kell az orvosoknak, az egészségügyi dolgozóknak sem egészségtelen, zsúfolt körülmények között dolgozni, gyógyítani.*

Mindennek van helye

Az új épületben mindennek van helye. A III. emeletre költözik az egészségügyi főcsoport, a földszint, az I. és a II. emelet pedig *16-féle szakrendeléssel szolgálja majd a betegeket, a gyógyulni vágyókat.* Az épületben helyet kapott egy gyógyszertár is. Így a betegeknek még a felírt gyógyszer után sem kell messzire menniük.

Az új egészségügyi intézményt július 9-én, pénteken délután *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes ünnepélyes külsőségek között adta át *dr. Pásztor Pálnak*, a miskolci igazgatóság vezetőjének.

(Szerényi)



Az új rendelőintézet
(MTI Fotó Birgés Árpád felv.)

Vác állomáson jól dolgoznak

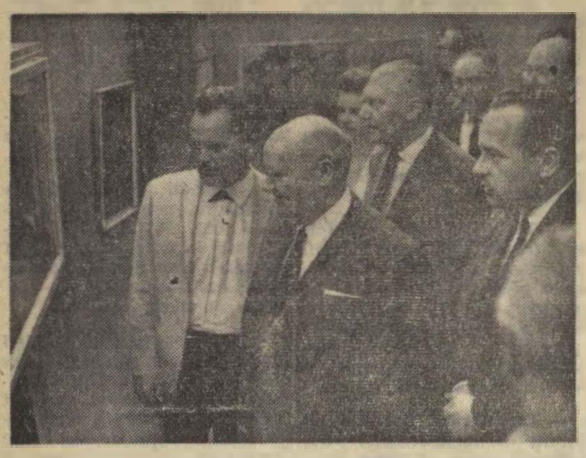
Vác állomás teljesítményei kedvezően alakulnak. Feladási tervüket túlteljesítették, a szállíttató felek terven felüli kocsiigényét is kielégítik. A tartalék mozdonyok részére szoros technológiát dolgoztak ki, ennek eredményeként a *kezelési helyeket menetrendszerűen kiszolgálták.*

A jó eredmények elérését segítette a kocsirakományú küldemények központosított fel- és elfuvarozása, továbbá az áru 60—70 százalékának irányvonattal történő továbbítása.

R. S.

Megnyílt a vasutas képzőművészeti kiállítás

Tíz művet díjazott a bíráló bizottság



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, Szabó Antal főtitkár és Kirchmajer Károly szobrászművész kíséretében megtekinti a kiállítást.
(MTI Fotó Lajos György felv.)

A múlt évi eredményes hazai és párizsi nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás után, *a XV. vasutasnap alkalmából* ismét nyilvánosság elé léptek alkotásaikkal a vasutas amatőr képzőművészek.

A kiállításra 468 festményt, grafikát. és 62 szobrot küldtek be. Az acélsínek vándorainak, egyszerű munkásainak olajban, gipszben, bronzban és márványban megformált gondolatai ezúttal is tehetségről, igényes, művészi munkáról vallanak. A több mint 15 éves múltra visszatekintő vasutas képzőművészeti kör tagjai között, a 15 éves *Balia Erzsébettől* a 60 éves *Tarr István* nyíregyházi pályamesterig szinte minden korosztály megtalálható.

A vasutasszakszervezet Népszínház utca 29. sz. alatti képzőművészeti iskolájában megrendezett kiállítást július 8-án *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára nyitotta meg. A megnyitó ünnepségen jelen volt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

A kiállítás mondanivalójában is sok újat ad. A munka, az emberábrázolás, a való élet pillanatfelvételei közelebb hozzák a nézőt és az alkotót egymáshoz. Egyszerű gondolatokat fejeznek ki, egyszerű művészi eszközökkel.

A zsűrinek nem volt könnyű dolga. Hiszen a sok művészi alkotásból *nehezen tudták kiválasztani a legjobbakat.* Ebben az évben ugyanis több kategóriában írtak ki pályázatot.

Festészetben Adorján Sándor *Alkony*, legjobb tájkép; Bottyán János *Öregség*, legjobb emberábrázolás; Dely Teréz *Utca*, legjobb tájkép; Gomola József *Munka után*, legjobb ifjúsági téma; Koncz Zsuzsa *Uzsonna*, legjobb csendélet; Tarr István *Zsákolók*, legjobb munkaábrázolás és Tóth János *Székesfehérvári pályaudvar* című képe pedig a legjobb vasutastémát ábrázoló díjat kapta.

Grafikában Ruttkai Sándor *Öregség* című tusrajza a legjobb emberábrázolás díjat kapta.

Szobrászatban Hamar János *Barátom*, legjobb emberábrázolás; Sziklai Gyula *Női akt*, ifjúsági díj; Zimann Lajos *Anya gyermekével*, legjobb emberábrázolás díjat kapta.

A díjakat Szabó Antal főtitkár adta át. **Sz. J.**

Néhány szó az utazószemélyzet pihenőjéről

Az F 9. sz. Utasítás, az 1957. évi 54. sz. *Hivatalos Lap*, és számos azóta megjelent rendelet *szabályozza az utazószemélyzet pihenőjének és heti pihenőnapjainak helyes kiadását.* A rendeleteket sok helyen nem tartják be. Félremagyarázzák, vagy egyáltalán nem értik azt. Egyesek pedig azt vallják, ha betartanák a rendeletet, akkor megállna a forgalom. *A helytelen nézetek felett az igazgatóságok is szemet hunynak.* Ezt tapasztaltuk Szegeden, Pécsett és Szombathelyen.

Hiba az is, hogy nem veszik figyelembe az utazó személyzet távol levő lakhelyét, illetve a haza- és a visszautazáshoz szükséges időt. Pedig ezt nem lehet a pihenő időbe beszámítani.

Sok helyen nincs a pihenőnapok áthelyezéséről nyilvántartás, vagy az áthelyezésekről késve, az új heti pihenő nap előtt, egy-két nappal értesítik a dolgozókat. *Vannak olyan vonatkísérők, akik két-három hónapig egyáltalán nem kapják meg hetenként a pihenőnapot.* Békéscsaba állomáson *Mezei Miklós* fékezőnek 1964. decemberben három, 1965 januárban szintén csak három heti pihenőnapja volt Arról nem is beszélve, hogy több hónapon keresztül nem kapnak vasárnapi heti pihenőnapot.

Egyes szolgálati helyeken a „betervezett" heti pihenőnapokat a hónap elején nem jegyzik elő. Ilyen esetben a dolgozók csak egy vagy két nappal előtte, vagy pedig csak vonatlemondás esetén tudják meg, hogy a kérdéses nap heti pihenőnapnak számít.

Általános panasz, hogy az igénybe vett kijelölt pihenőnapokért *akkor sem fizetik a felemelt díjazást*, ha nem adnak helyette más pihenőnapot.

Ezek a problémák ismertek, de megszüntetésükre vajmi kevés intézkedés történik. Az utazó szolgálat dolgozói pedig hatékony intézkedést várnak.

Foki István

Anyagtakarékosság és a társadalmi tulajdon

Az anyagtakarékosság az idén fokozottabban szükségessé teszi a társadalmi tulajdon védelmét. Szükséges ez azért is, mert az elmúlt évek folyamán a mulasztások, a társadalmi tulajdon elleni vétségek száma emelkedett.

Ezekről a kérdésekről beszéltek a vezetők és a dolgozók a közelmúltban a szegedi igazgatóságon megtartott tanácskozáson. Megállapították, hogy a vasutasok ismerik a rendeleteket, szabályokat, ennek ellenére is sok a mulasztás. A társadalmi tulajdon védelme érdekében nem elegendő csupán formai ellenőrzés és felelősségrevonás. A kár, a bajok megelőzése érdekében eredményesebbé kell tenni az oktatásokat, a felvilágosítást, és az ellenőrzést.

Meg kell akadályozni a vezetőknek és a dolgozóknak egyaránt, hogy ne forduljanak elő olyan esetek, mint a békéscsabai, szolnoki, hegyeshalmi és a bajai lopások, dézsmálások. Ezeknek a magukról, családjukról megfeledkezett vasutasoknak a tettei mélységesen megrázták, felháborították a becsületes dolgozókat, azokat, akik áldozatkész, önfeláldozó, fegyelmezett munkájukkal nap mint nap eredményesen oldják meg a személy- és áruszállítás feladatait.

A társadalmi tulajdon ellen elkövetett mulasztások, vétségek arra figyelmeztetnek, hogy a szolgálatban még éberebben óvjuk értékeinket, a közvagyont.

Csak az elmúlt évben országosan 14 600 000 forint kár keletkezett mulasztás miatt és dézsmálásból.

Sziládi Sándor

Megkedvelték a tanulást

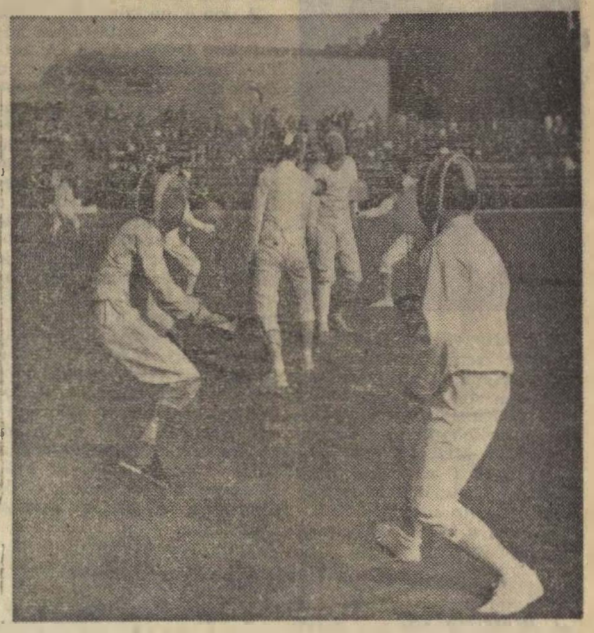
Véget ért a tanév, s kiosztották a bizonyítványokat a szegedi Hámán Kató általános iskola öreg diákjainak.

Szeged állomás dolgozói közül az elmúlt tanévben 26-an szereztek általános iskolai bizonyítványt. A végzettek közül most többen úgy nyilatkoztak, hogy megkedvelték a tanulást, a jövő tanévben középiskolában folytatják a tanulmányaikat.

Dr. Bánkfalvy Gyula

KULTÚRÁLIS ÉS SPORTÜNNEPÉLY A SZŐNYI ÚTON

A vasutasnap ünnepi programjának már évek óta szerves része a sportvetélkedés és a kulturális műsor. Szakszervezetünk kulturális és sportünnepélye az idén is gazdaggá tette a XV. vasutasnapot. A BVSC Szőnyi úti sporttelepén kora délelőtt kezdődött és a késő esti órákig tartott az érdekes, változatos műsor.



A BVSC vívói délelőtt lengyel vasutas vívókkal mérték össze tudásukat, délután pedig a labdarúgó-pálya zöld gyepén tartottak tréfás bemutatót.

A süllyesztett kézilabda-pályán a vasutasszakszervezet ifjúsági fúvószenekara adott műsort.

(Hemző Károly felvételei)

MEGTÉRÉS

Érdekes ember volt. Magas, vékony. Kétoldalt deresedő hajjal. Akár egy pap, mindig sötét ruhát viselt.

Már régen elfelejtette a Váci úti „tizenhárom ház"-at, ahol gyerekeskedett, a szoba-konyhás lakást, a petróleumlámpa pislákoló fényét, anyját, ki itt-ott mosást vállalt, hogy a két inas fivérének és neki, a polgáristá diáknak megteremtse a mindennapit.

„Pattantyús-Kovács Gerzson m. kir. államvasúti főellenőr" — ez állt a régi névjegyén. Önmagában lázadozó, örökké elégedetlen ember volt, akire csak a körülötte történő kellemetlenségek hatottak, a megváltozott életet, az újat soha sem akarta tudomásul venni.

Se hideg, se meleg ember — mondogatták róla a vasútállomáson, ahol raktárnoki minőségben, reggeltől napestig körmölte a raktanúsítványokat.

Otthon azonban gyakran kirobbant belőle az elégedetlenség. Különösen, amióta eltemette asszonyát, azt, ki támasza, tanácsadója volt ennek a mindig nagyot akaró, mégis a semmibe vesző, gyenge embernek. Ha valaha is — évek múltán szóba került az asszony, haláláért a megváltozott helyzetet, azokat hibáztatta, akik őt, a főellenőrt raktárnokká degradálták és eldugták egy huzatos, sötét raktárhelyiségbe. Még ahhoz sem volt elegendő kurázsi benne, hogy asszonyt válaszson maga mellé. Pedig elkelt volna a gyerekek miatt is.

Nem könnyen peregtek az évek! Annával, a lányával nem sok baja volt. Hű mása anyjának: csendes, szerény, törékeny, mint egy nádszál A fiú, Gyurka, azonban más! Csupa élet. Vezére a grundi gyerekeknek. Önálló véleménye volt a dolgokról, melyek körülötte történtek.

Ahogy a gyerek nőtt, úgy nőtt kettőjük között az ellentét is. Gyurka úttörő, majd később úttörővezető lett. Apja nem jó szemmel nézte ezt! Egy kicsit mindig „vörös posztó" volt előtte a piros selyem nyakkendő. Jobban tennéd, ha a sok táborozás helyett valami hasznos dologgal töltenéd az idődet — zsörtölődött a gyerekkel.

Az idő múlt. S a fiú megemberesedett. Apjával ellentétben vidám, a társaságot kedvelő, szép szál ember vált belőle. Ott volt az üzemi rendezvényeken. Részt vett a színjátszó csoportban. Énekelt, szavalt.

Ezekben az időkben az apa már nem szavakban tiltakozott a néha késő estékbe nyúló elmaradások miatt, hanem némán. Hetekig nem szólt a fiához. Azzal még romlott kettőjük viszonya, hogy Anna kiröppent a házból. Férjhez ment. Ketten maradtak. Nem volt, ki egyengesse a viszálykodást.

Tudta — de nem nyugodott bele —, hogy a fia más világban él, nem hallgat rá.

Úgy éltek egymás mellett, mint kutya és macska! Ez késztette Gyurkát arra, hogy idő előtt, alig húszesztendős korban házasságra gondoljon. Éppen úgy nem tetszett az apának, mint a sok kultúrmunka.

Mit akar egy gyerek, egy gyereklánytól? Az ilyen házasság előbb-utóbb zátonyra fut — mondogatta.

Egyik estén, amikor szélmentes vizeken úszott barátságuk „hajója", a fiú, valahogy úgy, mint régen, apja elé állt.

— Apa! Megnősülök... — bökte ki és többet nem mondott.

Csend volt a szobában. Csak a régi óra ketyegett egyenletesen, mintha arra figyelmeztetné a ház urát, hogy múlik az idő. Igaz, minden úgy állt, mint régen: a fakult rekamié, a megsántult asztal, a falilámpa, a fiókos szekrény. Ott a nagy kép a két ablak között, melyen egymás mellett ülnek, az asszony, meg ő.

Nem tudott szólni. Az újság mögé bújva némán ült kopott karosszékében. Még azt sem vette észre, hogy a fia távozott a szobából.

Ettől kezdve alig találkoztak. Csak néha volt nyoma annak, hogy a gyerek otthon járt.

Egyszer munka után később, fáradtan tért haza. Fázott egy kicsit. A lakás is hideg volt. Amint felkattintotta a villanyt, az asztalon egy levelet pillantott meg.

Meghívó volt.

Hosszan nézte. Összefutottak szeme előtt a betűk: Pattantyús-Kovács György és Kun Rita házasságot kötnek. A szék támlájába kapaszkodott. Csak lassan költöztek értelmébe a betűk.

„Apám, sokáig vártalak. Nem jöttél. Holnap nagyon várunk, Fiad és Rita" — olvasta a mellékelt sorokat.

Egyszerre melegnek érezte a szobát. Fél éjszaka inget mosott, ruhát vasalt, cipőt tisztított. Olyan lázas izgalomban készülődött, mintha ő lenne a vőlegény.

Másnap a nagy esemény s az örömkönynyek feledtettek mindent.

A józsefvárosi szoba-konyhás lakás, hová a fiatalok költöztek, dugig volt jókedvű emberekkel: rokonokkal, jó barátokkal. Nagyszerűen érezte magát. Egyetlen éjszakára felengedett, olyan volt, mint valamikor régen, húsz esztendővel ezelőtt.

Majd a szürke hétköznapok következtek. El-eljárogatott a fiatalokhoz, de minden kezdődött elölről. Az a csitri asszony se különb, vele jár a színjátszó csoport próbáira, megbújik a függöny mögött és súg neki, ha az szaval vagy énekel. Műszakként hat erre a megveszekedett gyerekre. Az is előfordul, hogy még öreg este sem találja otthon őket.

Egyszer aztán az a hosszú hajú veszedelem, a menye, állt elé szégyenlősen:

— Papa, nemsokára nagypapa lesz! — mondta.

Megint úgy elakadt a szava, mint akkor, amikor a fia bejelentette a házasságát.

Örült is, meg nem is a hírnek!

Teltek, múltak a hónapok. S amikor megszületett az unoka, az sem jelentett nagy változást. A fiatalok újból belevetették magukat a kultúrmunkába. Csak annyi történt, hogy most már igényelték is a nagypapa segítségét. Ment, de sokszor kelletlenül, pedig nagyon hiányzott neki a kicsi. Már-már arra is gondolt, hogy megtagadja a bábáskodást.

Egyszer, egyik este, valamiért összekülönböztek Gyurkával. Rita alig győzte békítgetni őket:

— Te megszállott demokrata! Mit értél el a sok társadalmi munkával? Hol vagy? Itt, ebben a szoba-konyhás kis lakásban! Ebben a dűledező proliházban! — Úgy kiabált, hogy belekékült.

Amaz csak állt. Nem szólt. Nézte dühöngő apját. Ez a nyugalom még fokozta az apa haragját. Aztán becsapódott mögötte az ajtó. Elviharzott.

Úgy érezte, hogy sohasem jön többé fiához. Bírta is néhány hétig, aztán elkezdte gyötörni a vágy a kis csöppség után. Nem találta a helyét sem otthon, sem az állomáson.

Megint csípős, hideg ősz volt. Kifagyott az egész napi külső munkán. Sivár magány, hideg fogadta otthon is. Rossz kedvű volt.

Egy levél feküdt az asztalon... Úgy kapott utána, mint fuldokló a szalmaszál után.

„Apa, ma este várunk" — olvassa.

Mi ez?... Kerepesi úti új lakótelep?...

„Apa, várunk", ez a két szó egyetlen pillanat alatt befűtötte a hideg szobát.

Gyorsan ledobálta magáról a füstszagú egyenruhát. Előkerült a sötét ruhája és a régi, prémgalléros télikabát. Kapkodott, mintha elkésne valahonnan. Tán soha ilyen lassan nem haladt a busz!

Végre rátalált a keresett házra.

Futott fel a lépcsőn. Lift suhant el mellette.

A csengő dallamosan muzsikált. A fia nyitott ajtót, otthonosan, mint a józsefvárosi lakásban.

Összeölelkeztek... Hosszú évek óta most először. A friss parkett nyöszörgött a léptei alatt.

Sehogysem értette a dolgot. A nagy álmélkodásban azt sem vette észre, amikor az asszonyka megölelte. A kicsiről, szemefényéről is megfeledkezett. Az agya képtelen volt feldolgozni a sok látnivalót.

Az üzem javaslatára kaptunk lakást — hallotta a fia hangját.

Csak állt... Úgy nézett mindent, mint meglepett gyermek a karácsonyfát. Aztán pillantása megpihent a szemben épülő ház még vakolatlan falain. Majd a kis ágyhoz szédelgett és gyengéden magához ölelte a gőgicsélő gyermeket. Egyet sem szólt, de tekintete megbékélést árult el.

Gergely József

A felszabadulási irodalmi pályázaton III. díjat nyert pályamű.

A Debreceni VSC nyerte a Vasutas Kupát

A labdarúgó NB I. B osztályában szereplő vasutas labdarúgó-csapatok részére az idén másodízben írták ki a *Vasutas Kupát*. Az elmúlt évben a *Szombathelyi Haladás*, a *BVSC*, a *Miskolci VSC* és a *Győri MÁV DAC* mérte össze tudását. A kupát a Szombathelyi Haladás nyerte.

Az idén a BVSC helyett a Debreceni VSC labdarúgó-csapata indult. Az első fordulóban a Szombathelyi Haladás 5:1 arányban győzött a MÁV DAC ellen. A Debreceni VSC pedig 5:0 arányban diadalmaskodott a Miskolci VSC-vel szemben.

A döntő mérkőzésekre július 11-én a XV. vasutasnapon került sor Debrecenben. A kettős mérkőzés színhelye a *Debreceni VSC sporttelepe volt*. A két volt NB I-es csapat a DVSC és a Szombathelyi Haladás, az első forduló győztesei mérkőztek az első helyért, míg a harmadik helyért a vesztesek, a győri és a miskolci csapat mérte össze tudását. *A négy vasutas labdarúgó-csapat találkozója mindvégig érdekes, izgalmas küzdelmet hozott.* Ezt bizonyítja a szoros eredmény is.

Az előmérkőzés, a Miskolci VSC—Győri MÁV DAC találkozó 5:5 (1:0) arányú döntetlennel ért véget. A második mérkőzésen a debreceni együttes 2:0 (1:0) arányban győzte le a Szombathelyi Haladás csapatát. Ezzel a győzelemmel a debreceniek elhódították a kupát a tavalyi győztestől.

A Vasutas Kupa 1965. évi végeredménye

1. Debreceni VSC	**2**	**2**	—	—	**7:0**	**4**
2. Szombathely	**2**	**1**	—	**1**	**5:3**	**2**
3. Miskolci VSC	**2**	—	**1**	**1**	**5:10**	**1**
4. Győri MÁV DAC	**2**	—	**1**	**1**	**6:10**	**1**

A harmadik helyet sorsolással döntötték el. A kupát és a helyezetteknek járó érem tiszteletdíjakat az Országos Takarékpénztár Totó-Lottó Főigazgatósága ajándékozta a részvevő csapatoknak.

A Vasutas Kupa 1966. évi rendezését a Miskolci VSC és a Győri MÁV DAC vezetői kérték.

A vasutasnapon a BVSC az ASV Wienerneustadt NB II-es bajnokságra törő labdarúgó-csapatát látta vendégül a Szőnyi úton. A mérkőzést a BVSC együttese nyerte 7:1 (5:0) arányban.

(Hemző Károly felv.)

Vándorserleget nyertek

Az FTC június 26-án és 27-én a Ganz-MÁVAG Vörösmarty Kultúrotthonában rendezte meg a hagyományos *Bokodi Mihály* birkózó emlékversenyt. A kétnapos országos versenyen 16 sportegyesület birkózószakosztályának 90 versenyzője mérte össze tudását. *A vándorserleget a BVSC versenyzői nyerték*, az FTC és a Vasas előtt. A BVSC fiataljai közül hárman első, ketten második, egy versenyző pedig harmadik helyezést ért el.

Pályaavatás Szegeden

Négy éven át tartó munkával — a különböző állami és társadalmi szervek támogatásával és társadalmi munkában — újjáépítették a Szegedi VSE stadionját. *Az újjáépített létesítményt június 11-én, a XV. vasutasnapon adták át rendeltetésének, a sportolóknak.* Az ünnepség a Szegedi VSE sportolóinak felvonulásával kezdődött. Ezután *Borsodi János*, a szegedi igazgatóság vezetője mondott beszédet. Méltatta a vasutasnap jelentőségét, majd azokról a vasutasokról, sportolókról beszélt, akik önzetlen társadalmi munkával járultak hozzá a stadion építéséhez.

A létesítményt a Szegedi VSE sportolói nevében Virág Mihály, az egyesület elnöke vette át. Ezután 10 sportágban került sor versenyre, illetve bemutató óra. A sportműsor után pedig kultúrműsort rendeztek. A műsorban a szegedi Nemzeti Színház művészei is felléptek.

Meghalt dr. Kerényi Imre

Kerényi Imre dr., a budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet sebészfőorvosa 1965. július 14-én reggel szívbénulás következtében hirtelen meghalt. Halála pótolhatatlan vesztesége a betegeknek, akiket magasszintű tudásával, a legnagyobb lelkiismeretességgel, fáradhatatlanul gyógyított. 1956 óta haláláig főorvosa volt a MÁV TBC Gyógyintézetnek. Azóta 2000 súlyos tüdőműtétet végzett, ezeknek legnagyobb részét a vasutas betegeknél. A humanizmust és az orvosi etikát soha szemelől nem tévesztő, nagy tudású orvos dr. Sebestyén Gyulának, a magyar tüdősebészet megalapítójának nyomdokain haladt és fejlesztette tovább a tudománynak ezt az ágát. Kiváló munkájának elismeréseképpen 1959-ben Kiváló orvosi kitüntetést kapott. 1960-ban Az elsődleges tüdőgümőkór sebészi vonatkozásai című tanulmányáért a Tudományok kandidátusa lett, és ugyanebben az évben a Szocialista munkáért érdeméremmel tüntették ki.

Egyike volt azoknak az orvosi kiválóságoknak, akik a magyar tüdősebészetet Európai színvonalra emelték és tartották, és akinek neve külföldön is ismert. Orvostársai személyi szeretetre méltósága és nagy tudása miatt általánosan becsülték és szerették. Szakmai tanácsait igen gyakran vették igénybe.

Tetten érték az árvízi tolvajt

Június közepén *Almásfüzitő* térségében több száz vasutas védte hősiesen a vasútat. A Duna egyre vadabb erővel ostromolta a vonalszakaszt. Budapestről és az ország más részéből is árvízvédelmi szerelvények szállították oda az embereket. Magától értetődő, hogy a gáton dolgozók megfeszített munkájuk közben nem gondoltak másra, csak a védelemre, az ár megfékezésére. Ezt használta ki *Balogh Géza* vasutas, aki miközben társai a gátépítésen dolgoztak, *meglopta őket*. Az érték amit eltulajdonított tőlük nem nagy, *de ez nem menti tettének súlyosságát.*

Mindenkihez van egy kedves szava

Örömmel teljesítjük a pestlőrinci állami lakótelep nyugdíjasainak azt a kérését, hogy közöljük lapunkban a hozzánk küldött levelüket, melyben a következőket írják: „A napokban, amikor tüzelőutalványért Pestlőrinc állomásra mentünk, most is, mint mindig, mosolyogva, kedvesen fogadott bennünket *Halászné elvtársnő*, a segédhivatal dolgozója. Rövid időre elnézést kért tőlünk, majd *kikísérte, egészen a sineken túl az idős, világtalan Kelemennét*. Ezután ismét hozzánk sietett és velünk foglalkozott. Ha az állomásra megyünk, *ő mindig szeretettel, szívesen foglalkozik velünk*. Mindenkihez van egy kedves szava. Ezúton is köszönjük fáradozását, meleg, őszinte, emberi viselkedését."

A pestlőrinci állami lakótelep vasutas nyugdíjasai

HÍREK

— Jó eredmények születtek a zalaegerszegi csomóponton a vasutasnap tiszteletére indított ünnepi műszak alatt. A csomópont dolgozói a vállalások túlteljesítése mellett jelentős értékű társadalmi munkát végeztek. Az új vasutas sportpálya befejező munkálatait is a vasutasnapi előkészületek jegyében végezték el.

— Túlteljesítették első félévi tervüket a salgótarjáni vasutasok. Különösen kiemelkedő eredményt értek el az irányvonatok indításánál. A tervezett 187 irányvonat helyett 230-at indítottak. Maradéktalanul kielégítették a vállalatok kocsiigényeit is.

— Tervszerűen halad a felújított és korszerűsített búcsúszentlászlói állomás villamosítása. A szerelési munkálatokat a zalaegerszegi fűtőház dolgozói végzik.

— Nyugdíjas találkozót rendeztek a szombathelyi járműjavítóban. Az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői azokat a nyugdíjasokat látták vendégül, akik hosszú évekig dolgoztak a járműjavítóban.

— Vonat az Angara folyó felett. Június első felében haladt át az első vonat a bratszki vízierőmű angarai gátja felett. Ez a vonalszakasz a Tajset—Lena közötti fővonalon van, s az Angara folyót hidalja át. A híd 112 méter magasan, betonállványokon nyugszik.

— Vasutasok köszöntése. Békéscsaba csomóponton a nőtanács és a vasutas kultúrotthon gyermek szakkörének tagjai a XV. vasutasnap alkalmával szolgálati helyükön keresték fel és egy-egy szál szegfűvel köszöntötték a vasutasokat.

— A közbiztonsági érem ezüst fokozatával tüntették ki Keresztes Györgyöt, a szekszárdi pályafenntartási főnökség dolgozóját, aki életének kockáztatásával egy fuldokló nőt mentett ki a Sió folyóból. A kitüntetést ünnepélyes külsőségek között adták át az életmentő vasutasnak.

— Ringó vonatok Japánban. Japánban üzembe helyezték a világ legmodernebb expressz vonatát, a Hikari Expresszt. Sebessége 200 km/óra. Érdekessége, hogy nem zakatol, hanem az óceánjáróhoz hasonlóan, kellemesen ringatózik a síneken való száguldás közben.

— Családi üdülőt építettek társadalmi munkában Mezőkövesd hőfürdőn a miskolci igazgatóság dolgozói. Az üdülő 21 ízlésesen berendezett szobájában egy turnusban 66 vasutas pihenhet.

— Csökkent a gépek kezelési ideje Alsóörs állomáson. Az eddigi 18—25 perces kezelési idővel szemben, a most elkészült új 100 köbméteres víztorony segítségével 2—3 perc alatt „feltankolhatnak" a mozdonyok.

— Több esetben is foglalkoztunk lapunkban Uzsabánya-alsó megálló bélyegzőjének ügyével. Most arról adhatunk hírt, hogy a régóta óhajtott bélyegzőt megkapták az uzsabányaiak.

— Befejezték a tanévet az Északi Járműjavító ÜV Törekvés Kulturotthonában működő MHS rádiósok. A haladó csoport az elmúlt évben tranzisztoros elektronikus berendezéseket, rövidhullámú készülékeket, elektroncsővizsgáló és „rókakeresőt" is épített.

Halálozás. Kósa Pál nyugdíjas MÁV-igazgató, a Vasúti Főosztály főkönyvelőségének volt vezetője, hosszas betegség után elhunyt. Hamvasztás előtti búcsúztatása a Farkasréti temetőben volt.

Elhanyagolt hidak

A Balaton északi partja mellett húzódó 71. számú műút *Badacsonytomaj* és *Badacsonytördemic* között levő hídjai eltömődtek iszappal, növényzettel. Nem eresztik át a vizet, ezáltal veszélyeztetik a pályatestet. A mostani rendkívül szeszélyes időjárás nagyon indokolja, hogy a mintegy 22 darab ilyen hidat mielőbb kitisztítsák.

Bognár Károly

LAKÁSCSERE

Elcserélném Baross téren levő 3 szobás, komfortos, balkonos, telefonos III. emeleti társberleti lakásomat, központban levő nagyméretű 1 szobás komfortos lakással. Érdeklődni lehet telefonon: 331-275

— Dunaharaszti MÁV állomás épületében levő II. emeleti szoba, konyha, éléskamra mellékhelyiségekből és gazdasági udvarból álló lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki földszintes hasonlóért vagy kettőszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Szendrei Kálmánnénál, Bp., Duna-part állomáson.

MAGYAR VASUTAS

A szervezett vasutas dolgozók lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
A szerkesztő bizottság vezetője: Gulyás János
Szerkesztő: Visi Ferenc
Megjelenik havonta kétszer
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—812, üzemi: 30—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

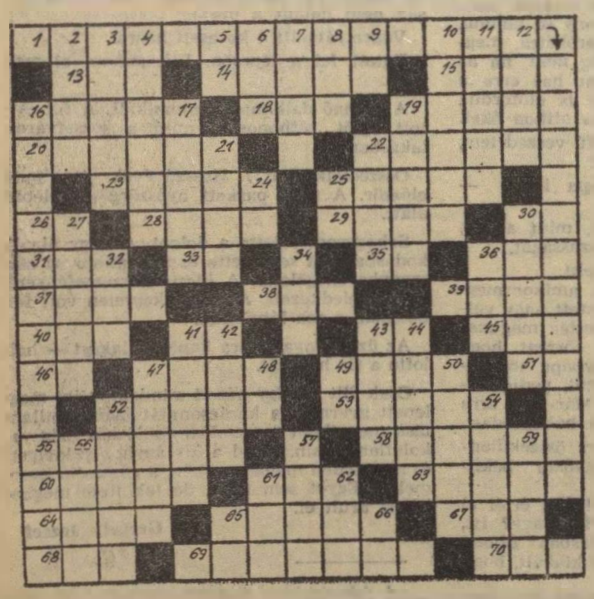
Vízszintes: 1. Mindenkihez szólunk. 13. Regényét Gárdonyi írta meg. 14. Az öntudatlanságig fokozott kábultság. 15. Kénsárgában fellelhető. 16. Thomas. (1779—1852) ír származású angol költő, Byron barátja. 18. Pesten látott bűvész és illuzionista. 19. Betűpótlással az egyik bolygó. 20. Fémes elem. A legnagyobb fajsúlyú szilárd anyag. 22. Marcus Tullius, romai államférfi és szónok. 23. Nyílászáró szerkezet. 25. Pótlással Mekkába zarándokolt mohamedán hívő. 26. Területmérték. 28. Vissza: a mostani évről való. 29. Vajon oda? 30. Bánat. 31. Tengeri emlős. 33. Rag. 35. Kimondott betű. 36. Az egyik oldal. 37. . . . cuique, mindenkinek a magáét. 38. Kör beosztás. 39. Üzlet. 40. Orosz béke keverve. 41. Személyes névmás. 43. Okozat szülője. 45. Alma- . . . 46. Samarium vegyjele. 47. Cipeld! 49. A sereg. 51. Igevégződés. 52. Nógrád megyei község. 53. Férfinév. 55. Ugyanott, latinul. 58. A fizika egyik fejezete. 60. Gömbölyű. 61. Fürdő alkalmatosság. 63. Hawaii-szigetek legnagyobbika, többes raggal. 64. Becézett női név. 65. Tiszántúli folyó. 67. Lyuk, néplesen. 68. Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat. 69. Vízmérték. 70. Kis ház.

Függőleges. 2. Sütemény is lehet ilyen. 3. Rövid tréfás történet. 4. Sokat hallott válság jelzője. 5. Kettősbetű. 6. Nem kedvelt szó. 7. Az arcszín változása. 8. Berlini állatkert. 9. Az argon vegyjele. 10. Ragadozó madár. 12. Délutáni összejövetel. 16. Az árvíz által legjobban sújtott területek egyike. 17. Nobel-díjas svéd vegyész. 19. Holland város. 21. . . . in Hungary. 22. Mortimer John néven ismert ír felkelő. 24. Igekötő. 25. Téli csapadék. 27. Izületek betegsége. 30. Tenger. 32. A Tisza mellékfolyója. 34. Kérdőszó. 36. Nyakbavető. 41. Város a Duna és a Tisza találkozásánál. 42. Város a Zuider-See partján. 43. Az USA egyik állama. 44. S alakú drót. 47. Lichtenstein fővárosa. 48. Duna Kupa. 49. Az arzén kémiai jele. 50. Veszteséget térít. 52. Vasérc fajta. 54. Semmi. 56. Házi összejövetel divatos neve. 57. Tenger latinul. 59. Szemetes kocsi. 61. Térfogat. 62. Nem marad álló helyzetben. 65. Mint 24. függ. 66. S. L.

Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 16. **Beküldési határidő:** augusztus 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Tizenötödik vasutasnap.

Könyvet nyertek: Szabó Pál málházó Battonya állomás, Bende Pál Kecskemét I., Ipoly u. 19. Csuba Ferencné Bp., VI., Eötvös u. 29. Dóra József Balatonboglár, Kossuth L. u. 7., Gergely Zoltán Bp., VI., Népköztársaság u. 73—75. fszt. 60.



A szerkesztőség üzeni

Hermann Ede Sturovó; Kovács István Szombathely; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Szücs Ferenc Hatvan; Bognár Károly Tapolca; Marosán Pál Debrecen; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Antal József, Kisvárdai János Miskolc; Kiss Lajos Alsóörs; Foki István, Buru János dr. Budapest: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bakó János Miskolc: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

26. számból: 116058/1965. I/4. C. Az árvízkárral kapcsolatos részletelvonásos gyűjtési akció pénzügyi lebonyolításának szabályozása.

27. számból: A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Kollégiuma, a Minisztérium Pártbizottsága és a szakmai szakszervezetek elnökségei együttes ülésen hozott határozat az 1965. évi árvíz, belvízkárok helyreállításának feladatairól.

116006/1965. AI. C. A háztartási szenek értékesítésének fokozása érdekében pót-tüzelőjegy kiadásának átmeneti engedélyezése az 1965/66. tüzelési évben.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. AUGUSZTUS 2.

LEGJOBB TELJESÍTMÉNNYEL

A budapesti igazgatóság nyerte a vándorzászlót

Júniusban az árvíz és a rendkívül esős időjárás káros következményei a vasút területén is fokozott mértékben jelentkeztek. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy júniusban egyetlen igazgatóság sem érte el az anyagi elismeréssel együttjáró 100 százalékos teljesítményt.

Az első félévben betervezett, de vasúti fuvarozásra nem került áruk miatt a MÁV lemaradása kereken 2 086 000 tonna. A tárgyilagosság kedvéért azonban azt is meg kell mondani, hogy

az első félévben a MÁV vonalain berakott és továbbított árusúly, 1 610 439 tonnával haladta meg az előző év azonos időszakában elszállított árumennyiséget.

A közvetlen üzemeltetést végző szakszolgálatok *minőségi munkájára jellemző mutatóknál is számottevő fejlődés tapasztalható.* Hasonló a helyzet a vasúti ipar területén is, ahol az önköltségi terv betartása mellett a termelékenység alakulása szintén kedvező képet mutat.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége által alapított vörös vándorzászló félévenként kerül adományozásra. 1965 első félévének eredményei alapján — *legjobb teljesítménnyel* — a budapesti igazgatóság dolgozói érdemelték ki a kitüntetést és az ezzel járó pénzjutalmat. Külön ki kell emelni, hogy az igazgatóság az első félévben — június kivételével — 102 százalékon felüli teljesítményt ért el, *sőt két esetben a maximumként előírt 103 százalékos célkitűzést is túlteljesítették.*

Az árvíz okozta nehézségek miatt számos üzemben átmenetileg szünetelt a termelés. Ezekben az üzemekben a szocialista brigádok a felszabadulási verseny keretében tett vállalásaikat azzal egészítették ki, hogy a népgazdasági terv teljesítése érdekében vállalják a rendkívüli körülmények miatti termeléskiesés pótlását.

A fentiekből következik, hogy az idei őszi forgalomban minden eddiginél nagyobb feladat hárul a vasút dolgozóira. A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál még az eddiginél is *nagyobb súlyt kell helyezni a vonatforgalom tervszerűségének biztosítására.* A menetrendszerű közlekedés, a vonatközlekedési terv célkitűzéseinek teljesítése szorosan összefügg az adott kapacitás egyenletes kihasználásával. Ennek pedig egyik igen fontos feltétele a fuvaroztató felekkel való jobb kapcsolat kiépítése, melynek révén

el kell érni, hogy az éjjelnappali, valamint a vasár- és ünnepnapi rakodások tervszerűen történjenek.

Az őszi forgalom idején a tervezettnél előreláthatólag nagyobb vonóerőigényre lesz szükségünk. *Ezért a nagyműhelyi javításra váró gőzmozdonyok fővizsgájának, főjavításának egy részét — időben és a kívánt minőségben —* a vontatási műhelyekben kell elvégezni. *A teherkocsik javításának fokozása szintén elsődleges feladat.* Arra kell törekedni, hogy a javítási állag országos viszonylatban 6 százaléknál magasabb ne legyen. Mindez szükségessé teszi az anyagellátásnal esetleg jelentkező nehézségek időbeni áthidalását.

A fentiek érdekében tovább kell erősíteni a helyi párt-, szakszervezeti és a szakmai vezetők, valamint az egyes szakszolgálati ágak közötti kapcsolatot. Tovább kell szélesíteni a munkaversenyt és fokozott gondot kell fordítani a dolgozók munkakörülményeinek javítására.

Öneréből pótolják az árvíz okozta károkat

Műszaki konferencia a pécsi igazgatóságon

Műszaki konferenciára került sor július 20-án a pécsi igazgatóság nagy tanácstermében. A műszaki konferencián — amelyen részt vettek a nagyobb szolgálati helyek párt-, szakszervezeti és szakvonali vezetői is — *dr. Szabó Tibor* igazgatóhelyettes értékelte az első félévi munkát, és részletes tájékoztatást adott a feladatokról, melyeket *a harmadik negyedévben kell végrehajtaniuk* a pécsi igazgatósághoz tartozó vasutasoknak.

Lemaradás az árvíz miatt

A népgazdaság különböző ágazatait ért természeti csapások visszahatottak a vasút munkájára is. *A dunai árvíz jelentős kiesést okozott a pécsi igazgatóság áruszállítási tervének teljesítésében.* Jellemző erre, hogy az első negyedévben még 127 ezer tonna túlteljesítés volt, június végén viszont már 118 ezer tonna adósággal zárták a második félévet. *A hátralék ma már meghaladja a 220 ezer tonnát.* Fő oka ennek az volt, hogy hosszú időre megbénult a dunai rakodóhelyek forgalma, nem érkezett vasérc a dunaújvárosi kikötőbe.

A mennyiségi lemaradás ellenére a műszaki-gazdasági mutatók a teljesítmények minőségének javulására utalnak. *A tehervonatok átlagos terhelése például 19 tonnával jobb volt a tervezettnél, és 4 százalékkal haladta meg a tavalyi eredményt.* A cél továbbra is az, hogy ne néhány ésszerűtlenül túlterhelt, s ezért nehézkesen továbbítható, hanem minél több *gazdaságosan kiterhelt* tehervonatot közlekedtessenek. Dombóvárott nagyobb gondot kell fordítani arra, hogy jobban kiterheljék a ferencvárosi irányvonatokat.

A tehervonatok utazási átlagsebessége, bár nem érte el a tervezett szintet, *7,1 százalékkal jobb volt, mint a múlt évben.* Ez az eredmény a vonatközlekedés tervszerűségének növekedésére vezethető vissza.

Továbbra is az a feladat — hangsúlyozta dr. Szabó Tibor —, hogy a vonatközlekedési tervek a forgalmat lebonyolító vasutas dolgozók figyelmének középpontjában álljanak, hiszen az azokban előírtak teljesítése a sikeres munka alapja.

Sűrített iparvágányi menetek

Az áruszállítás gyorsítása érdekében sűrítették az iparvágányi meneteket. Általában 4, de ahol szükséges, ott 5 kiszolgáló menet közlekedik naponta az iparvágányokon. *Kaposvárott* és *Nagykanizsán* szembetűnően kevés a nappali kocsibeállítások száma. Minden nagyobb állomáson gyorsítani kell a beérkezett kocsik „átfutását" a rakodási helyekre, az iparvágányokra.

Az idegen kocsik felhasználása is gazdaságosabb, mint volt. Ma már a pécsi igazgatóság állomásain gondosan ügyelnek arra, hogy ne forduljon elő olyan eset, mint ami a CFR 481 054. számú teherkocsival történt. *Ezt a kocsit 7 izben rakták meg a különböző állomások, és 19 napot tartózkodott az igazgatóság vonalain.* Ezért 99 aranyfrank kocsibért kellett fizetni érte.

A pécsi igazgatóság dolgozói is vállalták, *hogy az árvíz és a belvizek által a vasúti létesítményekben okozott károkat a népgazdaság további megterhelés nélkül, önerejükből felszámolják.* Különösen jelentős kezdeményezések indultak el a szocialista brigádoktól, melyek jobb munkaszervezéssel, takarékos gazdálkodással törekszenek éves tervük mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt kielégítő teljesítésére.

Javult a menetrendszerűség

Rendkívül fontos, hogy a még hátralévő nyári, valamint a soron következő őszi forgalom keretében *az állomások erősítsék együttműködésüket a szállító felekkel,* különösen az alapvető felfuvarozási teendőket ellátó autóközlekedési vállalatokkal.

A személyszállításban kiemelkedő teljesítményeket értek el a pécsi igazgatóság dolgozói. *Javult a menetrendszerűség.* A személyszállítással kapcsolatos szolgáltatások körét bővíti az az intézkedés, amely előírja, hogy a jegyvizsgálók az autóbuszcsatlakozásokról is tájékoztassák a hozzájuk forduló utasokat.

Részletesen foglalkozott a beszámoló a pályaépítési és fenntartási munkálatokkal, melyekben számottevő lemaradások vannak. *A pályafenntartási főnökségek lemaradása féléves viszonylatban 120 ezer fenntartási óra,* egyedül a dunaújvárosiak teljesítették túl a tervet.

L. J.

SZERETIK AZ EMBEREKET

Kitüntették a Keleti-pályaudvar egészségügyi állomásának dolgozóit

1959. február 7-én ünnepélyes keretek között nyílt meg a *Keleti pályaudvar nagycsarnokában a Magyar Vöröskereszt egészségügyi állomása.* A fodrászműhelyből átalakított kis helyiségre felkerült a közismert emblémás és megkezdte szolgálatát néhány társadalmi aktíva. És itt az utóbbin van a hangsúly. Új intézmények, új létesítmények hét évvel ezelőtt is gombamód szaporodtak, de akkor még nem volt gyakori az, hogy ilyen jelentős feladatellátást — minden fizetség nélkül — társadalmi munkában, vállalják az emberek. Voltak is tamáskodók.

— Majd nézzék meg, hogy meddig tart a lelkesedés! Nem mondok sokat, ha egy esztendő múltán itt újra a borbély verhet tanyát. Ki az, aki ingyen üldögél itt naphosszat — morogtak a hitetlenkedők.

A jó munka elismerése

Ennek már hét esztendeje. Július 24-én a VIII. kerületi Vöröskereszt helyiségében, ünnepélyes külsőségek között gyűltek össze a „Keleti aktívák". Kilencen vannak, csaknem valamennyiük a megnyitás óta ad szolgálatot.

— Az Önök munkája beszédes bizonyítéka annak, hogy lehetséges társadalmi úton megoldani nehéz feladatokat is — mondta *Kádár Albert*, a Magyar Vöröskereszt budapesti vezetőségének titkára, amikor átnyújtotta az 5—10—15 éves aktív munkáért adományozott elismerő jelvényt.

Az állomás pártbizottsága nevében *Tibor György* köszönte meg a Vöröskereszt aktíváinak áldozatos munkáját:

— Az elsősegélynyújtáson túlmenően politikai jelentősége is van az önök tevékenységének. Az a tény, hogy reggel 7-től, este 11 óráig fegyelmezetten ellátnak egy nem is könnyű szolgálatot, és mindezért nem várnak ellenszolgáltatást, politikai állásfoglalást jelent.

Az ünnepélyes percek után baráti beszélgetés indult meg a kitüntetettek és a vendégek között.

Érdekes munkát végeznek

— A második negyedévben 1100 esetben nyújtottunk segítséget a rászorulóknak. Sajnos elég gyakori a súlyos baleset is — meséli *dr. Rácz Gyuláné*, az egészségügyi állomás egyik lelkes munkatársa. *— De nemcsak sérültek ternek be hozzánk. Sokan felvilágosításért, vagy csak néhány jó szóért nyitják ránk az ajtót. Sok külföldi csak azért jön be, mert ismeri jelvényünket és rajtunk keresztül kívánja ismerőseit felkutatni. Szines, érdekes munka a mienk. Sok türelmet igényel.*

— Milyen a kapcsolat az állomási szervekkel?

— A lehető legjobb! Minden segítséget megkapunk.

Hét éve működik az egészségügyi állomás. A hét év alatt munkájuk eredményét nem jelzi statisztikai kimutatás. Jóllehet a számok szemléltetnék, hogy hányan kaptak gyógyszert, mennyi sebre került kötés. Azt, hogy ez a kis kollektíva mennyi figyelmes, kedves szóval enyhítette a fájdalmat, azt nem fejezhetik ki a számok.

Ők, szeretik az embereket.

Sándor György

Felajánlások az árvízkárosultak megsegítésére

Lassan egy hónapja annak, hogy a 10 200-as csekkszámlára beérkezett az első forint. Azóta megmozdult az ország, sokasodott az összeg, amellyel ki-ki erejéhez mérten segíti az árvízkárok helyreállítását.

Vasutasaink is elsők között ajánlották fel forintjaikat. *Tolna megyében például 228 680, Hajdú-Biharban pedig 590 000 forintot ajánlottak fel.*

Szakszervezeti bizottságaink a gyűjtés mellett számos helyen, mint például *Gyékényesen* és *Somogyszobon* kulturális és sportrendezvényt is szerveztek, amelynek teljes bevételét az árvízkárosultak megsegítésére fizették be.

Szentes állomás dolgozói eddig 29 230 forintot gyűjtöttek össze. *A dombóvári csomópont* vasutasai 200 000, a *debreceni fűtőház* dolgozói 84 000, a debreceni igazgatóság hivatali szervei pedig 31 000 forinttal segítették az árvízkárosultakat.

A pénzfelajánlásokon túl nagyon sok szolgálati helyen — *a legutóbb Dombóváron* —, az építőiparosok vállalták, hogy munkaszüneti napjukon segítenek az árvízsújtotta lakások helyreállításában, felépítésében.

Megkezdődött a Nyugati pályaudvar korszerűsítése

A Csemege Áruház kiköltözése után július 20-án megkezdődött a *Nyugati pályaudvar* indulási oldalának korszerűsítése. Az átépítéssel régi probléma oldódik meg a főváros második legnagyobb személypályaudvarán. Az utazóközönség nagy része ugyanis eddig a Nagykörútra nyíló keskeny folyosón keresztül jutott be a pályaudvarra.

Az átalakítás a pályaudvar indulási oldalának körúti falánál kezdődik és a pénztárcsarnokig tart. A jövőben

a közlekedés fő útvonala a volt csemegeüzlet három nyílásán keresztül vezet be.

Ez azt jelenti, hogy az átépítés következtében a Csemege Áruház a jelenlegi WC-csoporttal és a kultúrváróterem egy részével nagy közlekedési térré alakul át, ahonnan közvetlen kijáratot biztosítanak a vonatfogadó csarnokba és a régi folyosón keresztül az Utasellátó Étteremhez.

A főbejárati tágas csarnokból nyílik majd *az új információs iroda,* amely belső fogadó térrel is rendelkezik. Ugyancsak onnan lehet lefelé vezető lépcsőkön megközelíteni az alagsorban elhelyezkedő új WC-csoportokat. A volt Csemege Áruház galériájára felvezető lépcsőkön pedig a galéria teljes területét magában foglaló *reprezentatív IBUSZ-helyiségbe juthatnak fel az utasok.* Az IBUSZ új elhelyezése a hazai és külföldi utasok számára egyaránt kedvező lesz.

A volt kultúrváróterem területe a régi külföldi menetjegyirodán keresztül megnyílik és közvetlen kapcsolatba kerül a pénztárcsarnokkal. A gyermekváróterem valamivel kisebb lesz a jelenleginél, de továbbra is megmarad.

A pályaudvar korszerűsítési munkálataival *párhuzamosan folyik majd az étterem és konyha korszerűsítése is.* A tervezés két ütemét jól összehangolták. Az ütemezés szerint

a szerkezetileg bonyolult kivitelezést igénylő munkálatok egy éven belül befejeződnek.

A második rész kivitelezésére később kerül sor.

Az átépítés tervezési munkáit a Vasúttervező végezte, míg a kivitelezést a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség végzi.

A budapesti fiatalok elhódították a vándorserleget

Mint ismeretes, szakszervezetünk elnöksége 1964-ben a X. vasutas ifjúsági találkozóra vándorserleget alapított a munkaversenyben, az ifjúság körében végzett politikai munkában, a találkozóra való mozgósításban, annak rendezvényein való részvételben, valamint a különvonatok dekorálásában legjobb eredményt elérő igazgatóság részére.

1964-ben a debreceni igazgatóság fiataljai nyerték a vándorserleget. Az idén a Balatonalmádiban megrendezett KI. vasutas, közlekedési és postás ifjúsági béketalálkozó alkalmából *a budapesti igazgatóság fiataljai szerezték a legtöbb pontot.* Ezzel az elnökség vándorserlegét elhódították a debrecenitektől.

Az ifjúsági béketalálkozó rendező bizottsága a találkozót értékelve, a következő sorrendet állapította meg:

1. Budapesti igazgatóság
2. Miskolci igazgatóság,
3. Szombathelyi igazgatóság,
4. Debreceni igazgatóság,
5. Szegedi igazgatóság,
6. Pécsi igazgatóság.

A budapesti fiatalok sikeréhez gratulálunk!

Katona dolog az egész, ilyen nagy fiúnak nem szabad már sírni — vigasztalja dr. Rácz Gyuláné, az egészségügyi állomás egyik dolgozója ezt a pityergő kisfiút, miközben kötést helyez el vérző ujjacskájára.

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

A XV. vasutasnap alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül Érdemes vasutas kitüntetésben részesültek:

Toldi Ferenc felvigy., Rákosrendező; Mészáros Ferenc műsz. felvigy., Pusztaszabolcs főh.; Szabó Jánosné int., Bp. Déli pu.; Simek Géza főell., Bp. Ferencváros; Maráz Lajos főint., Komárom; Rebák István felvigy., Szolnok; Erdei András felvigy., Szolnok; Fekete Sándor ell., Székesfehérvár főh.; Szabó Imre felügy., Aszód; Szalay László műsz. főint., Vác Pft. Főn.; Varga Károly főint., Óbuda; Suhanyec Ferenc segédfelvigy., Újmiskolci Pft. Főn.; Harang József felvigy., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Szopkovits Mihály műsz. segédfelvigy., Sátoraljaújhely főh.; Török János segédfelvigy., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Olajos Gábor főell., Nyékládháza; Vaskor István mérnök főint., Miskolc ig.; Szabadkai György felügy., Bp. ig.; Molnár Sándor segédtiszt, Záhony; Tóth Károly műsz. főellenőr. Mátészalka Pft. Főn.; Nagy Pál segédtiszt. Karcag; M. Nagy Gyula segédfelvigy., Debrecen; Tóth János felvigy., Biharkeresztes; László Zoltán műsz. ellenőr, Debrecen főh.; Sipos Adolf int., Debrecen Műhelyi Szertárfőn.; Gyöpös Ferenc műsz. ell., Dombóvár főh.; Gulyás Ferenc főint., Pécs ig.; Simon György ell., Bátaszék; Berlász István ell., Somogyszob; Varga Józsefné segédell., Szolnok; Kiss Varga József segédell., Pécs Távközlési és Biztosítóber. Fennt. Főn.; Streit Péter segédfelvigy., Szekszárd Pft. Főn.; Oláh Béla főint., Kiskunhalas; Gradiskai László főint., Szeged ig.; Kovács Antalné mérnök int., Kecskemét; Fóris Sándor ell., Békéscsaba AK főh.; Tomán Mihály felvigy., Szeged Pft. Főn.; Tóth I. István segédfelvigy., Szeged: Nagy József felvigy., Szeged—Rókus; Janzsó József műsz. segédtiszt, Szombathely főh.; Pál Sándor főell., Sárvár; Sátori Vilmos mérnök tan., Szombathely Pft. Főn.. Kóbor János felügy., Szombathely ig.; Horváth Sándor segédell., Szombathely TBFF; Acsbók Ferenc segédfelvigy., Veszprém Pft. Főn.; Havasi József int., Bp. ig.; Sipos János műsz. főell., Tapolca főh.; Pethő János műsz. segédell., Celldömölk főh; Szebeni Sándor főint., KPM I/1.; Fórián Balázs felvigy., MÁV Fatelítő ÜV Püspökladányi Üzemvez.; Rosta László mérnök főint., KPM I/7.; Varga János felvigy., MÁV Jegynyomda Főn.; Csizmási Kálmán segédell., MÁV Északi Jj. ÜV; dr. Munkácsy Lajos tan., Bp. ig.; Horváth József főell., GYSEV ig.; Nagy Ferenc főell., Debrecen Jj. ÜV; Zomi Lajos főint., Pécs: Angyali Gyula ell., Közp. Felépítményvizsgáló Főn.; Vladár István segédfelvigy., Újmiskolci Pft. Főn.; Székely János ell., Bp. ig. Gál József főell., Bp.—Ferencváros; Hámor Mátyás mérnök főint., MÁV Épületelemgyártó Főn.; Sárosi Ferenc műsz. főell., BJFF; Gerendó János főell., Rákos; Görgényi Krisztina főtiszt., Bp. Keleti pu.; Baráth Sándor műsz. int., Mozgó Pft. Főn.; Abonyi István segedell., MÁV Hídép. Főn.: Tolnai István ell., Rákosrendező; Bujdosó István munkás, Bp. Hámán Kató Szertárfőn.; Rendes István műsz. ell., Balassagyarmat főh.: Weiner Béla ell., MÁV Ép. Fennt. Főn.; Rózsa Róbert főell., Bp. Déll pu.; Kollár István műsz. főell., Bp.—Ferencváros főh.; Keresztes János felügy., Győr; Spanyiel József mérnök főint., Szolnok Pft. Főn.; Bakos József segédell., Hatvan; Kuris Lajos műsz. ell., Szob; Kacsali Károly felügy., Cegléd; Zalaba István műsz. főell., Vác főh.; Guba János segédfelvigy., Ómiskolci Pft. Főn.; Kajor József főell., Miskolc—tiszai pu.; Nyiri György segédmunkás, Sárospatak; Liszkay János főint., Putnok; Koncz Lajos műsz. int., Miskolc TBFF: Kövér László felvigy., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Karácsony Tamás mérnök főint.. Mickolci ig.; Szoóh Zsigmond segédell.. Záhony; Iványi Károly főell.. Püspökladány; Benkó András műsz. főell., Nyíregyháza Kisvasút főh.; Dankó Lajos felvigy.. Mátészalka Pft. Főn.; Ugrai József műsz. főint., Debrecen ig.; Kósa József műsz. főint., Dombóvár főh.; Ózdi Edéné segédfelvigy.. Dombóvár; Ács Kálmán ell., Gyékényes: Sánta József műsz. ell.. Bátaszék főh.; Halmai László segédell., Dombóvár Pft. Főn.; Boros István felvigy., Sárbogárd; Borbás Lajos felvigy.. Pécs Pft. Főn.: Gál Gézáné segédell., Dombóvár; Nagy Sándor ell., Szeged főh.; Valkó Pál főtiszt, Békéscsaba: Magyar Mihály int.. Kunszentmiklós—Tass: ifj. Gyuris Ferenc főell., Szeged Pft. Főn.; Óri Lajos főint., Répcelak; Kölcsei Ferenc int.. Tapolca: Balla Vince műsz. főtiszt. Tapolca Pft. Főn.; Pethő László főint., Ajka; Meiszner Ferenc segédell., Szombathely főh.; Csuka Pál int.. Veszprém-külső: Király László főell.: MÁV Adatfeldolg. Főn. Bp.: Nováki Tivadarné ell., Eger: Fülöp Lajos int., Bp. ig.; Szikiai Imre műsz. főint., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Koszta Mihály segédfelvigy.. Bp. Kőbánya Felső Villamosvezeték Építésvez.; Marcs Lajos műsz. főfelügy., Dorog főh.; Ujházi István főell., Bp. Józsefvárosi Pft. Főn.; Dávid Ferenc munkás, Bp. Déli Szertárfőn.; Pásztor Imre műsz. főell., Bp. Ferencváros főh.; Téglás József főint., Bp. Ferencváros áll.; Juhász I. Ferenc műsz. felvigy., Komárom főh.; Fehérvári József mérnök int., Szolnok; főh.; Koller György mérnök főint., Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Sós Kálmán műsz. főint., Jászapáti főh.; Frózsi Lajos munkás, Miskolc Szertárfőn.; dr. Borsos Imre felügy., Debrecen ig.; Turzó Kálmán int., Záhony főh.; Pákozdi István segédell., Debrecen Ép. Főn.; Cseppentő Sándor segédell., Mátészalka; Kovács József segédell., Kisújszállási Gazd. Vas. Főn.; Hegedüs András ell., Püspökladány; Mészáros András mérnök int., Pécs ig.; Kiss Kálmán műsz főint., Kaposvár Pft. Főn.. Torma László főell.. Nagykanizsa főh.; Bodor János ell., Dunaújváros Szertárfőn.; Molnár Miklósné segédell., Pécs főh.; Kontár Rudolf segédfelvigy., Dombóvár Ép. Főn.; Khin Gyula főint., Nagyatád; Albert Ferenc műsz. ell., Szeged TBFF; Molnár Ferenc főell., Szeged; Kovács Géza segédell., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Piti Tamás ell., Szentes főh.; Vörös Pál főint., Nagykőrös; Dömötör József főint.. Várpalota; dr. Domby Zoltán orvos főtk.. Szombathely ig.; Somogyi Károly ell., Szombathely TBFF; Keve Zoltán főell., Gic—Hathalom; Hrabéczy László főint., Veszprém-külső Vonalfőn.; Horváth István műsz. főint., Szombathely ig.; dr. Bencsik Elemérné főell., MÁV Szabványosító Főn. Bp.; Suller József főell., MÁV Gépjavító ÜV; Bálint Béla műsz. főint., TBKF; Kassa Pál ell., Landler Jenő Osztószertár Főn.; Szabó János műsz. főint. Közp. Technológiai Iroda; Behány Imre ell., Dunakeszi Jj. ÜV; Szabo II. József főint., Vasutasok Szakszerv. Bp.; Antal János főell., Eger; Kövesdi Mihály felvigy., Bp. ig.; Csejtei Vilmos ell., Bp. Számviteli Főn.; Mérész János segédmunkás, Felépítm. Osztószertár Főn.; Sápi István segédell., Távközl. Fennt. Főn.; Asztalos Istvánné segédell., Bp.—Terézváros Pft. Főn.; Szakos István műsz. felügy., Hámán Kató főh.; Hidvég László műsz. főell., Távközl. Fennt Főn.; Nagy Gergely ell., Bp. Déli Műszaki Kocsiszolg., Főn.; Szekely Attiláné int., Bp.—Ferencváros Papp Ferenc főint., Székesfehérvár; Macsuga Erzsébet int., Szerencs: Csillag József műsz. főint., Miskolc VIII. Vonalfelügy.; Bukodi Gáborné segédtiszt, Füzesabony Szertár; Király András műsz. felvigy., Kisterenye főh.; Földesi János felügy., Berente szénpu.; Balázs Jenő ell., Mezőtárkány; özv Bánhidi Mihályné ell., Debrecer főh.; Aranyosi Mihály műsz. felvigy.. Nyíregyháza főh.: Veress József int., Nyíregyháza; Tóth J Imre ell., Debrecen Északi Pft Főn.; Nagy János felvigy., Kisújszállás Pft. Főn.; Nagy Zoltár műsz. felügy., Kaposvár főh.; Pál di Ede főint., Pécs ig.; Kovác Lajosné segédfelvigy., Nagykanizsa főh.; Fejszés Áron segéd felvigy., Dunaújváros; Rácz Balogh Imre műsz. főint., Szeged ig.; dr. Simon Ákos orvos főtan., Szeged; Apró István ell., Békéscsaba Pft. Főn.; Vidovenyecz András ell., Békéscsaba Pft. Főn.; Kiss Rabata János felvigy., Kiskunhalas főh.; Kiss Gyula segédell., Sopron főh.; Pétervári Vilmos műsz. főint., Szombathely ig.; Tóth József mérnök tan., Celldömölk Ép. Főn.; Tarr Gyuláne segédell., KPM I/3.; Balázs Sándorné főell., Közp. Számvit. Főn. Bp.; Surányi Sándor int., MÁV Anyagell. ig. Bp.; Maglodi Gyula főell., Szolnoki Jj. ÜV; Vojtehovszki József műsz. felvigy., Eger főh.; Horváth Lajos főell.. Pápa Pft. Főn.; Illés Endre ell., Pápa főh.; Székely Anna főint., Komját Aladár MÁV Kollégium Bp.; Barkóczi Andor főint., KPM I/3.: Varga András segédell., Szolnoki Jj. ÜV; Regős Gyula főell., Bp. ig.; Röczei Lajos ell., Bp. Villamosfennt. Főn.; Kovács Antal segedtiszt, Győr Pft. Főn.; Zsarnai Dezső int., KPM I/4.; Németh István int., MÁV Magasép. Főn Bp.; Kuti Károly műsz. főtiszt, MÁV Építési Geptelep Főn. Bp.; Bozi Lajos mérnök főint., Járműjavító Oszt.; Matkó László műsz., főint., Debrecen Jj. ÜV; Rutich Jenő int., Bp. Ép. Főn.; Kőrösi László segédell., Bp. Ép. Főn.; Fehér Miklós ell., Bp.—Ferencváros Szertárfőn.; Lengyel József műsz. főell., Győr főh.; Szemmelveisz Frigyes int.. Székesfehérvár Pft. Főn.; Márton István főell., Pestlőrinc—Kavicsbánya; Biró Ferenc főint., Szolnok Góc MSZMP Pártbiz.; Mészáros Ferenc mérnök int., Miskolc TBFF; Kecskeméti István műsz. főint., Miskolc főh.; Csipke Antal műsz segédfelvigy., Berente főh.; Kórik Sándor ell., Debrecen Ép. Főn.; Mojzer László segédmunkás, Tapolca Szertárfőn.; Galló István műsz. főint., KPM I/6.; Nyilasi Béla ell.. MÁV Anyagvizsg. Főn. Bp.; Alföldi Lajos segédfelvigy.. Debrecen Ép. Főn.; Zlotta József ell., Nyíregyháza; Ercsei László ell., Püspökladány főh.; Gellért Sándor főell., Debrecen Déli Pft. Főn.; Szabó Gyula műsz. főell., Pécs ig.; Tácsi József főint., Szeged Számvit. Főn.: Kónya Károly műsz. főfelügy., Szeged ig.; Horváth István műsz. főell., Sopron Pft. Főn.; Nagy József felügy., BVKH Bp.; Németh László főell., MÁV Autófuvarozási Főn. Bp.; Máté Antal főtiszt. MÁV Anyagell. ig. Bp.; Virág Mihály felügy., Szeged ig.: Molnár János segédell., Miskolc Jj. ÜV; Kiss Ferenc segédell., Szombathely Jj. ÜV; Szamosi Nándor segédell.. Vasutasok Szakszerv. Pest—Nógrád MB Bp.; Sipeki József műsz. ell., Eger főh.; Dobos Józsefné segédell., Vasutasok Szakszerv. Bp.; Horváth Bors Béláne segédell., MÁV Utasell. ÜV; Bális Sándor ell.. Székesfehérvár Jj. ÜV; Kojnok Jenő mérnök főint., Szeged ig.; Baranyai János főint., MÁV Gazd. Hiv. Bp.; Hoffmann Antalné ell.. MÁV Utasell. ÜV; Osztó József műsz. főfelügy., KPM I/2.; dr. Rábai Kálmán orvos-titkár, MÁV Kórház; Csatlós Bertalan segédell., Landler Jenő Jj. ÜV.

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter kitüntetése

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa *dr. Csanádi György* Kossuth-díjasnak, közlekedés- és postaügyi miniszternek, a magyar közlekedésben végzett több évtizedes eredményes munkája és a közlekedési tudomány művelésében elért eredményei elismeréséül, 60. születésnapja alkalmából a *Munka Érdemrend* aranyfokozata kitüntetést adományozta.

A kitüntetéshez gratulálunk!

Folyószámlás rendbírságolás

Az 1965. január 1-i hatállyal módosított Munka Törvénykönyve a munkafegyelem javítása érdekében *több olyan nevelő, fegyelmező eszközt adott a gazdasági vezetők kezébe, amivel korábban nem rendelkeztek.* Egyike az ilyen eszköznek az Mt. V. 35/E. §-a szerint munkabércsökkentés lehetősége, amelyet fegyelmi büntetés helyett lehet alkalmazni azzal a dolgozóval szemben, aki munkáját ismételt figyelmeztetés után is hanyagul végzi.

A nevelőeszközök e változatát szolgálati főnökeink részére már 1964-től biztosítja az 1963. évi 51. sz. *Hivatalos Lapban* közölt 133 000/1963. I/2. B. sz. utasítás 4. §. 4/a pontjának azon rendelkezése, mely szerint *„A munkaköri bér megállapítására jogosult szerv a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben a munkaköri bér összegét a munkakörre meghatározott alsó- és felső határ 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."*

E rendelkezések célja, hogy az enyhébb súlyú mulasztásokat elkövető, munkájukat hanyagul végző dolgozókat — *amennyiben fegyelmi büntetés kiszabását, az elkövetett vétség súlya nem teszi szükségessé* —, munkaköri bérük átmeneti csökkentésével anyagilag tegyék érdekeltté abban, hogy munkájukat megfelelően lássák el. A nevelési célzat érvényesítését szolgálja az a rendelkezés, hogy az érintett dolgozót a bércsökkenés okáról is értesíteni kell.

Nyilvánvaló, hogy a bércsökkentés alkalmazására a gazdasági vezető, a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság *gondos mérlegelésével* kerülhet sor.

A munkaköri bér csökkentésének, illetve e lehetőségek alkalmazásának sajátos formáját vezették be *Békéscsaba* állomáson.

A forgalmi szolgálatnál előforduló kisebb vétségek — *pl. elegy visszahagyása, vonat helytelen összeállítása stb.* — miatt esetenként, tehát egy-egy hónapban az előforduló mulasztások számától függően *többször is meghatározott összegű pénzbírságot szabnak ki a vétkes dolgozóra.* S ezt a munkaköri bér esetenkénti csökkentése cimén göngyölítve, a következő havi munkabérből levonják. H. J. forgalmi szolgálattevő ez év februárjában három esetben kapott iktatott értesítést arról, *hogy egy-egy vétség miatt március havi munkaköri bérét 10—10 forinttal csökkentik.* A megmaradó munkaköri bért azután úgy tüntették fel, mintha az lenne a dolgozó havi — besorolás szerinti — munkaköri bére. Szinte helyileg *megszabott tarifája alakult ki* az egyes vétségeknek.

Az állomáson vezetett pontos nyilvántartás adatai szerint *egy év alatt 156 esetben csökkentették néhány dolgozó munkakori bérét és ugyananynyi esetben kellett visszaadni az eredeti összegben.* Ez 312 bérváltozást jelentett az érintett dolgozóknál. Az ilyen pénzbírságolással ez évben *mintegy 1900 forint munkaköri bért vontak el* az állomás néhány dolgozójától, s ez fel nem használt béralap- és átlagbér-megtakarításként jelentkezik Békéscsaba állomáson. Mindez a szakszervezeti bizottság titkárának egyetértésével és aláírásával történt.

A rendbírságolás módszere *nem hozta meg a kívánt eredményt.* 1965-ben ugyanis öt hónap alatt több pénzbírságolást szabtak ki, több munkaköri bércsökkentést „kellett" alkalmazni, mint a múlt év hét hónapjában.

A dolgozók számoltak már a rendbírságolással és közömbössé váltak az ilyen módszerekkel szemben, *még csak egyeztető bizottsághoz sem fordultak jogorvoslatért,* a szakszervezeti bizottsághoz pedig eleve nem fordulhattak, mivel az értesítésecken levő titkari aláírás és pecsét *a szakszervezeti bizottság egyetértéséről győzte meg a dolgozókat.*

A rendbírságolást, mint nevelesi eszközt, szerencsére ma már nem ismeri a magyar munkajog. A munkaköri bércsökkentésének lehetősége nem a régen elavult és eltörölt rendbírságolási rendszer burkolt formája, csupán a munkájukat egyébként hanyagul végző dolgozókkal szemben lehet ezt a nevelési módszert alkalmazni, *de nem az eseti mulasztások miatt és esetenként rendbírságolás jelleggel.* A csökkentett munkaköri bért akkor lehet az érintett dolgozónak visszaadni, ha felszámolta a korábbi hanyagságokat, lazaságokat. Ezzel szemben Békéscsabán a bírság összegének megfelelő munkaköri bér csökkentése után automatikusan visszakapta volna a dolgozó eredeti munkaköri bérét, ha újabb pénzbüntetés címén újból nem csökkentették volna. *Így tehát a dolgozók soha sem tudhatták, mennyi lesz a munkabérük,* mennyi marad a pénzbírságok levonása után.

A munkaköri bér nem lehet *„változó illetménye"* a dolgozónak, nem lehet függvénye annak, hogy az adott szolgálatban — vasutas kifejezéssel élve — kijött-e a lépés.

A dolgozók, a munkatársak nevelése nagy körültekintést, az egyes ember és az elkövetett vétség alapos mérlegelését igényli a nevelésre, irányításra hivatott vezetőktől. Ezt nem lehet a pénzbírságolás folyószámlás rendszerével helyettesíteni Békéscsaba állomáson sem.

Banka József

Példát állított az utókornak

Fél évszázaddal ezelőtt sokan rangosnak, kiváltságosnak tartották a vasutas állást, mert ott nagyon megnézték, kinek adnak arcképest. S hogy valóban rangos volt-e, arról az egykori pályamunkásfiának küzdelmes életútja feleletet ad. Jóllehet sablonos a történet, hiszen szereplőjén kívül még százezrek tették az úri Magyarország keserű kenyerét, mégis érdemes áldozni néhány gondolatot egy félévszázados vasúti szolgálat megpróbáltatásokkal teli éveiből.

— *Örökséget hagytam a 13 éves fiamra* — mondta a századforduló utáni években munkatársainak idősebb *Bánk Károly.* Mert mi is lehetett akkor az egyszerű ember gyermekének öröksége. *Az apa még erősen markolta a krampácsot, a fiú már ismerkedett az örökséggel, a vasúttal.* Karcsit hamar megszerették a józsefvárosi „öreg" vasutasok. Az újonc kifutófiú becsületet szerzett, s rövid időn belül felelős munkát bíztak rá, de a négy elemije kevésnek bizonyult.

Bánk Károly

A Magyar Királyi Kultuszminisztérium engedélyezte esti tagozaton a polgári elvégzését. Alig fejezte be tanulmányait, szakvizsgákra készült, s valamennyi tárgyból sikeresen vizsgázott. Nagy karrierről persze álmodni sem mert. A felelősség viszont annál nagyobb volt.

Bánk Károly a felszabadulás után azonnal *megtalálta helyét a szervezett dolgozók sorában, méltó utóda lett apjának.* Míg egészsége engedte, szervezője, propagandistája volt a Vasutasok Szakszervezetének.

Most becsületben őszült munkásveterán, megrok ant ember, *aki nyugdíjkorhatárán túl is lelkesen szolgálja a vasutat.* Hivatásszeretete sokáig súlyos betegségénél is erősebbnek bizonyult. Már az ötödik X is felkerült regényes élettörténetének lapjára, amikor könnyebb munkára kényszerült. Nem ő kérte, felettesei. munkatársai „kényszerítették" rá. A Budapesti Igazgatóság számviteli főnökségére helyezték. *Itt ünnepelhette vasúti szolgálatának 50 éves jubileumát.*

Félévszázadon át hűséggel szolgálta a vasutat, példásan gazdálkodott szerény örökségével. *Bánk Károly példát állított az utókornak,* a mai és jövő vasutasgenerációnak a hivatásszeretetről, a vasutashűségről.

V. M.

A decemberi párthatározat szellemében

A *szombathelyi járműjavító* pártbizottsága kibővített ülésen tárgyalta meg az 1964 decemberi párthatározat végrehajtását. Megállapították, hogy az elmúlt évhez viszonyítva is nagyon sok olyan probléma oldódott meg, ami korábban gátolta a munkát.

A diszpécseri szolgálat bővítése, az átszervezések és átcsoportosítások nagyon sokat segítettek a feladatok végrehajtásánál.

Az anyagellátás rendeződött ugyan, egyedül csak a különböző csavarok hiánya akadályozza az ütemes, tervszerű termelést.

A gazdasági vezetők legtöbb munkahelyen a határozat szellemében, nagy körültekintéssel hajtották végre a létszámcsökkentést. *Az elbocsátásnál, átszervezésnél figyelembe vették a családi körülményeket, a dolgozók életkorát és munkához való viszonyát.*

A pártbizottság augusztusban újból értékeli majd a párthatározat végrehajtását és megjelöli azokat a feladatokat, amelyek végrehajtása közelebb visz bennünket az 1965. év sikeres befejezéséhez.

Kovács István

Otthonosan éreztük magunkat

Két hetet töltöttem a vasutasszakszervezet hévízi üdülőjében. A hangulat meghitt, családias volt. Köszönjük ezt elsősorban *Horváth Zoltánné* gondnoknőnek, aki olyan barátságos, kedves légkört teremtett, hogy valósággal otthon éreztük magunkat. Ilyen körülmények között minden beutalt számára felüdülést jelent az üdülőben eltöltött két hét.

Krasznai János
Komló

Útközben

Vonatunk zakatolva rohan. Szemben ülő útitársam kitekint, majd felémfordulva megjegyzi:

— Most már többet utazom, sokat láthatom ezt a vidéket.

Kíváncsian nézek rá.

— Igen, utazgatom. Június 1-től nyugdíjba mentem. Majd így folytatja:

— Negyvenhat évet dolgoztam a vasútnál, de legyen bármily hosszú a szolgálati idő, egyszer mégis a végéhez ér.

Hangja elhalkul, mintha elfáradt volna.

Bemutatkozik:

— Mihályi János vagyok.

Az út Sülysáptól, Pestig még hosszú, belemelegedünk a beszélgetésbe.

Apja is vasutas volt, szintén Szolnokon szolgált. Ott születtek, ott öregedtek meg, és ő is ott ment most nyugdíjba. Édesanyja öt gyermeket hozott a világra, közülük négyen ma is élnek. Életkoruk összesen 220 esztendő.

Az anyatejjel szívta magába a munkaszeretetet. Fiatalon a szolnoki járműjavítóba került, ott tanult szakmát, s ott képezte magát, ott élte le élete nagy részét.

A közel félévszázad nem tűnt el nyomtalanul. A munka mellett a sport és kultúra is érdekelte. 1926 és 1936 között a szolnoki MÁV SC jegyzője, majd a Mileneumi dal és zeneegyesület másodtitkára. Ez az egyesület volt az, amely sok országos versenyen szerepelt, győzteseként. Jelenleg is zenél. A szolnoki vasútállomás zenekarában tevékenykedik.

Beszélgetésünk a munkára terelődik.

1921-től 1943-ig a kocsiosztályon dolgozott, majd a mérlegjavító műhelybe és a reszelővágóba került. A vállalatvezetés 1945-ben a mérlegjavító és reszelővágó üzem vezetésével bízta meg. Nehéz feladatot kellett ekkor megoldania, hiszen a háború barbár pusztítása, a mérlegeket sem kímélte. Az áruforgalom a mérlegeket, a lakatosszakma pedig a reszelőket várta mindenütt.

— A Déli pályaudvar. Sopron, Hegyeshalom, Győr, Mátészalka. Nyíregyháza, Miskolc gömöri pályaudvarok 50 tonnás vágányhídmérlegeinek üzemképessé tétele, az akkori körülmények között nagy dolog volt — mondja.

A háború után végzett munka koronájának tartja a miskolci műhely megsemmisült mozdonymérlegének megépítését: a régi 80 tonnás helyébe, 12 mezős 120 tonnás mérleget építettek. A terveket és az aknakészítés rajzait maga készítette. A mérleg ma is működik.

Büszkén beszél valamennyi munkájáról a nyugalomba vonult Mihályi János, aki nemcsak a mérlegek, de a kocsik mestere is volt.

A szolnoki járműjavító egykori tanulója, később termelést irányító diszpécser, intézőmérnök és 1957-től a kocsiosztály vezető helyettese. 1951-ben a reszortvezetők országos munkaversenyének második helyezettje lett, 1952-ben sztahanovista, 1955-ben kiváló újító, 1960-ban kiváló dolgozó.

Mihályi János egyetlen fia is vasutas akart lenni. Ezt bizonyítja, hogy diplomamunkája az egyetemen a vasúti kocsik tervezése volt, és ötös eredményt ért el. A vasútgépészeti szakon végzett mint gépészmérnök, majd elektromérnöki diplomát szerzett. Jelenleg a műszaki egyetemen a gépelemek tanszékén tanít.

Közeledünk Pesthez, s a szikár, idős vasutas megtörli homlokát, majd így zárja a beszélgetést

— Most a nyugalom éveiben összegezni kívánom gyakorlati tapasztalataimat, hogyha tudják alkalmazzák, hasznosítsák majd a fiatalok. S remélem, hogy fiam rövidesen megnősül, mert szeretnék néhány unokát, akikkel majd eljátszhatom, mint nagypapa. Sok mindenről mesélhetek majd nekik.

Csiba József

Csúcsforgalom a Déli pályaudvaron

A szerelvény indulásra kész. Pünkösd Miklós kocsimester és Kiss Lajos ügyeletes tiszt mindent rendben talált.

(MTI Foto — Lajos György felv.)

Az információs ablakhoz futva igyekszik egy nagybajuszú vidéki bácsi.

— *Tessék már mondani* — szól be az ablakon — *a dombóvári vonat melyiken áll?*

— Jobbra a másodikon, de igyekezzen, mert három perc múlva indul.

— *Balatonfenyvesre melyikkel kell menni?* — kérdezi egy fiatal kislány.

— Jobbra az első —, szól ismét *Szász Mihály* információs.

Mozgalmas élet

És vége-hossza nincs az érdeklődőknek, a vonathoz igyekvőknek. A budai várban most harangozzák a delet. *A pályaudvaron ilyenkor kezdődik az élet, a csúcsforgalom.* A hangosbemondó szinte percenként tájékoztatja az utasokat a vonatok indulásáról.

Borlai Jenő állomásfőnök-helyettessel — kísérőmmel — együtt szemléljük ezt a mozgalmas életet. Amolyan igazi bábeli nyelvzavar uralja a pályaudvart, mert nemcsak magyarok, hanem a sok-sok külföldi turista is innen indul a Balatonra.

A pécsi gyors már elment. A vonat a híd alatt jár. Egy könnyes szemű néni még mindig integet.

— *Az unokámat búcsúztattam* — mondja. — *Harkányba ment a szüleivel.*

Még egy utolsó integetés, egy utolsó könnycsepp és máris a visszatérésre gondol. Mert nemcsak mennek, hanem jönnek is az emberek. Búcsúzás, várás, ez a pályaudvar.

A nagykanizsai személyvonatot most tolják be. Az indulásig még egy óra van hátra. Elsőnek a csomagokkal megrakott targonca gördül a kalauzkocsihoz.

— *Nagyon sok a csomag* — mondja *Kalu Mihály* targoncavezető. — *Háromszor is kell fordulni.*

A váltótoronyhoz igyekszünk. A pályaudvar lüktető forgalmát innen irányítják. *Megyeri József* térfelvigyázóval keveset beszélgetünk, mert állandóan cseng a telefon, zörren a váltókar. Érkeznek, mennek a vonatok. Alattunk a székesfehérvári vonat húz ki, de már egy másik vonatnak is állítják a váltót.

A forgalmi iroda már csendesebb, csak a távírógép ütemes kattogása jelzi, hogy ez a szoba a falakkal még nem ér véget. A forgalmi szolgálattevő *Megyeri Józsefné.* Ő adja az utasítást a váltótoronyba férjének, Megyeri József térfelvigyázónak.

Ahol a feleség parancsol

— Ezek szerint itt a feleség parancsol?

— *Igen* mondja mosolyogva. — *Az utasítások értelmében parancsnak is vehetjük, hiszen itt csak hivatalos dolgokról beszélgetünk. A családi ügyeket otthon beszéljük meg. Ilyenkor a forgalom, a munka a fontos.* — Telefonhoz nyúl, a tornyot hívja.

Ismét egy vonat hagyja el ezt a mozgalmas pályaudvart, ahol minden vasutas nagy és felelősségteljes munkát végez.

— *Naponta 20—25 000 utas indul a Déli pályaudvarról* — mondja Borlai Jenő állomásfőnök-helyettes. — *Vasutasaink munkájára nincs panasz. Lelkiismeretesen, fegyelmezetten dolgoznak. Sajnos azonban a pályaudvar kicsi, kinőtte magát. Az új felvételi épület építésével csak a problémák egy része szűnt meg. Terjeszkedni kellene, de hova...?*

Valóban merre? Körös-körül a város, a magasba nyúló házak, a megoldás szinte lehetetlen. Buda testébe beékelődve mint egy lüktető ütőér él ez a pályaudvar.

Délután 3 óra. A vonatok, az utasok elmentek. Rövid időre elcsendesedik a sínek birodalma.

Szerényi József

Az Északi Járműjavító kollektívája bizonyított

Az Északi Járműjavító kollektívája az év elején jelentős feladatra vállalkozott. *Igérték, hogy a félévig 200 mozdonyt javítanak, olcsóbban, mint az elmúlt évben és jó minőségben.* Az üzem teljesítményeit értékelve most a félév után elmondhatjuk: *becsülettel helytálltak.*

Az önköltségi tervet teljesítették, a féléves eti-tervet 103,9 százalékra, a termelékenységi tervet 105,2 százalékra teljesítették. *A forint-tervet pedig több mint 8 millió forinttal túlteljesitették,* ugyanis több volt a nagyjavítás a tervezettnél és kevesebb a futójavítás.

Milyen módszerekkel érték el a kitűzött célt?

Az év elején munkaátszervezéseket hajtottak végre az üzemben. *Kialakították a speciális munkabrigádokat.* Jelenleg külön brigád dolgozik a motor, illetve motorrészek, sebességváltók, főkapcsolók kiszerelésénél, felújításánál és a visszaszerelésénél is. *Ez a munkafelosztás lehetővé teszi, hogy ki-ki tökéletesítse magát a ráeső munkában és azt gyorsabban, jobb minőséggel készíthesse el.* A félév folyamán sor került a vezetés, a felelősségrevonási rendszer átszervezésére is. Részletesen kidolgozták a felelősségek körét, kiterjesztve csoportvezetőkre, művezetőkre.

Az eredményes munka másik nagy összetevője *a szocialista brigádok további erősödése volt.* A motorosztályon, ahol körülbelül 800 ember dolgozik, a szocialista brigádok 604 taggal büszkélkedhetnek.

Az olcsóbb, a korszerűbb termelés érdekeit keresve a brigádok különböző formákban alakultak. *Vannak a műhelyben komplexbrigádok, lakatosbrigádok, szerelőbrigádok,* sőt az állandó anyagproblémák csökkentésére megalakult az anyaggazdálkodási csoportban is egy szocialista brigád.

Baranyai Zoltán, a szakszervezeti bizottság titkára elmondta, hogy a gyár gazdasági vezetői sokat köszönhettek a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatoknak, illetve az ott tett vállalásoknak.

A második félév feladataival kapcsolatban megtudtuk, nagyobbak, mint az első félévé. A műhelyeket járva, a műszakiakkal beszélgetve azonban arról is hallottunk, *hogy elkészültek a tervek a nagyobb feladatok megvalósítására is.* A lelkes törzsgárda, a szocialista brigádok és a fiatal műszaki gárda együttműködése úgy vélik meghozza azt a jó eredményt, amelyet az első félévben már bizonyított.

L. Gy.

Levél Sturovó MÁV-képviselet dolgozóihoz!

Kedves Elvtársak!

Azért választjuk az értekezésnek ezt a módját, mert eddig hiába fordultunk panaszunkkal bárhová, sehol sem tudták orvosolni. Már arra gondoltunk, hogy szerénytelenek vagyunk és valami olyan nagy dolgot kívánunk Önöktől, ami a tudomány és a technika mai fokán még lehetetlen.

No, de félre a tréfát, mi pontos elemzést kérünk a nemzetközi gyorsvonatokról. Nem olyant, mint június hó 21-én, amikor a 209 sz. gyorsvonat elemzésében szereplő 12 540 PKP, a 4909 és a 4921 sz. CSD WL kocsik a 207. sz. vonatban érkeztek meg, és ami súlyosbítja a dolgot, a PKP 12 540 sz. ABa-kocsi helytelenül a bukaresti részbe volt besorozva, annak ellenére, hogy Belgrád volt a kocsi célállomása.

Mi történt ez esetben?

Függetlenül attól, hogy Önök elfogadtak a CSD-vasúttól egy helytelenül összeállított vonatot — a belgrádi kocsiknak Bp. Keleti pályaudvarra kell érkezniük — nem értesítettek minket a kocsi érkezéséről s a váratlan tolatás miatt, a vonat jelentős késést szenvedett.

Hasonló hibás elemzést kaptunk június 22-én a 201. sz. vonatról, amikor DR 252 004 és CSD 3581. sz. kocsikat, mint Nyugati pályaudvaron maradókat adták, holott a kocsik tovább mentek Bukarestbe. Ebben az esetben viszont feleslegesen készültünk hozzá a tolatáshoz.

Gyakran szerepel olyan kitétel az elemzésben, hogy „iránytábla nélkül"? Érdekes, nekünk minden esetben sikerül megállapítani, hogy a tábla nélküli kocsi hová megy.

Nem közlik velünk azt sem, hogy a vonat mikor jött el. Jóllehet, az utasítás előírja, hogy a vonat indulási idejét közölni kell az érdekelt állomással vagy állomásokkal.

Sok bosszankodás után arra az álláspontra jutottunk, hogy a vasút jó ügye, a mi ügyünk, az Önök ügye érdekében felajánljuk segítségünket. Készek vagyunk bármikor, egy „elemzés szerkesztő szakbrigádot" elküldeni Sturovóba.

Válaszukat várva, üdvözöljük Önöket

a Bp. Nyugati pályaudvar dolgozói

Tartalmas szocialista brigádszerződéseket

Hat évvel ezelőtt bontakozott ki a szocialista munkaverseny új formája, *a szocialista brigádmozgalom.* A korábbi versenymozgalmak különböző formái jobbára a termelés mennyiségi, minőségi mutatóinak javítására irányultak. Az új mozgalomban a mennyiség mellett *előtérbe került a minőségjavító törekvés, ugyanakkor fontos eleme lett maga a dolgozó ember.* A Szocialista módon dolgozni, élni, tanulni hármas jelszónak megfelelően tettek vállalásokat a brigádközösségek. Az ember érvényesülésének, boldogulásának, az egyéni képességek közösségi segítséggel való önkéntes kibontásának mozgalmává lett a munkaverseny új hajtása.

A legöntudatosabb munkáskollektívák kezdeményezése gyorsan terjedt a vasúti szolgálati helyeken is. Az első esztendőben mintegy 3000 brigád több mint 26 000 dolgozóval kapcsolódott be a mozgalomba. Az elmúlt év végén pedig *közel 6000 brigádban csaknem 50 000 dolgozó harcolt éves szocialista szerződésében vállalt kötelezettségei teljesítéséért.* Eddig több mint 2000 brigád nyerte el a szocialista brigád kitüntető oklevelet vagy címet, 705 brigád pedig már a zászló tulajdonosa lett.

A szocialista brigádtagok többsége jelentősen javította munkáját, növelte szakmai, politikai ismereteit. Több százezer társadalmi munkaórát dolgoztak parkok, játszóterek építésénél, a szolgálati helyek tisztántartásában, új szociális létesítmények gyorsabb kivitelezésében. Számos helyen az italozás és a vele járó züllött életmód *„nehéz emberei"* a közösség jó szándékú, tudatos segítése nyomán kezdtek új életet. *Sok családi ház épült már fel határidő előtt, és kevesebb költséggel, a brigádközösség társadalmi munkája nyomán.* Magukra maradt öregek, hányatott életű gyermekek tucatjai találtak új barátokra, segítőkre a brigádok tagjainak emberi törődése folytán.

Több száz olyan dolgozó lépte át a színházak, múzeumok küszöbét, akiket *e mozgalom közössége vezetett első alkalommal a művelődés területére.* Könyvtárakba új olvasók jelentkeztek. S ki győzné felsorolni azt a sokrétű eredményt, amely az önzetlenség, a közös elhatározás, az új felismerés, a közönynaponkénti felszámolásában született.

A jelentős fejlődés ellenére érdemes felfigyelni a mozgalom gyengéire is. Olyan jelenségekre, amelyek változást, fordulatot, több figyelmet, törődést követelnek a gazdasági és szolgálati vezetőktől, a szakszervezeti szervektől és a pártszervezetektől minden szinten.

A brigádmozgalom éves szerződésekben önkéntesen vállalt kötelezettségeken nyugszik. Az éves szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítésének értékelését és a kitüntető cím odaítélésére vonatkozó gazdaságvezetői, részlegvezetői és szakszervezeti bizottsági, műhelybizottsági közös javaslatokat *az első negyedévi termelési tanácskozás elé kell terjeszteni a cím adományozása, illetve döntés végett. Ugyanakkor az új szerződést is elő kell terjeszteni jóváhagyás végett.* A gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottságok előtt ismert ez az igény. Ennek ellenére több helyen nem értékelték idejében a múlt évi szerződések teljesítését és nem terjesztették jóváhagyásra az idei szerződéseket a termelési tanácskozások elé. *A vezetők részéről sok még a közöny, a felületesség a mozgalommal szemben.* Egyes helyeken statisztikára és nem tartalomra törekszenek. *A Landler Járműjavítóban és számos szolgálati helyen olyan brigádoknak is odaítélték a szocialista címet, amelyeknek szerződésük sem volt.* Szigetvár, Szentlőrinc állomásokon és még számos helyen a szocialista brigádszerződésben kevesebbet vállaltak, mint amit az előző időben már teljesítettek szakmai és művelődési téren egyaránt.

Az 1965. évi szerződések is sok tanulsággal szolgálnak. A közelmúltban az egyik igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának képviselője egy értekezleten azt állította, hogy mennyiségi szemlélet volt eddig a mozgalomban. Igaz-e ez?

A szocialista brigád cím elnyeréséért, megtartásáért kötött *éves vállalások jellegét és tartalmát vizsgálva, figyelemre méltó tapasztalatokhoz jutunk.* E tapasztalatok nem rontják az eddigi eredmények értékét, de gondossággal, segítéssel megkettőzhették volna azokat.

Szerződést két, illetve három fél köt. *Egyfelől a cím elnyeréséért vagy megtartásáért küzdő brigád, másfelől a szolgálati hely gazdasági vezetője és a szakszervezeti bizottság.* A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy tucatjával található olyan szolgálati hely, ahol a brigádok lelkes, komoly szándékú szerződő felek, ugyanakkor a szolgálati vezetők, s nem egy helyen a szakszervezeti bizottság titkára *csupán aláírói a szerződéseknek.* Hiba az is, hogy a szerződéskötés előtt nem foglalkoznak megfelelően a brigád vezetőjével. A szolgálati vezetők nagy része csak a többletmunkát látja, de a belőle származó nagy eredményt nem.

A nem kellő gondossággal előkészített szerződések, vállalások általánosságot vagy éppen olyan kötelező munkát tartalmaznak, amelyet minden munkavállalónak el kell végezni.

Gyakori vállalás, hogy *„a munkaidőt kihasználjuk, a munkahelyre késés nélkül járunk be stb. Kiskunhalas* állomás minden forgalmi túrja és a csomóponton szolgálatot teljesítő forgalmi vonali menetirányítók külön-külön szerződésben vállalták *„a csomóponti élüzem szint teljesítését".* Az alábbi általánosságok is gyakoriak még: *kollektív rendezvényeken részt veszünk, színházba, moziba közösen járunk, munkásakadémiára, könyvtári olvasóknak beiratkozunk stb.* Ezek a vállalások, szerződések a munkások lelkesedéséről és a középvezetők, szolgálati vezetők, szakszervezeti bizottságok felszínességéről tanúskodnak.

A szerződések általános tapasztalata, hogy sok szolgálati vezető, szakszervezeti bizottság e szerződés keretében a munkára vonatkozó vállalásnak különös előnyt biztosít. Csak ezt tartja fontosnak, elsődlegesnek. Pedig egyformán rangos, *szocialista módon dolgozni, élni és tanulni!* A szerződés, a vállalás tartalma egyformán ölelje fel *a munka, a szocialista tudat, a művelődés, az ember szocialistává válásának folyamatát.* Ne a cím elnyerése legyen a cél, hanem a munka, az életmód, a műveltségi színvonal tartalmi megváltoztatása.

Az általános vállalások helyett csak a brigádra időszerű, konkrét vállalásokra kell formálni a szerződéseket. Ez többlet munkát, gondot okoz a gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti bizottságoknak egyaránt, *de van mivel helyettesíteni az általánosat.* A menetirányító posztokon dolgozók sokat tehetnek vállalásuk alapján is az általuk diszponált vonalszakaszokon közlekedő vonatgépek hasznos teljesítményeinek növelése érdekében. *Ez mindennél fontosabb.* Jótékony hatása lenne ennek *az utazószemélyzet szolgálati idejére, az ácsorgások felszámolására, főként pedig a gépmenetek csökkentésére.* Valamennyi mozdonybrigád vállalását forintban, széntonnában, javítási forintköltségben lehetne realizálni a keveset mondó vállalások helyett. Állomások forgalmi, kereskedelmi brigádjainak vállalásaiban munkájuk szerint lehetne meghatározni a többlet feladatokat, amelyek a brigádok által is mérhetők. Például a kocsitartózkodási idő csökkentését, különösen az idegen kocsik tartózkodásának további rövidítését. Az árukárok csökkentését is lehet a szerződésekben biztosítani.

Valamennyi szakszolgálatnál, szolgálati helyen és üzemben lehet a brigádokra és tagjaikra konkrét többleteredménnyel járó vállalást megvalósítani. *A kisterenyei fűtőház minden mozdonybrigádja ismeri havi és negyedévi anyag-, javítási, energiahordozó-, bér- és a vontatással összefüggő költségterveit.* Dicséretes szorgalommal dolgoznak és gazdálkodnak. Valamennyi továbbított vonat ráfordítási költségét önállóan számolják, szocialista szerződéseik az ebben rejlő lehetőségeket mégsem tükrözik.

A tartalom mellett lényeges a közösségi és a szocialista jelleget biztosító vállalások hangsúlyozása. *De a vállalásokban, a szerződéskötésnél érvényesítendő az az elv, melyet a szerződések többségénél nem biztosítottak a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati vezetők.* Mindenki, aki részese a mozgalomnak, adjon valamivel többet a közösségnek, mindenki saját és a közösség erejével jusson egy-egy fokkal előbbre emberségben és műveltségben egyaránt.

Akkor eredményes igazán a szocialista brigád mozgalom, ha a brigád minden tagja számot tud adni arra, *hogy mit adott embertársainak és önmagának, mit kapott a közösségtől, társaitól szakmai és általános műveltségben, emberi tulajdonságokban.* Igy lehet és szükséges megtölteni a vezetőknek, a dolgozók lelkesedésével táplálkozó mozgalmat. *Nem elég csak az olvasás, a tanulás, a színházba járás.* E mozgalom tudatos hasznosítása a legfőbb dolog. Nem azonos hatású a *Százegy kiskutya* vagy a *Tegnap* és a *Húsz óra* című film. Nem azonos értékű a *Hátsó ajtó* vagy a *Hajnali tűz* és a *II. Richárd* a színházban. A könyvek tartalma is más-más. Megnőtt a szakszervezeti bizottságok kultúrnevelési felelőseinek, könyvtárosainak feladata, felelőssége e mozgalom tömegeivel szemben.

A tartalom a lényeg. Az, hogy jobban dolgozzék, hogy fejlessze magát a mozgalom minden részvevője. S ebben nagy szerepe van *a tudatos egymásrahatásnak.* Események, dolgok, tények, színházi produkciók közös megvitatásának, a közös szocialista véleményt, tudat és cselekvés kialakításában nagyobb jelentősége van, mint amennyit erre fordítottak. *Ahhoz, hogy a szocialista brigádszerződések tartalommal töltődjenek meg, a szakszervezeti bizottságoknak, a szolgálati vezetőknek és középvezetőknek sokkal több segítséget kell nyújtaniuk a brigádoknak.* Lásson munkához ki-ki a maga portáján, közös akarattal és erővel.

Kovács János

Új szovjet motorvonat

A Szovjetunió rigai vagongyárában elkészültek egy olyan új motorvonat tervei, *amely 10—16 kocsijával eléri majd az óránkénti 200 kilométeres utazósebességet.* A *„Villám"*-ot — így nevezik az új vonatot — a legkorszerűbb technikai berendezésekkel szerelik fel. Klímaberendezés gondoskodik majd minden évszakban a megfelelő hőmérsékletről, *az utasok menetközben is érintkezhetnek a külvilággal rádiótelefon útján, s a vonat vezetését teljesen automatizálják.* A vonatvezető munkáját elektronikus számítógép veszi át. Az első gyorsmotorvonatok a Szovjetunió nagyvárosai között bonyolítják majd le a forgalmat.

A létszámgazdálkodás tapasztalatai

Az 1965. évi népgazdasági terv a társadalmi fogyasztás és a gazdasági fejlődés mérsékelt ütemű növelését, és ezzel összhangban a gazdasági munka hatékonyságának fokozását, az életszínvonal stabilizálását tűzte ki célul. Ez tükröződik a népgazdasági terv munkaügyi fejezetében is, és ez határozza meg a munkaügyi gazdálkodás fontosabb tennivalóit.

Miniszterhelyettesi utasítás szabályozta...

Az 1965. évi munkaügyi intézkedések egyik legfontosabb célkitűzése a vasúti közlekedésben is *a munkaerővel való ésszerűbb gazdálkodás megszervezése* egyreszt adminisztratív és szervezeti intézkedések, másrészt pedig az egyéni és kollektív anyagi érdekeltség megteremtése útján. A vasúti közlekedésben *miniszterhelyettesi utasítás szabályozta az 1965. évi létszám-, béralap- és átlagbérgazdálkodás fő irányait.* Ez az utasítás a takarékos létszámgazdálkodás elősegítése és ösztönzése érdekében lehetővé tette, *hogy a létszám-előirányzatokhoz képest elért tartós létszám-megtakarítás bérfedezetének egy része előre rögzített mérték szerint, terven felüli átlagbéremelésre fordítható,* alapbér, prémium vagy jutalom formájában.

Az anyagi ösztönzés azonban nem helyettesítheti a létszámnormák kötelező bevezetését, általában a vezetői utasítás alapján történő takarékosabb létszámgazdálkodást. Ezért a vasúti munkaügyi szervek a forgalmi nem utazó állománycsoportra *létszámnormákat dolgoztak ki,* melyek alapján május 31-ig megvizsgáltak valamennyi erintett szolgálati helyet a szakosztályok és az Anyagellátási Igazgatóság területén. A vizsgálat mintegy 4,2 százalékos létszámtöbbletet állapított meg. *A létszám-megtakarítás mintegy egyharmadát az utazó forgalmi állománycsoport létszámának a tervkeret határáig történő feltöltésére kell átcsoportositani* — még akkor is, ha ez a tervezettnél alacsonyabb átlagos szolgálati órákat eredményez, továbbá a nem utazó forgalmi állománycsoportban további munkaidőcsökkentésre *a közbeváltó szolgálat fokozatos kiszélesítésével,* melynek realizálását már a harmadik negyedévi munkaügyi tervekben biztosították. A megtakarított létszám kétharmad részére eső bérfedezet felhasználható részét pedig bérarányosításra, valamint egyes nehéz fizikai és veszélyes munkakörökben foglalkoztatott dolgozók *(kocsirendezők, sarusok stb.)* premizálására kell fordítani.

A béralap felosztása

A második félévben felhasználható — *havonta mintegy 3 millió forint* — béralap-megtakarítás a következő formában kerül felhasználásra:

1. egyszeri jutalmazás,
2. állomási tolatószemélyzet premizálása,
3. munkaköri bérek arányosítása.

Egyszeri jutalmazásban részesíthetők — *célfeladathoz kötötten* — azoknak a szolgálati helyeknek a vezetői, személyzeti és munkaerő-gazdálkodási területen foglalkoztatott dolgozói, ahol a létszám-felülvizsgálat időpontjában a létszám több volt, mint az új létszámmegszabás, vagy esetleg öntevékenyen még további belső tartalékokat tárnak fel. *Az egyszeri jutalmazás célfeladata, hogy az igazgatóság által előírt létszámcsökkentést 1965. július 31-ig végre kell hajtani úgy, hogy valamennyi állománycsoportban a létszámmegszabással szemben túllépés ne legyen.* A jutalom 1965. augusztus 14-én fizethető ki.

A tolatási személyzetnél — *(kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, sarus)* — az eddigi negyedéves prémiumnál magasabb összegű havi prémium kerül bevezetésre. Az új — havonta fizetendő — prémium egy főre eső havi átlagos összege *az eddigi 82 forinttal szemben 330 forint,* mely a vasútüzemi feladatok hatékonyabb megvalósítására ösztönző mutatók alapján *(vonatközlekedési terv teljesítése, kocsikifutások száma, menetrend szerint indított vonatok száma)* kerülhet csak kifizetésre a tervlétszám alapján. A tervlétszám alapján számított prémiumösszeg megállapítása azt jelenti, hogy esetleges létszámhiány esetén sem változik a főnökségi keretösszeg, és lehetővé válik, hogy a többletfeladatokat vállaló dolgozók *magasabb összegű prémiumban* részesüljenek. *Az egyéni prémiumösszeg 100 forintnál kevesebb és 600 forintnál magasabb nem lehet.* (Az új prémiumrendszer végrehajtási utasításának kiadása augusztus hó végére várható.)

A munkaköri bérek arányosítására fordítható összeg felhasználása csak akkor válik lehetővé, ha a létszám-felülvizsgálatot követően megállapított és kiadott munkaügyi tervszámokra minden állománycsoportban ráálltak, illetve létszámtúllépés sehol nem jelentkezik.

A végrehajtás formái

A munkaköri bérarányosítás végrehajtása egy időpontban kétféle formában történik:

a) a rendelkezésre álló teljes összeg *20 százalékát a szolgálati főnökségek rendelkezésére bocsátják* abból a célból, hogy a munkaköri összevonások, átcsoportosítások stb. címén felmerülő egyes helyi problémákat közvetlenül meg tudják oldani. E keretösszegből azok a szolgálati főnökségek is részesülnek, ahol a vizsgálat nem állapított meg létszámtöbbletet. A keretet a szolgálati főnökök *a helyi szakszervezeti bizottsággal egyetértésben,* saját megítélésük szerint használhatják fel úgy, hogy az egyes munkakörüknél az engedélyezett átlagbér legfeljebb 10 százalékkal növekedhet;

b) a rendelkezésre álló havi keretből fennmaradó rész *központosított munkaköri bérarányosításként kerül felhasználásra* azokban a munkakörökben, melyeket a vasútüzemi ténykedés és bérszint szempontjából előnyben kellett részesíteni. Az egy személyre eső emelés mértéke az egyéb forgalmi állománycsoportnál 36, a műszaki állománycsoportnál 60 forint.

A szakszervezeti szervek felelőssége

Nagy erkölcsi felelősség hárul a béremelésre fordítható keretösszeg ésszerű felhasználásában szakszervezeti szerveinkre, közép- és alsó szinten egyaránt. A jelenlegi intézkedésekkel újabb lehetőség nyílik arra, hogy a bérarányokat tovább javítsák, *a személyi bérek megállapításánál differenciáljanak a munkában élenjárók javára.* Másszóval az új munkaköri átlagbérek lebontásánál a szolgálati helyek nagysága, fontossága szerint differenciálják az egyes főnöksegek bérszintjet. Szakszervezeti szerveink közreműködésükkel segítsék elő *a végzett munka mennyisége és minősege szerinti bérezés elvének fokozottabb érvényesülését.*

A létszám-, átlagbér- és béralap-gazdálkodás új módszerével elért eredmények általában biztatóak. Néhány olyan szolgálati helyen, ahol a vezetők megértették, hogy a kiadott intézkedések lényege nem csupán az 1965. évi szoros létszámtervek betartása, hanem azon túlmenően az ésszerűbb létszámgazdálkodás tartós megszervezése és annak ösztönzése — az eredmények kiemelkedőek. *Az elért eredményeket nagymértékben segítette a társadalmi szervek közreműködése, de kiemelkedő munkát végzett a munkaügyi apparátus is.* Most arra kell törekedni, hogy ez az éves szintű eredmények is tükröződjék majd.

A helyes munkaerő-gazdálkodás követelménye nem átmeneti jellegű, nemcsak 1965-re vonatkozik. Éppen ezért az eddigi eredmények csak az első lépésnek tekinthetők. További eredmények elérésének előfeltétele a takarékos létszámgazdalkodás öntevékeny, tartós és ésszerű megszervezése.

Zubor István,
a közgazdasági osztály vezetője.

A szakszervezeti aktivák feladata

Ismertessék az üzemi jutalék feltételeinek új szabályait

Legutóbbi számunkban azt írtuk, hogy *„Nem jogosult üzemi jutalékra az a dolgozó, aki nem rendelkezik kétszer háromhónapos minimális folyamatosan ledolgozott munkaidővel."* A félreértések elkerülése végett közöljük, hogy csupán egyszer háromhavi folyamatosan ledolgozott munkaidő a követelmény, így a közlemény második hasábjában *„Mikor nem kaphat valaki üzemi jutalékot"* cím alatti második bekezdés első öt sora helyesen így hangzik: *„Nem jogosult üzemi jutalékra az a dolgozó, aki nem rendelkezik háromhónapi minimalis folyamatosan ledolgozott munkaidővel."*

Vegyes rendelkezések

Az üzemi jutalék egyéni feltételeinek 1965. évi szabályai V. fejezete a vegyes rendelkezéseket tartalmazza. Eszerint az egyes dolgozók az év folyamán elért átlagkeresetük alapján és annak arányában kaphatnak üzemi jutalékot. *Az átlagkeresethez csak a rendes munkaidőben végzett munkaért és csak a béralap terhére fizetett munkabért szabad figyelembe venni.* Nem vehető tehát figyelembe a túlmunkaért, a készenléti időre, ügyeleti szolgálatra fizetett díjazás, az újítási díj, valamint a jubileumi és az igazgatói alap terhére fizetett jutalmak. Az átlagkeresetet tehát az évi rendes szabadság díjazására vonatkozó szabályok szerint kell figyelembe venni.

Előfordulhat, hogy a dolgozó sérelmesnek tartja a részére megállapított üzemi jutalék összegét, vagy nem ért egyet a vele szemben alkalmazott üzemi jutalékcsökkentéssel, esetleg megvonásával.

Az ilyen esetek miatt felmerülő panaszt a szolgálati főnökségen lehet benyújtani, s a főnökség tartozik azt érdemileg megvizsgálni és jogossága esetén a helyes összeg kifizetése iránt intézkedni. *A panasz elutasítása eseten a munkaügyi döntő bizottsághoz lehet fordulni a sérelem orvoslasa végett.*

Mikor lehet döntőbizottsághoz fordulni

A munkaügyi döntő bizottsághoz fordulhat a dolgozó minden olyan esetben, *ha az üzemi jutalék részére megállapított összegét sérelmesnek tartja,* vagy ha az elofordult csokkentés, illetve megvonás összegszerűségével, vagy annak indoklásával nem ért egyet. Nem vizsgálhatja azonban a munkaügyi döntő bizottság azt, hogy a dolgozó cselekményének súlyával arányos-e az üzemi jutalék csokkentése, vagy megvonása, de vizsgálhatja, hogy a csökkentés, vagy a megvonás az üzemi jutalek szabályzatba felsorolt okbol és mértékben történt-e.

Új vonás a szabályzatban az a rendelkezés, hogy fegyelmi vétség elkövetése esetén *fegyelmi büntetésként kimondható az uzemi jutalek csökkentése, illetve megvonasa.* Az ezzel kapcsolatos eljárást az uj fegyelmi szabályzat tartalmazza majd. Mar most megjegyezzük azonban, hogy a fegyelmi határozattal elrendelt jutalékcsökkentés, *vagy megvonás elleni fellebbezéseket nem a munkaügyi döntő bizottsag birálja el,* mivel a fegyelmi határozat ellen fellebbezés a MÁV-nál nem tartozik e szerv hatáskörébe.

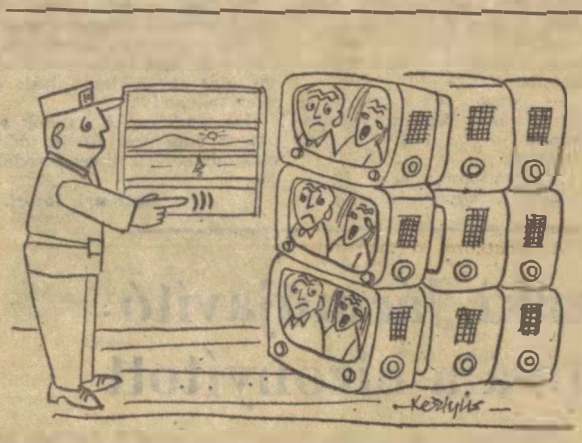
Van jogorvoslat

Az ilyen csökkentés, vagy megvonás esetere is van azonban jogorvoslati lehetőség, mert az elsofokú fegyelmi határozatban elrendelt üzemi jutalékcsökkentés, vagy megvonás — *mint fegyelmi buntetes* — ellen a fegyelmi jogkör másodfokú gyakorlójához lehet fellebbezéssel élni.

Az üzemi jutalek új szabályai jelentősen elternek a korábbiaktól. A megvonás, illetve a csökkentés mértékében és annak indokaiban is van eltérés. Éppen ezért a rendelet megjelenése előtt hozott valamennyi intézkedést — *csökkentést, vagy megvonást* — az intézkedést hozó szolgálati főnökségnek, vagy feletteS szervnek felül kell vizsgálni és az uj szabályok szerint kell módosítani. *Az új szabályokat egyebként január 1-től kell alkalmazni.* A szakszervezeti bizottságok kísérjék figyelemmel, hogy a felülvizsgálatok időben megtörténjenek, mert a múlt évi szabályokat 1965-ben mar nem lehet alkalmazni.

A szakszervezeti aktivák tanulmányozzák és ismertessek az üzemi jutalék feltételeinek új szabályait, annal is inkább, mivel azok sokkal kedvezőbbek, mint az eddigiek voltak.

B. J.



ÚJSÁGHÍR: *Tv-t szállítanak külföldre vasúton.*

— *Jegyük és útlevelük van?*

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Csökkent a forgalmi balesetek száma

Az első félév szállítási eredményei már ismertek. Ezúttal azt vizsgáljuk meg, *hogyan alakult a vasút forgalmi jellegű baleseti helyzete,* másszóval a vasut mennyiségi teljesítménye mellett, mit mutat a szállitási teljesítmények minőségi mutatója.

Az elmúlt év első félévének számadatait alapul véve, *az eredményt jónak mondhatjuk.* A vasút, illetve a vasutasok hibájából leginkább előfordult baleseteket és veszélyeztetéseket magában foglaló három fő baleseti csoportban a közlekedő vonatok baleseteinél 14, veszélyeztetéseinél 40, a tolatások és gurítások közben bekövetkezett baleseteknél pedig 15 százalékos javulás tapasztalható.

A balesetek számának csökkenése kétségtelenül tovább növeli a vasút tekintélyét,

mind hazai, mind nemzetközi szinten.

Az elért eredményekkel azonban korántsem lehetünk megelégedve. A múlt évhez viszonyítva, bármennyire is kedvező a statisztika, *a félévi átlag még így is messze elmarad* az 1961 első félévi eredménytől.

A forgalmi balesetek kategóriájába tartoznak a személyi sérülések és a pálya szintbeni keresztezéseinél előforduló balesetek is. Ezek olyan területek, ahol a bekövetkezett események *csak ritkán fordulnak elő a vasút, illetve a vasutasok mulasztásából.* Ennek ellenére az előfordulások nagy száma, és azok jellege nagyobb figyelmet igényel, nemcsak az érdekeltek, hanem a vasutasok részéről is.

Annál is inkább, mivel a vasút területén előforduló személyi balesetek száma évről évre emelkedik. Pedig az illetékes szervek ma már meglehetősen nagy gondot fordítanak a megelőzésre. Ennek érdekében került megrendezésre a többi között a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Belügyminisztérium *közös balesetvédelmi kiállítása,* amelyet úgyszólván minden nagyobb csomóponton bemutattak, hogy csak egy példát említsek.

Nagy szükség van a baleseti megelőzést szolgáló propagandamunkára,

de ezzel önmagában még nem oldódnak meg a problémák. *Az előrehaladás legbiztonságosabb útja a pályaudvarok és állomások korszerusítése.* Állomásaink utasirányító berendezése, sajnos messze elmarad a követelményektől. A korszerű aluljáróval meg nem rendelkező nagy csomópontokon ma is *gyakori látvany, hogy* az utazóközönség mozgó vonatokon át vagy ki- és bejáró vonatok között jut el vonatjához.

A vonatok érkezéséről, indulásáról az állomások a hangszórók útján tájékoztatják az utazóközönséget, felhívják a figyelmet a vágányok közötti tartózkodas veszélyére is. Ahol a figyelmeztetés nem elegendő a balesetek megelőzése és az utasok testi épségének védelme érdekében *bátrabban kell alkalmazni a büntető rendszabályokat.*

Fehérvári József

A múlt év második felében több fiatal szakmunkás került a székesfehérvári fűtőházba. Tóth Dezső mozdonylakatos egy 411-es időszakos javításos mozdony hajtórudazataiba a hajtóágyak bepréselését végzi.

Baleseti krónika

Július 3-án 17.28 órakor *Hatvan* állomáson az V. vágányra atállast végző 323. sz. személyvonat elütötte *Bencsik József* kocsivizsgálót, aki mindkét lábán csonkulásos sérülést szenvedett. A baleset azért következett be, mert Bencsik a IV. vágányra bejáró 301. sz. gyorsvonathoz a IV. és V. vágány peronjára érkezett és a még mozgásban levő betoló vonat elé hátralépett anélkül, hogy körülnézett volna.

★

Július 11-én *Debrecen* állomáson téves váltóállítás és a váltóellenőrzés elmulasztása miatt az 5973. sz. vonat a kijelölt VI. helyett a 326 081. sz. — kezelést végző — mozdonynyal foglalt VII. vágányra járt és azzal kíméletlenül összeütközött. Az ütközés következtében a 424 090. sz. mozdony vezetője, *Szöllősi János, Guba András* és *Polyák László* fűtők, valamint a 326 081. sz. mozdony vezetője, *Ferenczi János,* és *Tisza János* fűtő megsérültek. A gépek súlyosan megrongálódtak.

★

Július 13-án a zagyvapálfalvi iparvágányon Nagy József pályamunkás salak kirakása közben egy S. sorozatú kocsiról lezuhant, és súlyos koponyasérülést szenvedett. Nevezett július 18-án a salgótarjáni kórházban meghalt.

★

Július 15-én a *debreceni* állomásról kihaladó 4773. sz. vonat elütötte *Kolompár Károly* fűtőházi dolgozót, aki az elütés következtében jobb lábfején csonkulásos sérülést szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett a fűtőházban történő behaladás közben egy arra haladó vonatra fellépett, majd a fűtőháznál leugrott, és esés közben a lába a sínre vagódott.

★

Július 16-án 11.51 órakor Kunszállás megállóhelyen Gulyás Géza 19 éves pályamunkás, az Építési Géptelep Főnökség 7. sz. ágyazatrostáló gépénél halálos balesetet szenvedett. A vizsgálat szerint a balesetet szenvedett ismeretlen körülmények között az ágyazatrostáló gép kaparószalagja elé került. A hatósági és vasúti baleseti vizsgálat még tart.

★

Július 22-én, 8.46 órakor *Kiskunhalas* állomáson a VIII. vágányon körüljáró 312 172. sz. mozdony elütötte *Fésüs János* váltótisztitót. Nevezett az utolsó pillanatban észrevette a feléje közeledő gépmozdonyt, és a vágány tengelyében elfeküdt. A felette elhaladó mozdony azonban fején és hátán könnyebb sérüléseket okozott. A szerencsés kimenetelű baleset azért következett be, mert Fésüs a tőle 2 méterre álló gép elé akkor lépett be, amikor a mozdony már megindult.

★

Július 26-án 15 órakor Tiszalök állomáson Futó András 51 éves vonatfékező riakasztás utáni kilépésnél megbotlott, és a következő kocsi mindkét lábán átment. Állapota súlyos.

CERUZAJEGYZET

Rettenetes út volt

A szegedi gyors percnyi pontossággal érkezett Kiskunfélegyházára. Két olajos ruhás vasutas szállt fel a kocsinkba.

— Cudar meleg van — szólt oda a társának a markánsabb arcú, majd elővette zsebkendőjét és izzadt, olajos homlokát törölte.

— Meleg bizony — böki ki a másik és ez az út, ez valami rettenetes volt.

— Merre jártak? — kapcsolódtam a beszélgetésbe.

— Hogy merre?... Néznek rám csodálkozva.

— Inkább merre nem.

Ilyen előzmény után Pethő Sándor mozdonyvezetőtől és Lasancz József fűtőtől, a szegedi fűtőház dolgozóitól a következőket tudtam meg:

1965 július 14-én 22 órakor a 7999-es tolatós tehervonattal Szegedről Ceglédre indultak. Július 15-én hajnalban 3,56-kor Kiskunfélegyházára értek, 6,05 órára elkészültek a tolatással és várták az indulást. Először türelmesen, később egyre türelmetlenebbül. Érthető, hiszen délután 15.40-kor még mindig Félegyházán voltak.

— Miért nem sürgették az indulást? — kérdeztem, mert őszintén meglepett a történet.

— Kérem, szóltunk mi a menetirányítónak, a mozdonyirányítónak, a forgalmi szolgálattevőnek és mindenkinek akinek csak lehetett, hogy indítsanak már — mondta a mozdonyvezető. — De minden hasztalan volt. Leváltani is úgy váltottak le bennünket, hogy szóvátettük: 18 órát vagyunk talpon, csináljanak valamit. Most egy másik személyzet viszi a szerelvényt Ceglédre.

— Mikor kellett volna Ceglédre érniök?

— Délelőtt 11 órakor.

— A 18 óra szolgálat alatt hány kilométert tettek meg?

— 60 kilométert. És most rezsiben utazhatunk vissza Szegedre.

Eddig a történet. A leírtakhoz nem kell különösebb kommentárt fűzni. Az elemi iskolás kisdiák is könnyen kiszámítja, hogy a mozdonyszemélyzet 18 órás szolgálata alatt óránként 2,7 km utat tett meg.

Kinek jó ez?!

(Szerényi)

Szakemberek külföldi továbbképzése — tanulmányi munkautak

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány határozata alapján a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium *tanulmányi munkautak szervezésével újabb lehetőséget kíván biztosítani a közlekedés egyes területein szakemberek külföldi továbbképzésére*, speciális ismeretek külföldi elsajátítására.

A továbbképzés oly módon történik, hogy a főként egyetemi végzettségű szakemberek a termelés és a tudomány szükségletei szerint, hosszabb időtartamú — *általában félévtől két évig terjedő* — külföldi termelő, üzemeltető, kutató-tervező munkában vesznek részt.

A külföldi tanulmányi munkaútra javasoltak kiküldetésük esetén a vendéglátó ország valamely üzemében, intézetében kapnak beosztást, azzal a céllal, hogy a műszaki, szervezési, üzemeltetési, gazdasági tapasztalatokat munkájuk és tanulmányaik közben elsajátítsák. A tanulmányi munkaút másik célja a kiküldött nyelvtudásának fejlesztése.

A vonatkozó kormányhatározat alapján, a külföldi tanulmányi munkaútra kiküldött szakemberek *hivatalos kiküldöttnek tekintendők*. mérsékelt összegű külföldi napidíjat és mérsékelt szállodai átalányt kapnak. Így részükre a 112/1961. sz. PM—MÜM. utasításban megjelölt belföldi munkabér (átlagkereset) a kiküldetés teljes időtartama alatt kifizethető. A folyósított illetmény miatt az engedélyezett béralap nem emelkedhet.

(Az érdekeltek a KPM felhívásának teljes szövegét megtalálhatják a MÁV Hivatalos Lap 1965. július 17-én megjelent 28. számában.)

Eredményesen zárult a félév a Miskolc gömöri pályaudvaron

A palyaudvar csendes. A távolba futó síneken csak néhány üres vagon vesztegel. Mintha egy pillanatra megállt volna az élet. Még csak távoli vonatfüttyöt sem hoz a szél.

— *Ritka időpont* — mondja *Pozsonyi András*, a Miskolc gömöri pályaudvar állomásfőnöke. — *Nem is emlékszem, mikor volt ilyen kihalt az állomás.*

Az eredmények is mást igazolnak. Az állomásfőnök irásztalának fiókjából előkerülő feljegyzések, adatok a fél évi munkát bizonyító dokumentumok már jóval mozgalmasabbak.

Sántha János üzemgazdász, a szakszervezeti bizottság titkára a legfrissebb adatokat hozza. *A kocsitartózkodásban 86 százalék helyett 91 százalékra, a kocsikihasználásban 99 százalékra, a menetrendszerűségnél pedig a tervben előírt 80 százalékkal szemben 86 százalékra teljesítették a tervet.*

Az állomásfőnök az AKÖV és a MÁV között létrejött komplex brigádszerződést teszi elém. Ez a szerződés nagyban hozzájárult ahhoz, *hogy a januári 21.7 órás idegen kocsitartózkodást most a félév végére 14,65 órára csökkentették.*

Csak közösen, a két fél együttes munkájával lehet eredményesen dolgozni. De nemcsak az AKÖV-vel, hanem a többi szállítóval féllel is jó kapcsolatot alakítottak ki. Szinte zökkenő nélkül bonyolódik a forgalom, a ki- és berakás. Ez pedig nagy szó, mert a Miskolc gömöri pályaudvar egész évben nagy darabárus forgalmat bonyolít le.

— *A kocsirakományú áruk 65 százaléka iparvágányon bonyolódik le* — folytatta az állomásfőnök. — *A múlt év első négy hónapjában 8655 kocsit kezeltünk, az idén ez a mennyiség 20,2 százalékkal emelkedett és elérte a 10 405 kocsit. Ez a forgalom a 18 iparvágányunkat teljesen igénybe veszi.*

Az iparvágányon jelentkezett 20,2 százalékos többletforgalmat csak úgy tudták zökkenőmentesen biztosítani, hogy *a grafikonos menetket menetrend szerint közlekedtették.* A megkívánt minőségi feltételek mellett ugyanakkor az üzemi költség optimális volt.

Az elmúlt négy hónap 4343 menetéből csak 28 maradt el vasútüzemi okokból és mindössze 10 menet késett. Ez összesen 134 késett kocsiórát idézett elő. Ez a 134 kocsióra késés azonban azt is jelenti, hogy az előző évi 42,9 százalékról, *30,2 százalékra csökkent a kirakatlan kocsik száma.* Az AKÖV által el- és felfuvarozott kocsiknál pedig 64.4 százalékos késés helyett mindössze 33,8 százalékos késés fordult elő.

— Hogyan sikerült ilyen jól megszervezni a munkát? — tettük fel a kérdést.

— *Első és legfontosabb volt, hogy saját portánkon teremtsünk rendet. Nagy bajok ugyan nem voltak, de azért akadt tennivaló. Csak ezután kezdtük meg a szervezést az ügyfeleinknél. Sürgősen rendeznünk kellett az idegen kocsik sorsát. Nem mindegy, hogy ezek a kocsik mennyit állnak. Levelet írtunk minden vállalatvezetőnek, nagyon udvarias hangon kértük, hogy a külföldi kocsik kirakását soron kívül végezzék el, hiszen ez az országnak deviza megtakarítást jelent.*

Ezután arról beszélt az állomásfőnök, hogy műszaki konferenciát nemcsak a termelési tanácskozások előtt tartanak, hanem akkor is, ha a napi munka a szállítás, azt úgy kívánja. Így azonnal és gyorsan tudnak intézkedni, határozni. Ezek az intézkedések eredményezték, hogy a félév végéig pótolták a lemaradást.

Sz. J.

ÚJ KÖNYVEK

Szántó György:
A NYUGAT-EURÓPAI MUNKÁSMOZGALOM UJ VONÁSAI

Szántó György hosszú évek óta tanulmányozója és egyik legjobb ismerője a nyugat-európai munkásmozgalomnak. Könyve bevezetőjében elemzi az antifasiszta ellenállás időszakának történelmi körülményeit, majd sokrétűen ábrázolja a kapitalista világ szerkezeti változásait, a dolgozó tömegek anyagi-társadalmi helyzetét és szociális körülményeinek változásait.

A tanulmány középpontjában az a szoros összefüggés és kölcsönös kapcsolat áll, mely a demokráciáért és a hatalom meghódításáért, valamint a szocializmus megvalósításáért folyó harcok között van.

Jacques Stephan Alexis:
NAP TÁBORNOK

„Senki még ilyen markáns vonásokkal, ilyen lebilincselő megjelenítő erővel, ilyen meghökkentő színárnyalatokkal nem festette meg Haiti életének mindennapjait" — írta *André Maurois* a Nap tábornok című regényről.

Antonio Ferres:
A LEGYŐZÖTTEK

A polgárháború befejeződött Spanyolországban, a börtönök, koncentrációs táborok zsúfolásig teltek foglyokkal, a határon túl a második világháború fegyverei dörögnek. Hozzátartozók keresik egymást, kutatnak idegenbe szakadt vagy letartóztatott szeretteik után. Egy spanyol fiatalasszony is elindul, hogy megkeresse a háborúban eltűnt férjét. Asunción reménykedve keresi fel ismerőseit, tudakozódik, híreket vár. Fiaikat vesztett anyákkal, testvéreket látogató nővérekkel osztozik a „legyőzöttek" sorsában, elbeszélésükből ismeri meg a madridi ellenállás hőseinek s az utolsó napoknak a történetét.

Balázs Anna:
A BUKOTT LÁNY

Balázs Anna egy fiatal lány történetét festi elénk, akit családja, felelőtlensége és saját könnyelműsége együtt buktatott el.

Egy faluról a fővárosba költözött és teljesen elszegényedett család legidősebb gyermeke úgy szerez magának több pénzt, ahogy szerinte egy tizenhét éves, csinos lánynak a legkönnyebb, és az anya, ha sejti is az igazat, nem állja útját, mert nincs ereje szembeszállni nyomoruk fő okozójával — részeges férjével.

A szovjet vasutakon zöld utat kapott az új technika

A Szovjetunióban augusztus 1-én ünneplik a vasutasok napját. Ebből az alkalomból közöljük Sz. Alterman mérnök, a Szovjetunió Közlekedési Minisztériuma Forgalmi Főigazgatósága helyettes vezetőjének cikkét, amelyben a rohamosan fejlődő szovjet vasutakról, az új technika széleskörű alkalmazásáról számol be.

A Szovjetunióban az áruszállítás volumene évente 80—90 milliárd tonnakilométerrel emelkedik. Ezt az emelkedést csak Franciaország egész vasuti forgalmával lehet összehasonlítani, amely nem sokkal több, mint az évi növekedés mennyisége a Szovjetunióban. Az áruszállítás a múlt évben meghaladta az 1850 milliárd tonnakilométert.

30 millió tonna áru terven felül

A Szovjetunió vasútvonalain *az egész világ áruszállításának 45 százalékát bonyolítják le.* Ez a mennyiség több mint kétszerese az Egyesült Államok áruszállításának, noha az USA-ban háromszorta sűrűbb vasúthálózat van. Ez év első felében a szovjet vasutakon *több mint 30 millió tonna árut továbbítottak terven felül.*

Állandóan nő a személyszállítás is. *1964-ben 2 milliárd 250 millió utast szállítottak a szovjet vasutak.* Ez azt jelenti, hogy minden lakosra körülbelül évi 10 utazás jut.

A Szovjetunióban minden egyes kilométer vasútvonal kihasználása az amerikai vasutak 1 kilométerének ötszörösét teszi ki, és nyolc-tízszeresét az európai vasuti forgalomnak. Hat évvel ezelőtt a szovjet tehervonatok utazási sebessége csak egyharmada volt a mostaninak, ma pedig e vonatok utazási sebessége a legmagasabbak közé tartozik a világon.

Jelentősen növekedett a személyszállító vonatok sebessége is. *Két évvel ezelőtt Moszkvából Tbiliszibe vasúton 54 órát vett igénybe az út. Ma ugyanezt az utat 40 óra alatt teszi meg a vonat.* Két teljes nappal rövidült le a Moszkva—Vlagyivosztok közötti távolság is. Sok időt megtakarítanak az utasok a távoli Alma-Atába, Taskentbe, Celinográdba és Murmanszkba való utazásnál. A fővonalakon a személyszállító vonatok *óránként 100—120 kilométeres sebességgel közlekednek.* Moszkva—Leningrád között van olyan gyorsvonat, amely egyes szakaszokon *eléri a 150—160 kilométeres óránkénti sebességet is.* Az új nyári menetrendben ismét csökkentették több vonat menetidejét. A Moszkva—Novoszibirszk közötti utazást egy negyed nappal csökkentették, és hét órával csökkent a krimi vonatok menetideje.

Nincs messze az az idő, amikor a szovjet vasutakon *megjelennek a 200 kilométer/óra sebességű* személyszállító vonatok.

22 500 kilométer villamosított vonal

1956-ban, amikor elfogadták a vasutak villamosításának általános tervét, a Szovjetunióban nem sokkal több, mint 5000 kilométer villamosított vonala volt. *Jelenleg a villamosított vonalak hossza 22 500 kilométer, több mint a világ bármely országának villamosított vonalhálózata.* Évente villamosvontatásra térnek át több mint 2000 kilométeres vonalszakaszon, körülbelül annyinak felel ez meg, mint ahány kilométert évente az egész világon villamosítanak.

Igen rövid idő alatt és sikerrel végezték el a Moszkva—Bajkál és a Leningrád—Leninakan közötti vonal villamosítását. *Folyik a nagy transzeurópai vasútvonal villamosítása,* de villamosították már a Moszkva környéki vasúti csomópontokat is. Felsővezeték feszül a krivojrogi érc és a doni szénmedence vonalai felett. nemrégen egy új „szénvonalat" villamosítottak *Karagandában* és *Kazahsztánban.* Tervszerűen halad a *Moszkva—Kijev* közötti vonal villamosítása is.

Nemsokára villamos vontatású vonatok közlekedhetnek az újonnan feltárt korsuni érctelepekhez. Hamarosan hozzáfognak a tajset-abakáni vonal villamosításához, és a kutatók már azon dolgoznak, hogy minél hamarabb felkerüljön a felsővezeték *a világ leghosszabb fővonala, Moszkvát a Csendes-óceánnal* összekötő fővonal fölé.

Ez év végére a Szovjetunióban már körülbelül 25 000 kilométer hosszú vonalon közlekedhetnek villamosmozdonnyal. Szükséges azonban megemlíteni, hogy villamosított új vasútvonalak többségén ipari frekvenciájú váltóáramot használnak.

A luganszki Diesel-mozdonygyárban a közelmúltban elkészült a TG—106. típusú Diesel-mozdony. Teljesítménye 4000 lóerő.

(MTI Külföldi Képszolgálat)

8—10 ezer tonnás tehervonatok

Széleskörű a Diesel-mozdonyok felhasználása is. *Jelenleg 50 000 kilométer vasútvonalon folyik* Diesel üzem a Szovjetunióban. A dieselesített emelkedik. Ebben az évben újfajta Diesel-mozdonyok jelennek meg a legészakibb vonalakon, Vorkut vidékén. *Sikerrel használják fel a Diesel-mozdonyokat a gyors- és személyszállító vonatok továbbítására.* Növekszik az állomási tartalék Diesel-mozdonyok gyártása is. Ez különösen fontos, ha tekintetbe vesszük, hogy *a szovjet vasútvonalakon 3—4000 tonnás vonatok közlekednek, és már megjelentek olyan vonatok is, melyek súlya 6—8000, sőt még a 10 000 tonnát is eléri.* Ilyen körülmények között a kocsimozgatás nem könnyű dolog.

A szovjet vonatok jelenleg villany- és Diesel-mozdonyokkal továbbítják az egész áru- és személyszállítás 80 százalékát. Ez év végére a villany- és Diesel-mozdonyok által kiszolgált vasútvonalak hossza eléri a 78 000 kilométert.

Korszerű teherkocsipark

Tíz évvel ezelőtt a szovjet vasutak teherkocsiparkjának fele még kéttengelyes, régi típusú kocsikból állt. *Ma az áruszállítás 95 százalékát korszerű, nagyraksúlyú, négytengelyes, központi vonókészülékkel felszerelt teherkocsikkal bonyolítják le.* Az elmúlt esztendőkben 250 000 darab új görgőscsapágyas, korszerű kocsival bővült a teherkocsipark. Ebben az évben az urali járműépítők először tadnak át a közlekedésnek *korszerű, nyolctengelyes, nyitott kocsikat.* Ezek a nyolctengelyes kocsik csakúgy, mint a most kibocsátott háttengelyesek, lehetővé teszik különösen nagy raksúlyú áruk szállítását, és alkalmasak a gépesített be- és kirakásra. *Engedélyezett leanagyobb sebességük 120 km/óra.* Megszüntették a régi fajta hűtőkocsik gyártását. *A brianszki hűtőkocsigyárban megkezdték a korszerű izotermikus vagonok gyártását, motoros hűtőberendezéssel.* Ezekből a kocsikból egész hűtővonatokat állítanak össze, mely azért is gazdaságos, mert a gépes hűtőszerelvényhez kevés személyzet szükséges.

A nagyobb menetsebesség és a vonatok súlyának állandó növekedése meghatározza a pályafenntartási munka programját is. *Az elmúlt években körülbelül 55 000 kilométer hosszúságban végeztek síncserét, nagyobbrészt előfeszített vasbetonaljak alkalmazásával,* több ezer kilométeres vonalon létesítettek korszerű zúzottkő ágyazatot és évente egyre nő a hegesztett felépítmény kilométerszáma is a Szovjetunióban.

Automatikus berendezések

A szovjet vasutasok megbízható segítőtársaivá váltak *az automatikus gépek és távközlő berendezések.* A régi fajta forgalomirányító berendezések hamar kimennek a divatból. Az eltelt néhány esztendő alatt *40 000 kilométer hosszú automatikus berendezéssel.* Körülbelül 30 000 kilométer vonalat önműködő biztosítóberendezéssel láttak el. Ebben az évben még 2400 kilométer hosszú vasútvonalat szerelnek fel *önműködő biztosítóberendezéssel.* 6000-et pedig felautomatikus berendezéssel látnak el az év végéig.

Több vonalon már felszerelték a forgalomirányítás legújabb és legkorszerűbb berendezését, *a központi forgalomvezérlő berendezést.* Nemrégen még csak egyetlen ilyen berendezés működött az országban. *ma pedig 7000 kilométer vonalon vezérelnek központilag a Szovjetunióban.* Előttünk áll a központi forgalomvezérlés kiterjesztésének széles munkája.

Elektronikus számológépek

Egyre nagyobb és szélesebb területen alkalmazzák *a vasuti közlekedésben az elektronikus számológépeket. Ezeknek a korszerű berendezéseknek a segítségével állítják össze a menetrendeket, a vonatösszeállítási terveket és a vontatási elszámolásokat.* Ilyen gépi berendezések segítségével tökéletesítik a rendezőpályaudvarokon a finomrendezés munkáját és gyorsítják meg a gurítódombok munkáját is. *Leningrádban a Finnlandi pályaudvaron egy programozó berendezést állítottak üzembe.* melylyel a forgalmi szolgálattevő automatikusan végzi a fővonalak napi forgalmának irányítását. *Önműködő elektronikus menetirányító berendezést is létesítenek.* Ez a gép nemcsak maga állítja a váltókat az állomásokon hanem kiválasztja a vonatközlekedés optimális variánsát, tehát azt a legjobb megoldást, amellyel a nehéz forgalmi helyzeteket meg lehet oldani.

Számos vasútállomáson *számítóközpontokat hoznak létre.* Így nő, erősödik és izmosodik az új technika a szovjet vasútvonalakon.

Jutalom társadalmi munkáért

Szakszervezetünk elnöksége 1964-ben is felhívással fordult a vasutas sportklubokhoz, sportkörökhöz. A felhívás a meglevő sportlétesítmények társadalmi munkában való felújítására, karbantartására, és új sportlétesítmények, sportpályák társadalmi úton történő építésére szólította fel a sportszerető dolgozókat.

A felhívás a feltételek ismertetése mellett a jutalmazás összegét is tartalmazta, mely szerint az elnökség az öt legjobb eredményt elért sportklubot, sportkört 25 000 forint értékű sportfelszereléssel jutalmazza.

A vasutasszakszervezet megyei bizottságaitól beérkezett jelentések alapján a *Sárospataki VSK* 8000, a *Dombóvári VSE* 6000, a *MÁV Sátoraljaújhelyi AK* 5000, a *MÁV Építési Géptelep* 3000, a *Nyíregyházi VSE* 3000 forint értékű felszerelés jutalomban részesült.

Negyed évszázada a MÁV-nál, 30 esztendeje a Debreceni VSC-ben

Németi Gyula

Debrecen, Marx Károly utca 70. szám. Kis földszintes családi ház. *A lakásban vitrinek, szekrények, tele serlegekkel, plakettekkel, vázákkal.* A falakon diplomák, oklevelek, a fiókokban több száz érem. Mind-mind egy vasutas pályafutásának bizonyítékai.

Németi Gyula MÁV főfelügyelő lakik e lakásban, feleségével, és most érettségizett fiával, aki a DVSC NB I B labdarúgócsapatának tagja.

Beszélgetünk. És még jó néhány óra is kevés ahhoz, hogy mindent meghallgassunk, ami az élete történetének egy-egy fejezetét jelzi.

Tizennégy éves korában, amikor még polgári iskolába járt, került a DVSC birkózószakosztályába. *Ennek immár harminc esztendeje. Azóta sokszor hírnevet, dicsőséget szerzett nemcsak magának és a DVSC-nek, hanem a magyar sportnak is.* Csak néhány kimagasló eredményt sorolunk fel. A DVSC-ből elsőként nyert országos ifjúsági bajnokságot — 1939-ben, s egyesületének ő szerzett elsőnek magyar bajnokságot is, 1947-ben. Azóta megismételte a sikert, hat ízben lépett a magyar birkózóbajnokságok során a dobogó legfelső fokára.

Ezeknél is szebb eredményeket bizonyítanak a serlegek, diplomák. *Szófiában* és *Zagrábban* kétszer is Balkán-bajnokságot nyert súlycsoportjában. 1949-ben főiskolai világbajnokságon győzedelmeskedett. Részt vett olimpiákon és világbajnokságokon, melyeken ugyancsak megállta a helyét. 1948-ban, Londonban hatodik, 1952-ben *Helsinkiben* negyedik helyezésével szerzett pontokat a magyar sportnak. *A stockholmi világbajnokságon harmadik, a nápolyin pedig ötödik helyezésével bizonyította*, hogy érdemes a magyar válogatottságra, a megbecsülésre. Szép, eredményes sportpályafutásáért a Magyar Népköztársaság Sportérdemérem ezüst- és bronzfokozatával tüntették ki, s elnyerte az Érdemes sportoló címet.

Az idő eljárt, s visszavonult az aktív versenyzéstől, de nem vált meg — s ahogy mondja — soha nem is tudna megválni a birkózástól, a sporttól. *Edzője lett annak a vasutas birkózócsapatnak, amely immár 25 esztendeje az elsőnalban küzd*, s évek óta tagja a DVSC vezetőségének.

És nemcsak a sportoló Németi Gyulával beszélünk, hanem a vasutas Németi Gyulával is. *Éppen a vasutasnapon, július 11-én volt 25 esztendeje annak, hogy a Magyar Államvasutak szolgálatába lépett.* Anyagszerkezetési tanfolyamot végzett, s 1955 óta MÁV főfelügyelő. Jó munkáját felettesei is elismerték. Jelenleg a MÁV debreceni igazgatóságának anyagosztályán főelőadó.

Nemcsak Debrecenben, országszerte ismerik, szeretik a népszerű vasutas sportembert, Németi Gyulát.

Fülep Kornél

NYOLC ARANYJELVÉNY

Erdei János, a Debreceni Gépállomás fiatal dolgozója mestermunkáján dolgozik

A szakma ifjú mestere mozgalom a vasútnál is népszerű. Az előző évekhez viszonyítva az idén Debrecenben is több fiatal jelentkezett és készült a vizsgákra. Csak egy adat. Míg 1964-ben *a debreceni csomópont területén 35, addig ebben az esztendőben 90 fiatal tűzte célul a jelvény megszerzését.*

A közelmúltban megtartott Szakma ifjú mestere vizsgán *8 arany, 15 ezüst és 31 bronzjelvény talált gazdára.*

A fiatalok felkészítésében jó munkát végzett *Cs. Takács Sándor*, Debrecen állomás oktatótisztje és *Csizmadia Sándor*, a debreceni fűtőház részortvezetője. Ki kell még emelni a debreceni Gépkarbantartó ifjúsági szocialista brigádját, akik a KISZ-bizottságnak egy szép kivitelű KISZ-híradót készítettek el vizsgamunkaként. Jó eredményt értek el a MÁV Gépállomás fiataljai is.

Marosán Pál

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Körmendi Mihály, Barcs; Volosinovszki János, Czeglédi Sándor, Marosán Pál, Debrecen; Behán Rózsa, Kazincbarcika; Farkas Dezső, Fegyvernek-Örményes; Orosz István, Szente; Fóki István Budapest; Krasznai János, Komló; Káptai László, Keszthely; Bódogh Mihály, Dombóvár; Fekete László, Miskolc; Bognár Károly, Tapolca; Ördögh János, Szeged; Kovács István, Szombathely: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Markos József, Zalaegerszeg; Oli János, Nógrádverőce: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Bede Máté, Miskolc: „Vasutak" c. versét tartalmánál fogva lapunkban közölni nem tudjuk. Szakmai bírálatra nem vállalkozunk.

HÍREK

Ezennel megparancsolom...

Parancsoljon — ezt mondta egy női dolgozó K. S. intézőnek, aki valamilyen ügyben felhívta telefonon.

— Hol él maga? — így az intéző. — A parancsoljon már 20 esztendővel ezelőtt megszűnt. Nem parancsolgatunk! Ezennel megparancsolom, hogy soha többé ezt a szót ne használja! Megértette?

Az asszonyka megértette a parancsot, a rendreutasítást, csak mi nem, akiknek elpanaszolta a történetet.

Valóban, sok minden történt 20 év alatt. Azt azonban senki sem állíthatja, hogy napjainkban nincs szükség parancsolásra. Nagyon is van, csak a forma változott előnyösen. Jóllehet, a parancsoljon kifejezés nem azt jelenti, hogy ezzel a szóval felszólítunk valakit parancsolásra. Nem. Ez egy udvariassági forma, kifejezés, melyre — a többi között — Feleki Kamil a televízióban tanítja mindazokat, akiknek erre szükségük van.

Parancsoljon meghallgatni!

És még egy...!

Ma már túlléptünk azon, hogy az ember értékét a kifejezések, a fellengzős nagyotmondások, a nyakkendő nélküli, gyűrött ing határozza meg. Átalakult társadalmunk, új életünk, új morálja elég erős ahhoz, hogy a parancsolyon, kérem szépen, tisztelettel — jóllehet, a múltba gyökerező — szavakat elbírja.

Ha valamit nem bírunk el, az a kiabálás, a fennhéjázás, a kicsi dolgokon való fennakadás és a női dolgozók durva kioktatása.

Ezt parancsoljon tudomásul venni! Kedves K. S. intéző!

— Mérnökjelöltek szakmai gyakorlaton. Az Építési és Közlekedési Műszaki Egyetem vasútüzemmérnöki karának 30 hallgatója 3—6 hetes szakmai gyakorlaton vesz részt a debreceni igazgatóság szolgálati helyein.

— A kanadai vasutak 600 kilométer hosszú új vonal építését tervezik a Rabszolga-tóhoz. A nagyszabású építkezést a közeljövőben kezdik meg.

— Taggyűlést tartott a vasutasszakszervezet nyugdíjascsoportja Veszprém állomáson. A megjelentek előtt a nyugdíjemelésről szóló törvényerejű rendeletet ismertették. A részvevők a taggyűlés után anyagi erejükhöz mérten felajánlásokat is tettek az árvízkárosultak megsegítésére.

— Jól sikerült zenés estet rendeztek Kazincbarcika állomás dolgozói a békeváros kultúrotthonban. A jó hangulatról Hecsei László, az állomás kereskedelmi hivatalnoka és zenekara gondoskodott. Az est bevételének teljes összeget az árvízkárosultaknak ajánlották fel. Ezenkívül még minden dolgozó egynapi keresetével is hozzájárul az árvízkárok helyreállításához.

— Kétezer-egyszázhúsz kilométer az osztrák vasutak villamosított vonalhálózatának hossza. Ez az egész hálozat 35,5 százalékának felel meg. Jelenleg a teljes forgalom mintegy 70 százaléka bonyolódik le a villamosított vonalakon.

— A török főváros — Ankara — és Isztambul között átépítik a 446 km hosszú vasútvonalat. Az átépítés az Amerikában vásárolt nagy teljesítményű Diesel-mozdonyok miatt vált szükségessé. A vonal az átépítés következtében 370 kilométerre rövidül.

— Harmincöt tagú úttörőzenekar adott térzenét a vasutasnap alkalmából Fegyvernekben. Este pedig jól sikerült utcabált rendezett Fegyvernek-Örményes állomás szakszervezeti bizottsága.

— Eredményesen zárult a vasutasnap tiszteletére indított ünnepi műszak Debrecen állomáson, és ez is hozzájárult ahhoz, hogy a féléves tervet élüzem szint felett teljesítsék.

— Hetvenegy liter vért adott 222 vasutas a Debreceni Járműjavító ÜV önkentes véradási napján. A véradók között volt Kerek József lakatos negyvenszeres, és Gyimesi Géza harmincnyolcszoros véradó is.

— A japán Tokaido vasút mintájára gyorsvasutak építését tervezik az Egyesült Államokban. Az új vasutak New Yorkot Bostonnal és más nagy centrumokkal kötnék össze. Ez a lehetőség látszik legmegfelelőbbnek a közutakon uralkodó közlekedési káosz megszüntetésére.

— Szovjet vontatási szakemberek Debrecenben. Az M 62-es 2000 lóerős új szovjet Diesel-mozdonyok közül már több üzemel vonalainkon. A gépekkel hazánkba érkezett vontatási szakemberek július 21-én ellátogattak a debreceni igazgatóságba, ahol Tóth János igazgató fogadta a vendégeket.

LAKÁSCSERE

— **Kunszentmiklósi** kétszobás, félkomfortos, kertes MÁV-lakásom elcserélném budapesti vagy peremvárosi tanácsi lakásra, költségtérítés megegyezéssel. Cím: Galla Sándor, Kunszentmiklós, Vasút u. 10.

Szófiában tartották a nemzetközi vasutas férfi röplabda-bajnokságot

Július 5—11 között 12 ország vasutas röplabda-válogatottja mérte össze tudását Szófiában.

A vendéglátó bolgárokon kívül részt vett *a Szovjetunió, Belgium, NDK, NSZK, Csehszlovákia, Lengyelország, Finnország, Jugoszlávia, Franciaország, Ausztria és Hollandia* csapata. Mint várható volt, az első hat helyet a szocialista országok foglalták el.

Rendkívül heves küzdelmek folytak, amit az is bizonyít, hogy a mezonyben *nem maradt veretlen csapat.* Ezenkívül „sima" 3:0-ás mérkőzés is csak az elődöntőben adódott. A döntőkön a legtöbb mérkőzés 3:2-re végződött. *A bajnokságot Bulgária vasutas sportolói nyerték a Szovjetunió és Jugoszlávia előtt.* Az első és második helyezett közötti különbség is minimális volt. Bulgária 9 pontja és 14:7-es játékarányával szemben a Szovjetuniónak is 9 pontja és 14:8-as játékaránya volt.

A mérkőzések magas színvonalát azzal is jellemezhetjük, hogy a Jugoszláviát képviselő *„Zseleznicsar"* (vasutas) a bajnokcsapatok Európa Kupájában 1964-ben a Bukaresti Rapidtól szenvedett csak vereséget a döntőben, s itt most csak a harmadik helyen végzett.

A bajnokságot egyébként szép környezetben, a „Druzsba" *(barátság)* kisstadionban bonyolították le. *Mind a környezet, mind a szervezés méltó volt a nagy versenyhez.*

Egyébként bolgár barátaink *Magyarország távolmaradását minden beszélgetés, találkozás alkalmával kifogásolták.* Azt hiszem, a részvételünk nem lett volna hasztalan.

Néhány gondolatot Bulgáriáról. A szorgalmas, dolgos bolgarok Szófiából 800 ezres nagyvárost építettek. Ez a 15 év előtti lakosságnak éppen négyszerese. *Élénk, forgalmas város, sok külföldi turistával. Érdemes is felkeresni Szófiát és környékét.* Jó arányban keveredtek a régmúlt emlékei — *melyeket megbecsülnek* —, és a modern építészet alkotásai. Parkok és rózsalugasok tömege kristályos levegőt biztosít a városnak, amit csak ritkán kavar fel a forró szaharában született rohanó *Mistral* égető szele. Máskor a hőborította *Vitosa* hűvítő szellője enyhíti a tikkadt meleget.

A vasutas röplabda-bajnokság valamennyi részvevőjének emlékei jó sporttal és Szófia szépségével gazdagodtak.

S. J.

MOZGALMAS ÉLET A KÖNYVTÁRBAN

A szegedi vasutas kultúrotthon könyvtára *jelentős szerepet tölt be a vasutas dolgozók nevelésében*, és a könyvtár környékén lakók szorakoztatásában.

A vasutas kultúrotthon körzeti könyvtára 1965 első félévében 7500 kötetre gyarapodott. *Nyolc fiókkönyvtárával együtt 808 beiratkozott olvasót tart nyilván*, akik az első félév folyamán 5974 esetben kerestek fel a könyvtárat, és 23 203 könyvet kölcsönöztek.

A József Attila olvasómozgalomban is számos olvasó vett részt. Teljesítményüket értékelte a könyvtár, és júniusban ünnepélyesen adták át részükre *a 8 arany, 53 ezüst és 113 bronzfokozatot* igazoló emléklapot és jelvényt.

A fiókkönyvtárosok közül legeredményesebben dolgozott *Varga Lajos*, Rőszke állomás könyvtárosa, és *Csombai Julianna*, a szegedi Gépjavító Vállalat fiókkönyvtárosa.

Ördögh János

Kaland az alagútban

A mozdony hosszan sípolt, majd a sötét alagútba fúrta magát. Fülkénkben Józsi bácsi, az öreg vasutas szólalt meg először.

— De sokszor végigjártam ezt az alagutat, szinte minden zugát ismerem. Mindig egyedül mentem.

— És nem félt Józsi bácsi soha abban a vak sötétségben — tréfálkoztak a többiek.

— Csak egyszer, de akkor nagyon. Augusztusi éjszaka volt. Az esztergomi személy elrobogott és a következő vonat jövetelére volt vagy öt órám. Gondoltam átvizsgálom az alagutat. Már jól a közepén jártam, amikor a lámpám pislákolni kezdett. Egyszer csak tompa dobogást hallok, mintha valaki jönne.

— Hallót Ki az? — kiáltottam. Csend lett, majd ismét dobogás. A lámpám gyér világítása mellett próbáltam tájékozódni. De semmit sem láttam. Aztán hirtelen egy nagy test körvonalai rajzolódtak ki előttem. Bizony, inamba szállt a bátorság. Szégyen ide, szégyen oda, elkezdtem visszafelé futni. Csurom vizesen értem az alagút melletti kis őrszobámba. Azonnal felhívtam kollégámat az alagút túlsó oldalán. Elmeséltem neki a rémes történetet. Aztán abba maradtunk, hogy ő onnét, én pedig innét most már közösen derítjük ki a titkot.

Rövid idő múlva mindenre felkészülve elindultam. Egyik kezemben a faragó baltamat szorongattam, óvatosan mentem, mindenre figyeltem. Az alagút mélyéről már lattam a közeledő kollégám lámpájának fényét. A szörny azonban nem volt sehol. Kiabálni kezdtem. Erre a sötétben egy nagyfejű, két elálló fülű árnyék jelent meg, majd a test körvonalai is kirajzolódtak. Megdöbbentem. Aztán a következő masodpercben már mindent megértettem.

A szörnyeteg, amely megfuttatott egy nagyon is jámbor állat, a közelben tanyázó cigányok rossz gebéje volt.

Rapai István

Az olasz vasutasok elhatározták

Firenzében összeült a CGIL vasutasszakszervezetének központi bizottsága és országos igazgatósága, hogy meghatározza a vasutasok magatartását az elkövetkező időkre. Jelen volt *Luciano Lama*, a CGIL titkára is. *A vasutasok elhatározták az immár 4 éve folytatott harc újrakezdését.* Ez a válaszuk azokra a zaklatásokra, törvénytelen eljárásokra, amelyeket a hatóságok velük szemben folytatnak. A kormány még írásbafoglalt ígéreteit sem teljesítette.

A Hivatalos Lapból

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

28. számból: 112 167 1965. I. 1. A jobiszemüen felvett ujitasi díj visszakövetelése.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 30—77.
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 95
Szikra Lapnyomda, Budapest

Néhány a bő választékból: töltött paprika 10,70 Ft, húsgombóc tejfeles, kapros mártással 12,80 Ft, sóletbab füstölt hússal 13,40 Ft, sertéspörkölt 13,40 Ft, töltött káposzta 8 Ft

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. AUGUSZTUS 11.

1 millió 200 ezer forint értékű munkát már elvégeztek

A SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG SAJÁT EREJÉBŐL VÉGZI AZ ÁRVÍZKÁROK HELYREÁLLÍTÁSÁT

A tavaszi és a nyári áradás talán a szombathelyi igazgatóság vonalaiban okozott legnagyobb kárt. Április 22-től az első árvizes naptól kezdve szinte a mai napig szüntelenül pusztított a víz. *A keletkezett kár mintegy 9 millió forint.*

Az árvíz okozta károkról és a helyreállítási munkákról *Szegedi Nándortól*, az igazgatóság vezetőjétől kértünk tájékoztatást.

— *A szakmai kollégium határozatát, mely szerint az éves terv teljesítése mellett az árvíz okozta károk helyreállítását saját erőnkből kell megoldani, osztályvezetői értekezleten ismertettük. A határozatot tudomásul vettük és a pályafenntartási főnökségeink vezetőinek elrendeltük, hogy az intézkedési tervek módosításával, a munkák jobb megszervezésével, a termelékenység fokozásával kezdjük meg az árvíz okozta rongálások helyreállítását.* Az árvíz által érintett vonalakat igazgatóságunk építési és pályafenntartási osztályának vonalbiztosai, a külszolgálati főnökökkel együtt beutazták és a helyszínen állapították meg a tennivalókat.

— Mit tettek eddig az árvízkárok helyreállításáért?

— Az árvíz által érintett területeken *dolgozóink is nagy károkat szenvedtek.* Számos lakóház megrongálódott vagy teljesen lakhatatlanná vált. Dolgozóink nagy része már az ár levonulása után hozzálátott a megrongált családi házak helyreállításához és mivel anyaglelőhelyeinkről megfelelő minőségű betonkavicsot tudunk termelni, tanácsi igazolás alapján *eddig több mint hatvan dolgozónak biztosítottuk díjtalanul az építéshez szükséges betonkavicsot.*

Vonalaink állékonysága, forgalombiztonsága érdekében az okozott károkból *1 millió 200 ezer forint értékű munkát már elvégeztünk.* Folyamatban van a *Győr—Szombathely—Szentgotthárd* közötti vonalon az árvíz által megrongált pályatest helyreállítása. *Ez csupán Szentgotthárd és Máriaújfalu között 1 millió forintos felújítást hitelt igényel.* Az összeget az ez évi felújítási hitelkeretből biztosítjuk és a munkákat a tervek alapján még az idén befejezzük.

— Mi történik azokkal a vonalszakaszokkal és hidakkal, amelyek részben vagy teljesen megsemmisültek?

— A *győr-soproni* vonal soproni kijáratánál levő vágás rézsűje állandóan csúszik. Az átépítés alkalmával talpszivárgós megoldással biztosítottuk a régi állékonyságát. E helyreállítás nagy talajmechanikai feltárást és tervezést igényel. A terveket a *Vasúttervező Vállalatnál* megrendeltük és ezek elkészítése után a munkát a felújítás terhére elvégezzük. A *pápa—csornai* vonalon a *Marcal* és a *Rába* árterületébe eső töltés tekintélyes hosszban megrepedt, ideiglenesen ugyan helyreállítottuk, sebességkorlátozás nincs, de a végleges helyreállításhoz szintén új tervezés szükséges. Ezeket a munkákat csak a terv elkészítése után tudjuk megkezdeni. A *porpác—hegyeshalmi* vonalon *Répcelak* és *Csorna* között a 12 méter hosszú vasbeton teknőhíd teljesen megsemmisült. A híd végleges helyreállítására a KPM úgy rendelkezett, hogy a vízügyi igazgatósággal karöltve a nyílást állapítsuk meg és a szükséges új híd terveit rendeljük meg a Vasúttervező Vállalatnál. A híd építését az 1966-ban kezdődő síncserével együtt végezzük el.

Az utóbbi hetekben is sok csapadék hullott a Nyugat-Dunántúlon. A sok eső, amellett, hogy hátráltatja a tervszerű fenntartást, újabb károkat is okoz. Az igazgató elmondotta, hogy *a szombathelyi igazgatóság vonalhálózatának tekintélyes része 60—70 éves.* Ilt az ágyazat sáros és az alépítményben is kisebb-nagyobb süppedések keletkeznek. A gyakran ismétlődő töltésátázások pedig azt eredményezik, hogy a sáros ágyazatban a vágányszabályozás nem tartós

Az építési és pályafenntartási szolgálat valamennyi dolgozója állandó készültségben van. Az árvíz és a gyakori felhőszakadás által okozott károk helyreállítása szinte folyamatos. A tervek teljesítése mellett minden erőnkkel biztosítani akarjuk a forgalom zavartalanságát és biztonságát — fejezte be nyilatkozatát *Szegedi Nándor*, a szombathelyi igazgatóság vezetője.

Szerényi József

Hazánkba érkezik a schwerini vasutasok vegyeskórusa

Az NDK schwerini „*Theodor-Körner*" vasutas vegyeskórus augusztus 15-től 25-ig szakszervezetünk vendégeként hazánkban vendégszerepel. A 60 tagú énekkar tagjai már ismerősként, jóbarátként érkeznek hazánkba. Akik 1960-ban koncertjeiken részt vettek, sok kedves élményben volt részük.

Vendégeink Budapesten kívül ellátogatnak *Debrecenbe, Szegedre,* és *Balatonszántódra.* Debrecenben augusztus 17-én, a járműjavító művelődési otthonában, augusztus 18-án Szegeden, a vasutasok művelődési otthonában adnak közös műsort a két magyar vasutas énekkar és tánccsoport közreműködésével. *Az est teljes bevételét mindkét művelődési otthonunk az árvízkárosultak megsegítésére ajánlja fel.*

Augusztus 20-án, Budapesten, az Alkotmány ünnepén rendezendő kulturális ünnepség keretében a *Csajkovszkij-parkban adnak közös hangversenyt szakszervezetünk központi énekkarával.* A Balatonon, szakszervezetünk szántódi üdülőjében pihenő dolgozók részére nyújtanak majd át egy dal-csokrot.

Szeretettel várjuk kedves vendégeinket, és sok sikert kívánunk nekik!

K. L.

A kulturált utazást segítik!

a személyszállítási társadalmi ellenőrök

Nem mindegy, hogy hogyan utazunk. Bosszantó a piszkos kocsi. Elkeserítő, ha a menetrend olyan, hogy a munka után órákat kell eltölteni tétlenül a hazautazásig. Nyáron kellemetlen, ha a vonaton nem kapni üdítő italt, vagy valami harapnivalót. Több mint kényelmetlen, ha télen rossz a fűtés, vagy nincs víz, esetleg az éjszaka közlekedő vonaton világítás. *És természetesen nagyon fontos, hogy az utazóközönséggel miképpen foglalkoznak a vasút dolgozói.*

Jól tudjuk, hogy *a vasúton ma még nincs minden rendben.* Egyik-másik probléma túl gyakran felvetődik. Ezek megszüntetése vagy csökkentése nem igényel különösebb technikai és anyagi felkészültséget.

A szolgáltatások színvonala még sem fejlődött olyan mértékben, mint ahogy az igények megkövetelték volna.

Éppen ezért van nagy jelentősége a vasútnál az év elején létrehozott személyszállítási társadalmi ellenőri hálózatnak.

Az egységes elvek és útmutatás alapján dolgozó *társadalmi ellenőrök eddigi munkája, tevékenysége eredményesnek mondható.* Számos észrevételt, javaslatot juttattak el féléves működésük alatt az intézkedésre jogosult gazdasági vezetőkhöz.

Felhívták a figyelmet néhány személyszállító vonat menetrendjének módosítására, túlzsúfolt szerelvények többletkocsikkal való megerősítésére, a kevésbé kihasznált vonatok szerelvényeinek csökkentésére. De felhívták a figyelmet a várótermek fűtésével kapcsolatos panaszokra, az utasok által használt *állomási helyiségek, berendezések, személykocsik elhanyagolt állapotára,* sőt az egyes állomási és vonatkiséről dolgozók utasokkal szemben tanusított *elítélendő magatartására is.*

A társadalmi ellenőrök **segítettek leleplezni a vasút területén azokat, akik rongálták, fosztogatták a társadalmi tulajdont, a személykocsik berendezéseit.**

Bejelentették azokat a személyeket, akik a vonatokon tiltott szeszárusítással foglalkoztak.

A társadalmi ellenőrök jelentései között vannak olyanok, amelyeknek megvalósítása beruházást igényel. Például *állomási aluljárók, vágányok építése vagy korszerűsítése, egyes pályaszakaszok állapotának javítása* és még lehetne sorolni a gazdasági vezetés által is elismert nehézségeket. Ezek a javaslatok is hasznosak, hiszen segítenek a vezetőknek a döntésekben, illetve felhívják a figyelmet olyan dolgokra is, amelyek esetleg elkerülték a figyelmüket.

A tapasztalatokat összegezve elmondhatjuk, hogy az ellenőrzésnek ez az önként vállalt formája már az elmúlt félévben is sok eredményt produkált.

L. Gy.

Kitüntették az árvízvédelemben helytállt közlekedési dolgozókat

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kitüntetést Szántai Aladár műszaki intézőnek. *(Hemző Károly felv.)*

Augusztus 2-án a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében ünnepélyes külsőségek között adták át a kormánykitüntetéseket és az *Árvízvédelemért* emlékérmet azoknak a vasutasoknak, közlekedési és postás dolgozóknak, akik kiemelkedő munkát végeztek az árvíz ellen folytatott 120 napos küzdelemben.

Az ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Horn Dezső*, a miniszter első helyettese, *Kiss Dezső, Földvári László* és *Rónai Rudolf* miniszterhelyettesek, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, a társszakszervezetek vezetői és a minisztérium több vezető beosztású dolgozója.

A kitüntetteket dr. Csanádi György üdvözölte. Bevezetőjében összegezte az árvíz ellen, négy hónapon át folytatott erőfeszítések eredményét, majd így folytatta:

— *Abban a hősies munkában, amelyben az egész magyar társadalom részt vett, a közlekedési dolgozók is az első vonalban harcoltak. Különösen kiemelkedő munkát végeztek, az autóközlekedési vállalatok gépkocsivezetői és azok a vasutasok, akik a védelmi anyagok szállítása mellett közvetlenül is részt vettek a gátakon folyó munkákban. Az árvízzel és az elemekkel folytatott hősies küzdelemben önök kiemelkedő munkát végeztek. Most amikor helytállásukért a kormány, a minisztérium és a magam nevében köszönetet mondok, engedjék meg, hogy átadjam a jól megérdemelt kitüntetéseket.*

A MUNKA ÉRDEMREND aranyfokozatát kapta:

Telek János mérnök-főtanácsos, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője.

A MUNKA ÉRDEMREND ezüstfokozatát kapta:

Lökös Lajos m. intéző tartalékos pályamester, Sopron Pft. Főn., *Kondor Antal* m. int. művezető, Celldömölk Ép. Főn., *Matók István* mérnök-tanácsos, budapesti igazgatóság, *Császár Géza* mérnök-főtanácsos, osztályvezető budapesti igazgatóság.

A MUNKA ÉRDEMREND bronzfokozatát kapta:

Nagy Sándor segédfelvigy. Győr Pft. Főn., *Korényi Gyula* mérnök-főtanácsos, vez. mérnök, MÁV Hídépítési Főn., *Pásztor József* felvigy. csap. vez. előmunkás, Vác Pft. Főn., *Szántai Aladár* m. int., Pápa Pft. Főn.

Az ÁRVÍZVÉDELEMÉRT emlékérmet kapta:

Csanádi József m. főell. szak. kez. pályamester, Szombathely Pft. Főn., *Bázár Elemér* mérnök-főtanácsos, oszt. vez., szombathelyi igazgatóság, *Horváth Imre* felvigy. Sopron Pft. Főn., *Érdi Péter* m. ellenőr, szakaszkezelő pályamester, Ferencváros Pft. Főn., *Tima József* m. felügyelő, pályafenntartási főnök, krisztinavárosi Pft. Főn., *Pongrácz Ernő* felügy., forgalmi vonalbiztos, budapesti igazgatóság, *Papp Sándor* segédtiszt, műszerész, Bp. Távközlő Fenntart. Főn.

A vasutas dolgozók közül összesen *506-an kaptak Árvízvédelemért* emlékérmet, illetve elismerő oklevelet. Azoknak, akik a központi ünnepségeken nem vettek részt az elkövetkezendő napokban az igazgatósági székhelyeken adják át a kitüntetést.

Felajánlások az árvízkárosultak megsegítésére

A napokban ismét szomorú hírrel, szolgáltak a napilapok, a sajtóorgánumok. A nagy esőzések hatására a *Nyugat-Dunántúlon* ismét pusztít az ár. Még ki sem pihentük a 120 napos küzdelem fáradalmait, izgalmait már egy újabb vezály fenyeget bennünket.

Az 1965. évet nehezen tudják felejteni azok, akik részesei, szenvedő polgárai voltak ennek a hatalmas áradásnak. *Ezt az évet az áradás és az emberi összefogás évének is nevezhetjük,* mert ahogy nőtt a víz, úgy nőtt és sokasodott azoknak a tábora, akik anyagi és fizikai segítségüket ajánlották fel az árvízkárosultaknak.

A vasút szolgálati helyein a szakszervezeti bizottságok már összegezték az önzetlen segítés eddigi eredményeit.

A sok-sok felajánlás közül most néhányat adunk közre.

Harkányfürdő állomás 8663, Mohács állomás 6340, Sellye állomás 6115, Siklós állomás 10 990 Szigetvár állomás 5975, Kecskemét pályafenntartási főnökség 31 244, Kétegyháza állomás 7711, Lőkösháza állomás 14 140, Sarkad állomás 6325 Tótkomlós állomás 5010, Vésztő fűtőház 7280, Bánréve állomás 8419, Diósgyőr fűtőház 13 479, Miskolc fűtőház 115 410. Ómiskolci pályafenntartási főnökség 56 622, Sátoraljaújhely állomás 11 720, Szeged TBFF 13 240, Hódmezővásárhely állomás 14 340, Szentes állomás 29 230, Szentes fűtőház 16 538, Szentes Építési Főnökség 49 545, Dunaújváros állomás 26 090, Dunaújváros fűtőház 20 980, Lepsény állomás 11 431, Lovasberény állomás 4069, Pusztaszabolcs állomás 21 970, Pusztaszabolcs fűtőház 16 980, Sárbogárd állomás 15 460, Székesfehérvár állomás 49 870, Székesfehérvár fűtőház 54 020, Kapuvár állomás 8035, Biharkeresztes állomás 9125, Debrecen állomás 122 060, Ohat-Pusztakócs 6080, Püspökladány állomás 41 980, Eger fűtőház 19 500, Gyöngyös állomás 10 450, Hatvan fűtőház 50 680, Füzesabony pályafenntartási főnökség 35 885, Almásfüzitő állomás 11 770, Dorog fűtőház 18 350, Kisbér állomás 5600, Komárom állomás 32 010, Komárom fűtőház 30 350, Tatabánya-felső állomás 14 410, Dunakeszi járműjavító 140 000, Szob állomás 28 240, Balassagyarmat fűtőház 18 650, MÁV Autófuvarozási Főnökség 72 610, MÁV Épületfenntartási Főnökség 49 190, MÁV Gépjavító ÜV. 54 117, Hámán Kató fűtőház 111 396, Józsefváros állomás 40 165, Landler Jenő járműjavító 175 000, Kaposvár fűtőház 30 870, Somogyszob állomás 21 940, Nyíregyháza állomás 96 820, Záhony állomás 177 790, Záhony fűtőház 49 430, Jászapáti fűtőház 12 560, Karcag állomás 12 145, Mezőtúr állomás 17 310, Szolnok állomás 63 540, Szolnok járműjavító 142 233, Tapolca állomás 23 193, Tapolca fűtőház 25 660, Nagykanizsa állomás 38 170, Nagykanizsa fűtőház 54 040, Zalaegerszeg állomás 28 635, Zalaegerszeg fűtőház 26 430 forint.

200 000 FORINT RENDKÍVÜLI SEGÉLY AZ ÁRVÍZKÁROSULTAKNAK

Az árvíz következtében nagyon sok vasutas-család vált hajléktalanná vagy jelentős károkat szenvedett. Szakszervezetünkhöz *258 vasutas árvízkárosult fordult rendkívüli segélyért.* Eddig *200 ezer forintot* fizettünk ki. *Szombathelyen 73, Sárváron 25, Répcelakon* 19 családnak nyújtottunk anyagi segítséget. A segélyben részesülők közül huszonöten a maximális 3000 forintos segélyt kapták.

Tapasztalatcserén Ausztriában

Szakszervezetünk négytagú delegációja július hónapban *tíznapos tapasztalatcserén vett részt Ausztriában.* A látogatásra az osztrák vasutasszakszervezet meghívása alapján került sor. Az utazás célja a két ország vasutaszakszervezete közötti kapcsolat továbbmélyítése, az osztrák vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek tanulmányozása volt.

Bécs és környéke nevezetességeinek megtekintésén kívül *meglátogattuk a Westbahnhof forgalmi szolgálati helyeit, áruraktárait, az utazóközönség kiszolgálását, az állomás dolgozóinak pihenését, tisztálkodását, sport- és kulturális igényei kielégítését célzó létesítményeket.* Jártunk a Bécs külvárosaiba telepített floridsdorfi és simmeringi járműjavítóban, *a Graz melletti jugendsdorfi üdülőszanatóriumban,* a világhírű *Semmering* környékén.

Több ízben került sor szakszervezeti vezetőkkel megbeszélésre, amelyek során alkalmunk volt — *ha csupán nagy vonalakban is* — a vasutasszakszervezet munkájáról, szervezeti felépítéséről, a legközelebbi és a távolabbi célkitűzésekről képet alkotni.

Kellemes meglepetés

A dolgozókkal folytatott beszélgetések során örömmel győződhettünk meg arról, *hogy egyre több olyan osztrák vasutas van, aki saját tapasztalatai alapján ismeri a magyarországi helyzetet.* Túlnyomó többségük a látottak során kellemesen csalódott hazánk politikai és gazdasági viszonyait, a magyar dolgozók életés munkakörülményeit illetően. Ami különösen *pozitívan értékelhető,* hogy ezek a hazánkban járt emberek legtöbbször tárgyilagosan el is mondják dolgozótársaiknak tapasztalataikat, élményeiket, ami nemegyszer homlokegyenest ellentétes az osztrák közvéleményt befolyásoló hírközlő szervek tájékoztatásaival.

Nem kis mértékben a hazánkban járt osztrák dolgozók hangjának köszönhető, hogy olyan vasutasok, akik korábban nem is gondoltak magyarországi látogatásra, *azzal a kérdéssel ostromoltak bennünket, hogy milyen módon, mikor látogathatnának el hozzánk.* Megelégedéssel szólnak arról a pozitív változásról is, amely országaink vezető szervei között az utóbbi időben egészségesen megindult.

Szakmai titkárságok

Az osztrák vasutasszakszervezet szervezeti felépítése *nagyfokú eltérést mutat* a miénktől. A körülményeket és a feladatokat tekintve ez természetszerű is. A központ felépítésének alapja a szakmai titkárságok rendszere. Ez azt jelenti, hogy például *a mozdonyvezetők, pályafenntartási dolgozók stb. érdekvédelmét egy-egy titkárság látja el.* Munkája túlnyomó részét természetszerűleg az illető szakágazat dolgozóinak bérügyi és szociális problémáival való foglalkozás képezi, tekintetbe véve azt is, hogy a kulturális, sport- és egyéb hasonló jellegű tevékenység szakmai feladat.

A vasúti szolgálati helyeken és műhelyekben tett látogatásaink arról győztek meg, hogy elsősorban *a területi adottságok jobbak,* mint a mi hasonló üzemeinkben. Valamennyi meglátogatott létesítmény ugyanis a háború után újjáépített, vagy átalakított üzem, s így tágassága az, amely fenti állításunkat elsődlegesen alátámasztja. A háború rombolása miatti kényszerű újjáépítés során a várható fejlődést számbavéve igyekeztek kialakítani a munkahelyeket.

A vasúti biztosítóberendezéseket illetően *a színvonal a mi néhány korszerű állomásunk szintjén mozog.* Ami az utaskiszolgálást, az árukezelést és egyéb tevékenységet illeti, ott is a tér adta lehetőségek azok, amelyek a munkakörülmények megfelelő voltához hozzájárulnak.

Vasvázasítják a teherkocsikat

A javítóműhelyekben a munka szervezettsége és az intenzitás szembetűnő. *Rendszeresen folyik a teherkocsik vasvázasítása, valamint a kocsik oldal- és homlokfalainak deszkák helyett vaslemezekkel való helyettesítése.* A főjavításra kerülő — nem túl idős — kocsikra a vonóhorgok mellé felhegesztenek egy olyan szerkezetet, amely annak idején, amikor az európai vasutak rátérnek az önműködő kapcsolószerkezetek bevezetésére, minimális munkával ezeket felszerelhetik.

A szociális létesítmények színvonala tarka képet mutat. *A modern öltöző-mosdók mellett szép számmal megtalálhatók a régiek is.* Utóbbiakban is igyekeznek azonban rendet, tisztaságot tartani és megkönnyítik a rendszeres autóbuszforgalom megindításában, valamint abban, hogy *az osztrák államvasutak tervbe vette a magyar határ és Bécs közötti vonal villamosítását.* Ez a magyar vasút nemzetközi forgalmának alakulására, elsősorban egyes nyugat-európai városok és Budapest közötti utazási idő megrövidítésére is kedvező hatással lesz.

G. J.

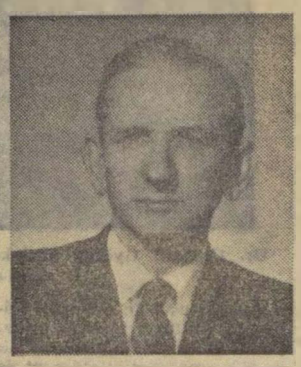
Így is lehet segíteni

Kovács József főintéző nem tartozik a fiatal vasutasok közé. Az évek elsuhantak felette és bizony a kaszálás már nehezére esik. Az elmúlt napokban mégis fiatalosan, fáradtságot nem ismerve, kaszálta le Uzsabánya állomás környékén levő magasra nőtt füvet. Mindezt azért tette, *hogy a szénát eladhassa és az így kapott összeggel segíthesse az árvízkárosultakat.*

Köszönet érte.

Bognár Károly

TÚL AZ ÖTVENEN



Bödi András

Dunakeszi otthonából reggel öt után indul, és este hatra ér vissza munkahelyéről *a MÁV Gépjavító ÜV-ből.* 1939 óta járja naponta ezt az utat. Szívesen jár munkahelyére. Úgy mondják otthon van, itt is, ott is. Amikor a *„Kapagyárba"* került, munkatársai körében hamar kivívta a jó lakatos szakmunkás rangot.

Jelenleg mint meós, megbecsült ember az üzemben. Nem könnyű, sokszor nem is népszerű munka vár a meósra, őt mégis szeretik, véleményét szívesen fogadják.

Bödi András nemcsak szakember, meós, ennél jóval több. *Élete, tevékenysége immár 18 éve összeforrott a szervezett munkások választott vezetőivel.* Munkatársai még 1948-ban szakszervezeti bizalminak választották. Azóta megszakítás nélkül dolgozik a munkatársak érdekeiért. *1953-tól tagja a vállalat szakszervezeti bizottságának.* Mint bérszámfelelősnek, *neki is nagy része van abban, hogy az utóbbi években különösen a szakszervezetek XX. kongresszusa óta az üzemben is sokat fejlődött a szakszervezeti demokrácia.* Növekedett a bizalmiak, a műhelybizottsági bérfelelősök, a műhelybizottságok jogköre.

Bödi András túl van már az ötvenen. A munkásévek számos barázdát vésték arcára, homlokára. Szerénysége, lelkesedése, a munka és a *munkásember szeretete* azonban most is oly friss és kedélyes, mint ifjú korában.

Vallja és érzi az élettapasztalat nagy erejét, s az állandó tanulás használ. Életpályája a fejlődés, az értelmes küzdés útja. A tizennyolc éves szakszervezeti tevékenység, a munkásérdekek hűséges, fáradhatatlan szolgálatainak elismeréséül az idén a *Szakszervezeti munkáért* jelvény bronzfokozatát kapta.

K. J.

„Kilenc hónapja itt hever"

A gyöngyösi szertárnál a háztartási szenet annak rendje és módja szerint kosarakba rakják és utána a kismérlegen, amelyre csak négy kosár fér, lemérik. *A szén mérését és szétosztását nagyon megkönnyítené és meggyorsítaná, ha üzembe állítanák a már 9 hónap óta itt heverő hídmérleget.* Az állomás dolgozói a MÁV Kitérőgyártó ÜV dolgozóival együtt társadalmi munkát is vállalnának, de eddig még nem akadt senki, aki hatáskedne a hídmérleg felszerelése ügyében.

AZ ALKOTMÁNY ÜNNEPÉRE

Népköztársaságunk fejlődésében, szocialista építésünk történetében fontos eseményt jelentett 1949. augusztus 20-a. Ezen a napon emelkedett jogerőre az a határozat, amellyel a két nappal előtte megtartott országgyűlés elfogadta és megerősítette népi demokratikus alkotmányunkat. Ebben az alaptörvényben kifejezésre jutottak pártunk, munkásosztályunk, egész dolgozó népünk harcainak és munkájának szocialista vívmányai, az uralkodó osztállyá lett dolgozók jogai és kötelességei.

A kapitalista Magyarország urai, jogászai nem átallották azt hirdetni, hogy a magyar „alkotmányos" nemzet. Ők a különféle korok összes törvényeit együtt tartották alkotmánynak. Pedig Magyarországon 1945 előtt nem készítettek alkotmányt. Az urak, a népet elnyomó, kiváltságos rétegek azt vallották, „az úr alkotmány nélkül ismeri jogait, a népet pedig a szurony megtanítja kötelességeire". Durva, kegyetlen beszéd ez, de akkor ez volt a törvény, vagy ahogy ők mondták, az alkotmány.

Az alkotmány elismeri a magyar munkásosztály történelmi szerepét és eredményes harcait. Kimondja, hogy: „A Magyar Népköztársaság megvalósítani törekszik a szocializmus elvét: mindenki képessége szerint, mindenkinek munkája szerint.

Az alkotmány védi a dolgozó emberek érdekeit, a munkával szerzett tulajdont, elismeri és biztosítja az öröklési jogot. A Magyar Népköztársaság területén élő minden nemzetiség számára biztosítja az anyanyelvén való oktatást, és a nemzeti kultúrája ápolásának lehetőségét.

Az alkotmány kimondja, „a Magyar Népköztársaság állama védi a magyar nép szabadságát és hatalmát, az ország függetlenségét, harcol a kizsákmányolás minden formája ellen, szervezi a társadalom erőit a szocialista építésben".

Alkotmányunk ünnepe a néphatalom, s egyben a nép alkotó munkájának az ünnepe. Népünk alkotó erői ma szabadabban és sokoldalúbban bontakozhatnak ki, mint bármikor. Erről tanuskodnak eddigi eredményeink, erről tanuskodik az elmúlt húsz esztendő is.

Augusztus 20-ra, alkotmányunk ünnepére népköztársaságunk minden hű polgára, a vasutas társadalom minden tagja örömmel és büszkeséggel tekinthet.

Nyilvános megyei bizottsági üles

Nyilvános ülést tartott július 15-én szakszervezetünk Békés megyei bizottsága. A tanácskozásra — *amelyen a békéscsabai csomópont munkáját értékelték* — a szolgálati helyek gazdasági vezetőit, a szocialista brigádvezetőket és a kiváló dolgozókat is meghívták.

A csomópont első félévi munkájáról és a munkaversenyről *Hortobágyi Ádám,* a megyei bizottság közgazdasági bizottságának vezetője tartott beszámolót. Elmondotta, hogy a csomópont első félévi terv teljesítése kedvezően alakult. *Az állomás dolgozói a kocsitartózkodási tervet 7,26, a tehervonatok átlagos terhelési tervét 1,63, a személyvonatok menetrendszerűségét 3,26, a vonatközlekedési tervet 7,98 százalékkal túlteljesítették.* A fűtőház dolgozói a mozdonyfelhasználási tervet 1,93 százalékkal teljesítették túl, az üzemeltetési önköltséget pedig 4,83 százalékkal csökkentették.

A félévi tervteljesítéshez jelentős mértékben hozzájárult a felszabadulási munkaverseny és a szocialista brigádok jó munkája. Elhatározták, hogy a felszabadulási versenyt egész évben folytatják.

A csomópont első félévi munkaverseny elvégzése érdekében az AKÖV-vel *komplex brigádszerződést kötöttek.* Hasonló szerződést szeretnének kötni a békéscsabai téglagyárakkal is.

A közös értekezleten számos észrevétel és javaslat hangzott el. A csomópont gazdasági és mozgalmi vezetői ezekből levonják a megfelelő tanulságot. A fűtőháznál például nagyobb gondot kell fordítani a mozdonyok javítására, mert míg *az elmúlt évben összesen öt, addig ebben a félévben tíz mozdony fekvemaradásuk volt.* A pályafenntartási főnökség a fenntartási és az önköltségi terv teljesítésével *maradt adós* az első félévben.

Hasznosnak és jónak bizonyult a Békés megyei bizottság kezdeményezése. Bizonyította ezt a tanácskozáson felszólalók *őszintesége, tárgyilagossága és a tanácskozás légköre is.* Az ülés résztvevői több olyan javaslatot fogadtak el, amelyek az elkövetkezendő hónapok eredményesebb munkáját szolgálják majd.

Szabó II. József

Átadás előtt a Vasutas Biztosító Egyesület új szállodája

A magasba nyúló hatemeletes épületen — a Szinyei Merse utca 4. *szám* alatt — az utolsó simításokat végzik. *Szolga István,* a Vasutas Biztosító Egyesület és *Várkonyi Sándor,* a MÁV Első Biztosító és Segély Egyesület ügyvezető igazgatóival az első emeleti társalgó kényelmes foteleiben foglaltunk helyet. Csak az ötödik, hatodik emeleten dolgoznak még. Az alsó régió már csendes.

— *Szükég van nagyon erre az új szállodára* — szólalt meg elsőnek Várkonyi elvtárs. — *Tagjainknak ugyanis az elmúlt időben nehezen tudtunk Budapesten éjszakai szállást biztositani. A két egyesület összesen csak 66 ággyal rendelkezett.* Ezért sokszor hónapokkal előre rendelték a szobákat.

— *Ez az új épület a maga 210 ágyával* — vette át a szót Szolga István — *minden elhelyezési gondjainkat megszünteti.* Az egy- és kétágyas szobákat modern Varia bútorokkal rendezzük be. Minden szobában külön kis *garzon mosdó,* emeletenként pedig külön *fürdőszoba áll majd a vendégek rendelkezésére.* Minden emeleten lesz társalgó és televízió is.

A modern szállodát önálló mosodával is felszerelik. A központi fűtés hálózata pedig az állandó meleg vizet és megfelelő temperált hőmérsékletet biztosítja. A vendégeket 25 tagú személyzet szolgálja majd ki. A szobákat itt a helyszínen, a Szinyei Merse utcában kell megrendelni.

— Mi lesz a régi, illetve a jelenlegi szállodákkal?

— *Azokat teljes egészében megszüntetjük. Irodáinkat rendezzük be ott. Eddig zsúfoltan dolgoztunk, most ezen is tudunk segíteni.*

A 15 millió forintos költséggel épült, minden igényt kielégítő szállodát szeptember közepén adják át rendeltetésének. A szolgáltatás nem változik, és az egyesületi tagok továbbra is kedvezményes áron vehetik igénybe a vendégszobákat.

Sz. J.

Üdülésről a nyár közepén

A vasutasok között is gyakran szóba kerül, hogy ki hogyan, merre tölti szabadságát. *Legtöbben a nyári meleg napokat s a Balatont választják.* Ez azonban nem mindig és nem mindenkinek sikerül. Bár a kedvezményes üdültetés sokat fejlődött, de azért hallani bosszankodó, csalódott embereket; akiknek tervei nem váltak valóra. *Örvendetesnek mondható az a tény, hogy már tavaly is százhuszonhétezerrel többen részesültek szakszervezeti kedvezményes üdültetésben,* mint például 1949-ben. Mégis — nem mindig egyezik az igény a lehetőséggel.

Pótüdülők

Ha csak egy területen vizsgáljuk e kérdést, akkor is találkozunk olyan eredményekkel és hiányosságokkal, melyek országos viszonylatban is megtalálhatók. A *pécsi igazgatóság* területén a szakszervezeti beutalók mellett, vállalati családos üdülők is rendelkezésre állnak, ahol mód van arra, hogy a vasutasok családjukkal együtt pihenhessenek. Dícséretes dolog a *Távközlő- és Biztosító Berendezési Főnökség* ötletessége, melynek eredményeként Harkányfürdőn 4 ágyas üdülőt létesítettek, ahová a hét végén 2—3 napra pihenni mehetnek a főnökség dolgozói. Hasonlóképpen szervezett pót-üdülőt a pécsi pályafenntartási főnökség is.

Vállalati jelleggel működnek az igazgatóság családos üdülői *Fonyódon, Zamárdiban* és *Balatonkeresztúron.* Ha azonban együttesen vesszük figyelembe a rendelkezésre álló beutalókat, s a felmerült igényeket, azt látjuk, hogy a kérelmek 60—70 százalékát tudjuk csak kielégíteni. Éppen ezért szükségszerűen mutatkozik a felelősségteljesebb, körültekintőbb elosztás igénye.

A SZOT Elnökségének 1964. december 19-i ülésén hozott határozata segítséget nyújt a szakszervezeti bizottságoknak s az üdültetéssel foglalkozó aktivistáknak a beutaltak kiválasztásában. Ily módon *igazságosabb formában történhet a jegyek elosztása.* S ha akadnak mégis zökkenők — *különösen ilyenkor, a főszezonban* — az nemcsak a rendelkezésre bocsátott beutalók elégtelensége, hanem a helyi felületes intézkedés következménye is.

Megfelelő felvilágosító munkát

Igazgatósági viszonylatban ugyanis, *nem mindenütt történik megfelelő felvilágosító munka.* A fallújság például nagyszerű propaganda eszköz arra, hova, milyen beutalójegyek állnak rendelkezésre. Igy elejét lehetne venni a találgatásoknak. Ezt a lehetőséget kevés helyen használják ki. Ugyancsak elmarad a már kiadott beutalójegyek kifüggesztése, részletes ismertetése is. Feltétlenül be kell tartani a SZOT-határozat azon pontját is, amely kimondja: *ugyanazon dolgozó egymást követő évben, a főidényben, nem kaphat beutalójegyet.*

Fokozottabb mértékben kell a vasutas dolgozók előtt ismertetni a *kora tavaszi, őszi és téli üdülés szépségeit is.* Miután a felvilágosító munka ez irányban is hiányos, ennek következménye, hogy ezekben az évszakokban kevesen veszik igénybe a kedvezményes üdültetést.

Néhány szolgálati helyen, így *Pécs* állomáson és *Mohács* térségében jó módszert vezettek be. Kollektíva előtt szólaltatják meg azokat a dolgozókat, akik hidegebb évszakban mennek kipihenni az egész évi munka fáradalmait. A közös beszélgetések hasznosnak bizonyulnak. Hasonló eredményeket lehet elérni azokon a szolgálati helyeken is, ahol ilyen problémák még mutatkoznak.

Jelentős összegek üdültetésre

A kedvezményes üdültetés fenntartása és fejlesztése *nem kis összegbe kerül.* Míg 1949-ben az állami támogatás összege *19 millió 342 ezer forint volt,* addig 1964-ben már *176 millió 200 ezer forint.*

Mint látjuk, államunk jelentős összeget fordít arra, hogy dolgozóink — *köztük a vasutasok is* — kellemesen pihenhessenek, s hogy kellőképpen felfrissülve kezdhessék meg ismét a termelő, alkotó munkát. Ehhez azonban az anyagi támogatáson kívül más is szükséges: *a szakszervezeti bizottságok alapos, körültekintő munkája, s a dolgozók megértése* — ha nem éppen oda, ha nem éppen akkor sikerült beutalót kapni, mikorra tervezték.

Pálinkás Károlyné

Elkészült az új könyvtár

Több mint egyévi kényszerszünet után július 11-én nyilt meg a debreceni járműjavító szépirodalmi könyvtára. *Az átépítés 100 ezer forintos állami támogatással és több mint ezer óra társadalmi munkával valósult meg.* A könyvtárat korszerű szabadpolcos rendszerré alakították át, amely nemcsak a kölcsönzést teszi gyorsabbá, hanem esztétikai szempontból is minden igényt kielégít. A 12 ezer kötetű könyvállományból 5 ezer kötet a polcokon van.

A könyvtár új, modern bútorokat és olvasótermet is kapott.

Volosinovszky János
Debrecen

A felszabadulási munkaverseny eredménye

Záhony térségében meggyorsult az átrakás

A debreceni igazgatóságon ezen a szerda reggelen alig kezdődött el a munka, az igazgató előszobájában egymás után szólaltak meg a telefonok. Az egyik készüléken *Berke Béla*, a 8. szakosztály vezetője kért tájékoztatást a Záhony térségében folyó átrakási munkákról. A másik telefonon *G. I. Bogdanovics*, a szovjet vasutak lvovi igazgatóságának vezetője kereste partnerét, *Tóth János* igazgatót.

Baráti együttműködés

A két szomszédos igazgatóság között kialakult *jó kapcsolat, baráti együttműködés* ékes bizonyítéka volt ez a kora délelőtti telefonbeszélgetés, amelyet az igazgató távollétében *Békési Rezső*, az igazgatóság helyettes vezetője folytatott, tolmács segítségével a lvovi igazgatóval.

— *Mi újság Záhonyban? Miben segíthetünk?* — kérdezte G. I. Bogdanovics.

— *Rendben mennek a dolgok* — válaszolta az igazgató-helyettes.

— *Ma nyolc vonatot adunk, tudják valamennyit fogadni?*

— Igen, jöhetnek a szerelvények...

A néhány perces telefonbeszélgetés után mi is a záhonyi körzetben folyó munkákról kértünk tájékoztatást az igazgatóhelyettestől. Mint a *Magyar Vasutas* március 1-i számában beszámoltunk róla a záhonyi vasutasok *a felszabadulás 20. évfordulója tiszteletére, éves munkaversenyt kezdeményeztek*, melyhez az egész körzet és az igazgatóság számos nagyobb szolgálati helye csatlakozott.

Kitünő teljesítmények

— Hogyan alakult a záhonyi körzet teljesítménye az első félévben? — tettük fel a kérdést.

— *Annak ellenére, hogy az első felévi forgalom jóval nagyobb volt a bázisidőszaknál, jó eredmények születtek* — mondotta miközben íróasztalából gondosan elkészített statisztikát tett az asztalra. — *Kétségtelen ebben az is közrejátszik, hogy áruval megrakott szerelvények beléptetése és az áru elosztása is egyenletesebb, mint a korábbi években volt.* Ennek eredményeként kedvezően alakult az egyes átrakóhelyek félévi teljesítménye. A lapátos és a kézi átrakásos munkahelyeken 11,8 százalékkal kisebb létszám mellett 5,6 százalékkal emelkedett a teljesítmény. Ugyanakkor *a termelékenység 20,6 százalékkal növekedett, az önköltség pedig 10,7 százalékkal csökkent.* A gépesített átrakóhelyeken 10,3 százalékkal emelkedett a teljesítmény. Az átrakókörzet összes darabbére teljesítménye 6,5, a termelékenység pedig 16,7 százalékkal jobb a bázisnál. A termelékenység emelkedésével egyidőben *a dolgozók egy órai törzsbér keresete 4,1 százalékkal nőtt.*

— Milyen a rakodógépek kihasználtsági foka?

— *A korábbi évekhez viszonyítva lényegesen szervezettebben folyik az átrakás. Ennek eredményeként sokat javult Záhony állomás munkája. A rakodógépek kihasználtsága azonban, különösen a daruknál és a nagyteljesítményű markolóknál még nem kielégítő. Pedig a gének jobb kihasználásával tovább lehetne gyorsítani az átrakást, ami természetesen maga után vonná a szélesnyomtávú kocsitartózkodási idő csökkentését.*

Előzzük meg a baleseteket

Mint az igazgatóhelyettessel folytatott beszélgetésből is kitűnik *Záhonyban, Fényeslitkén* és a többi átrakóhelyen jó eredmények születtek a felszabadulási munkaversenyben. Az elért eredményeknek azonban van egy szépséghibája. Az utóbbi időben az átrakókörzetben *feltűnően sok a tárgyi és személyi baleset.* Mi ennek az oka?

— A baleseti jegyzőkönyvek és az ellenőrzések tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a legtöbb tárgyi és személyi sérülés *fegyelmezetlenségből, szolgálati mulasztásból következik be.* Igazgatóságunk a balesetek megelőzése érdekében már több intézkedést hozott. Ezek az intézkedések azonban önmagukban nem elégségesek. A dolgozóknak sokkal *körültekintőbben kell ellátniok a szolgálatot*, s jobban kell ügyelni, saját maguk és munkatársaik testi épségére.

Hadd tegyük ehhez hozzá, hogy a szakszervezeti bizottságoknak, a szakszervezeti aktíváknak is nagyobb gondot kell fordítani a balesetek megelőzésére.

Visi Ferenc

GYULA AZ ÉRDEKLŐDÉS KÖZPONTJÁBAN

A fordított várostérkép — Külön „fürdővonat"

A gyulai állomáson kiürült a vonat. Az utasok a kijárat felé tódultak. Az idegenek sokáig töprengtek az épület előtt. Merre is menjenek? Egy idős hordár vállalkozott az „idegenvezetésre". Készségesen útba irányította az érdeklődők csoportját.

— Miért nincs térkép a város nevezetességeiről — kérdeztük az állomásfőnököt.

— *Készült már egy* — válaszolta *Márton György* —, *de a mester fordítva rajzolta le a várost. Pedig nagyon elkelne egy útbaigazító tábla.*

A várostérkép hiánya megnehezíti az utazóközönség elszivárgását az állomás területéről. *Ez is oka a zsúfoltságnak.* Az állomás felvételi épülete egyébként sem felel már meg a megnövekedett forgalomnak. *A pénztár előtti tér, a váróterem kicsi.* Az egyik helyiség *alá van dúcolva*, mert a mennyezet megrokkant.

— *A nyári szezonra helyreállították a büfét, s a berendezését is felújították. A kiszolgálás zavartalan lenne, ha...* — itt szünetet tartott az állomásfőnök —, *ha a környékről nem özönlenének be az „utcai fogyasztók". Az új büfé szinte csalogatja a hivatlan vendégeket. A büfével egybekötött váróteremben néha egy gombostűt is nehéz lenne leejteni, olyan sokan vannak.*

— Milyen az állomás személyforgalma?

— *Havonta 130—140 ezer ember fordul meg Gyulán.* A kirándulók többsége a fürdőt keresi fel. A szezonban 150 százalékra emelkedik az utazóközönség száma.

Az állomásfőnök ezután arról tájékoztatott bennünket, hogy *a menetrendszerűséggel a nagy forgalom ellenére sincs baj.* Vasárnap reggel külön „fürdővonat" érkezik a városba. A „mentesítő" vonat mellett még két utazási lehetőséggel számolhatnak a vendégek.

— *Állomásunkon a nagy forgalom ellenére is zavartalan a munka. Még a személypénztár-ablaknál is ritka a fenakadás.* Ha szükséges, két „ablakot" nyitunk. *Verebély Erzsébet, Szőke Józsefné, Bújdosó Tivadarné, Nagy Gézáné* személypénztárosok udvariasan és gyorsan látják el feladatukat. Torlódás esetén sem jutnak zavarba. Még könnyebb lenne a feladatuk, *ha a békéscsabaiak segítenének bennünket.* Vasárnaponként ugyanis közel félezer utas érkezik Békéscsabáról. Ezek aznap este visszautaznak. Ha az indulóállomáson retúrjegyet kapnának, ez nagy könnyebbséget jelentene a mi munkánkban.

Egy napot töltöttünk Gyulán, azt tapasztaltuk, hogy akik felkeresik a népszerű fürdővárost, kellemes fogadtatásban részesülhetnek. *Az állomás dolgozói nagy körültekintéssel szervezték meg a vendégek fogadását.*

F. J.

Szorgalmasan dolgoznak

Kora délután van. A pécsi gyors az imént húzott ki. Rövid időre elcsendesedik *Szentlőrinc* állomás. A tartalék, a fürge Diesel-mozdony is az állomás végében „pihen". *Tőke János* állomásfőnökkel az elmúlt félév munkájáról, feladatairól beszélgetünk.

— *Naponta 40—50 tehervonat érkezik az állomásunkra* — mondotta. — *Ezeknek a szerelvényeknek a rendezése és a továbbítása a legfőbb feladatunk. Elsősorban kiszolgáló állomás vagyunk. Dombóvár nem győzi a rendezést. Ezért mi is segítünk nekik. A Pécs, Nagyharsány és Barcs térségéből érkező tehervonatokat rendezzük.*

Az állomáson négy szocialista brigád dolgozik. Félévi teljesítményük *élüzem szint felett van.* Kocsikihasználási tervüket 90 százalék helyett 96,41 százalékra teljesítették, és a múlt évi 8,95 óra kocsitartózkodással szemben 8,17 órát értek el.

Szentlőrinc forgalmára jellemző, hogy az első félévben 50 125 kocsi érkezett, és ennek 65—70 százalékát rendezték. Ez az állomás kollektívájától maximális munkát követelt.

Az állomásfőnök ezután elmondotta, hogy a második félévben is igyekeznek jól dolgozni, mert szeretnék megszerezni *a szocialista szolgálati hely címet.*

— if —

Teljesítették az élüzem szintet

Barcs állomás dolgozói féléves tervüket élüzem szinten teljesítették. A kocsitartózkodásnál 94,80, kocsihasználásnál 99,29, személyvonat menetrendszerinti indításánál 99,85, tehervonatok menetrendszerinti indításánál pedig 95,17 százalékos eredményt értek el. Az állomás dolgozói nemcsak eredményesen, hanem balesetmentesen zárták a félévet.

Körmendi Mihály

Katonák, diákok, pályamunkások

A Balaton északi partján tervszerűen halad a vonal korszerűsítése. A pályaépítők mellett katonák, s a nyári szünidőben középiskolás diákok és egyetemisták is részt vesznek a munkában. Az elmúlt hetekben Alsóörs állomás átépítésén a pályaépítőknek fiatal katonák és a pályafenntartási technikum hallgatói segítettek.

Négy markos legény talpfacsere közben

Földmunkán dolgoznak a pályafenntartási technikum hallgatói

Két hétre övék a Balaton

Zúg, zsibong a Balaton-part. A vidám gyereksereg teli torokból harsogja az imént tanult tábori csatakiáltást:

— *Balatonkenese, vasutas gyerekek üdülőtelepe, hurrá!*

— Aztán, mint akiket űznek, kergetnek, ellepik a Balaton vizét. Csak az ügyeletes nevelő marad „szárazon". Ő a partról figyeli a fürdőzőket. Vigyáz rájuk.

Jó kezekben vannak

Amíg a gyerekek a vízzel ismerkednek, addig *Szépiaki József* tanárral, a tábor vezetőjével mi is megpihenünk.

— *Tegnap volt a turnusváltás* — mondja. — *S ez az első nap különösen nehéz. Még szokatlan az ébresztő, a tábori rend, egyszóval ez az élet. Négyszázhuszan jöttek. Hat évtől 14 éves korig. Sok közöttük az árvizes gyerek, olyanok, akiknek az otthonát, szülői házát elpusztította az ár. Őket a vasutas-szakszervezet két hétig díjtalanul üdülteti.*

— Hány nevelő vigyáz a gyerekekre?

— *Huszonnégy pedagógus, négy gondozó, két ápolónő és két orvos. A szülők nyugodtak lehetnek. A gyerekek pedagógiai szempontból is jó kezekben vannak.*

— Mi a mai program?

— *Délelőtt fürdés, játék, ebéd után pihenő, majd ismét fürdés, este pedig a szabadtéren filmvetítés lesz.*

A táborvezető — akit gyerek és felnőtt egyaránt — Józsó bácsinak hív, a kőszegi MÁV nevelőintézet szakmai tanácsadója. 1958. óta minden évben tábort vezet. Atyai gondoskodással törődik a gyerekekkel.

Haza akarok menni

Egy pityergő kislányt kísérnek hozzánk.

— *Haza akarok menni* — mondja könnyes szemekkel.

— Miért?

— *Mert hiányoznak a testvéreim, meg a szüleim.*

Egymásra nézünk. Ilyenkor még a pedagógus sem szólhat semmit. Vigasztaljuk, nyugtatjuk, de *Patyi Anna*, sárvári kisiskolás hajthatatlan. Szeméből krokodilkönnyeket csal a szülő, a testvér utáni vágy. Életében először került el otthonról.

Otthon? Annáéknak még az otthonuk nem kész. Most építik, renoválják, mert az árvíz nem kímélte őket sem. Mégis hazavágyik.

— *Táviratozunk majd a szüleidnek, és ha érted jönnek, hazaengedünk. Bár őszintén sajnáljuk. De erőszakkal nem tarthatunk itt* — zárja le az ügyet a nevelő.

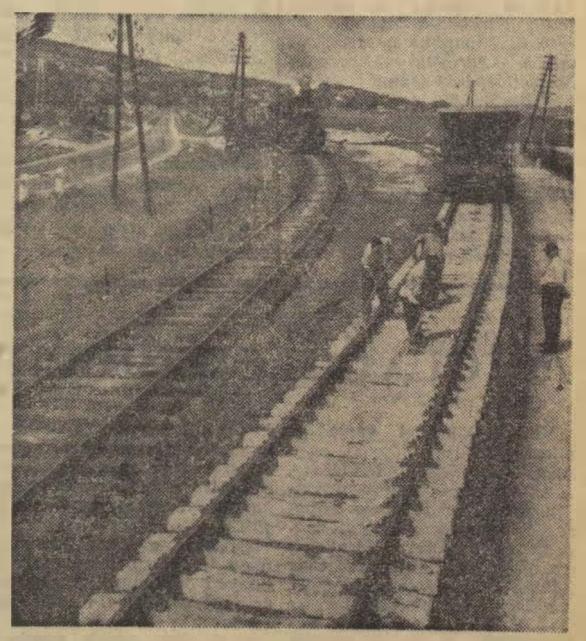
Ez az egyedüli eset, hogy valaki elvágyik innét. A többiek? A *Tóth* testvérpár, *Ili* és *Magdi* Szombathelyről, *Süle Ágnes* Vépről, *Imre Ildikó* szintén *Sárvárról* vidámak, mosolyognak. Az imént jöttek ki a vízből, most labdázni mennek. Jól érzik magukat, önfeledten játszanak, futkároznak.

Gyerekek.

(szerényi)

Irány a Balaton! Turnusváltáskor a gyerekek és a felnőttek ezrei indulnak a Balatonra a Déli pályaudvarról.

(MTI foto — Lajos György felv.)



Alsóörs állomás előtt az utolsó simításokat végzik az új nagyobb ívű pályán

(MTI Foto — Lajos György felvételei)

Munkájuk elismerést érdemel

A *jászapáti fűtőház* dolgozói jó eredményeket értek el az első félévben. A 100 etkm tervüket például 123 százalékra teljesítették. Teljesítményük 39 százalékkal nagyobb, mint az elmúlt év hasonló időszakában. Az egy dolgozóra eső 100 etkm teljesítmény 24 százalékkal növekedett. A siker alapja: *a jó mozdonykarbantartás és a dolgozók fegyelmezett, lelkiismeretes munkája.*

A napi feladatok mellett már az őszi szállításokra is gondolnak. Az időszakos mozdonyjavításokat fokozott ütemben végzik, hogy azok kifogástalan állapotban és megfelelő mennyiségben álljanak majd a forgalom rendelkezésére.

A fűtőház dolgozói már harmadik éve az élüzem szinten teljesítik tervüket és az elmúlt évi munkájuk alapján a szocialista munka szolgálati helye címet is elnyerték.

Fekete László
Miskolc.

Javítsuk tovább a szállítási komplexbrigádok munkáját

Több mint száz MÁV—AKÖV komplexbrigád képviselője tanácskozott *Budapesten, Veszprémben, Kaposvárott, Egerben, Nyiregyházán* és *Békéscsabán* az elmúlt hetekben. Mindössze néhány éves múltra tekint vissza a két nagy közlekedési ág, a vasút és az Autóbuszközlekedési Vállalatok komplexbrigád mozgalma.

A tanácskozások mérlege

Az értekezleten az elmúlt év eredményeiről, tapasztalatairól és a továbbhaladás soron levő feladatairól tanácskoztak. A tanácskozások mérlege azt bizonyítja, hogy a MÁV—AKÖV komplexbrigádok munkájának eredményeként *javult a vasuti es közúti szállítóeszközök kihasználása.* Egészséges folyamat kezdődött az árukármegelőzések és a szállítási költségek csökkentésére éppen az áru gyorsabb kezelése, továbbítása eredményeként.

Javul a komplexbrigádok, a MÁV és az autóbuszközlekedési vállalatok dolgozóinak együttműködése. Ennek eredményeként az év első negyedében *országosan csökkent az autóközlekedési vállalatok által kezelt egy kocsira eső rakodási idő.* Tata, Komárom, Balassagyarmat és Hatvan állomásokon jelentős az AKÖV által kezelt vasúti teherkocsik rakodási idejének csökkenése. A vállalatoknál még mindig gyakori árufogadási korlátozások ellenére *csökkent a késve kezelt vasúti teherkocsik aránya. Miskolc gömöri pályaudvaron közel 30 százalékkal kevesebb a késve kirakott vagonok száma.* Gyöngyös állomáson is 25 százalékos a javulás. Nyirbátor állomáson közel egy órával csökkent a rakodási idő. Sokat javult a kocsik és az állomás rakterületének tisztántartása.

Gyorsult a ki- és berakás

A MÁV—AKÖV komplexbrigádok egyre javuló munkájának része van abban is, *hogy gyorsult a vasúti teherkocsik ki- és berakása, csökkent a rakodási normaidőn felüli kirakások száma. Az első öt hónapban a MÁV 22 millió forinttal kevesebb kocsiálláspénzt számolt fel a szállíttató vállalatoknak,* mint az előző év hasonló időszakában. Növekedett a továbbított irányvonatok száma is. Mindez kedvezően hat a vasúti teherkocsipark gazdaságos kihasználására.

A hat területi komplexbrigád értekezlet közel 300 résztvevőjének kétharmada vett részt a vitában. Tartalmas, a szállító vállalatok kölcsönös előnyeit kereső, támogató, az együttműködés további javítását szolgáló felszólalások a brigádoknak és a vezető szerveknek egyaránt adtak munkát.

Számos, jól bevált módszerről számoltak be a különböző szolgálati helyeken dolgozó komplexbrigádok. Egerben, Gyöngyösön és több helyen eredménnyel járt, hogy a MÁV és AKÖV dolgozók számára *kölcsönösen oktatták a szállítási és balesetvédelmi szabályokat.* Debrecenben bevezették, hogy a kirakodó brigádok munkautalványát a kocsik és a rakterület megfelelő tisztítása és az űrszelvény elkészülte után igazolják. *A komplexbrigádok közbelépése eredményeként az egri TÜZÉP-telep a napi 8 órás kiszolgálás helyett 12 órás kiszolgálást vezetett be.* Teljesítménye megduplázódott és van állandó rakterülete, ahova a kirakási időn belül kiürítheti a vagonokat az AKÖV.

Bírálták a vasútat

A tanácskozásokon *bírálat érte a vasutat,* mert egyes állomásokon nem bocsátottak a kezelt kocsik arányában rakterületet az AKÖV részére. A primőr, zöldáru- és élelmiszer szállításoknál Heves megye néhány állomásán *későn állították ki a kocsikat.* Több helyen késlekedtek az exportvizsgás kocsik rendelkezésre bocsátásával, vagy vizsgálatával. A szállítmányozási szolgálat árukiadási-fogadási idejének növelését kérte több AKÖV-képviselő. *A szolnoki AKÖV egyik dolgozója bírálta a vasút kereskedelmi szerveit, hogy a gépkocsikra szerelt hátsó emelőfal használatára nem tartanak igényt,* pedig gyorsítaná és könyebbé tenné a munkát. Az éjszakai előértesítések terén tapasztalható késedelmeket is sokan tették szóvá.

Az autóközlekedési vállalatok munkáját is elemezték a felszólalók. Néhány alföldi csomóponton az el- és felfuvarozás aránytalansága, a javulás lehetőségei és gyors igénye került napirendre. Ezzel kapcsolatban figyelemre méltó szállításszervezési, irányítási javaslatok hangzottak el.

A kölcsönösség, a megértés és együttműködés szelleme volt a fő jellemzője az értekezleteken mind a vasút, mind az autóközlekedési vállalatok számára. Ez önmagában is jelentős előrelépés.

Kovács János

CIKKÜNK NYOMÁN

Felülvizsgálták a magánbérleményeket

A budapesti igazgatóság az elmúlt években több intézkedést hozott a munkásszállásokon élő dolgozók életkörülményeinek javítására. A *Magyar Vasutas*-ban megjelent *„Havi ötszázért munkásszállás a fassufniban"* mégis számos hibára hívta fel a figyelmünket. *Igazgatóságunk a cikk nyomán vizsgálatot folytatott a magánbérleményű szálláshelyeken.* Megállapítottuk, hogy a Hídépítési Főnökség és egyes építési szerveink építésvezetői, felelős beosztású dolgozói az ellenőrző gazdasági és szakszervezeti szervek is *mulasztast követtek el, mert nem minden esetben a gazdaságosság és a jobb szociális ellátas biztosítását, hanem a pillanatnyi kínálatot tartják szem előtt.*

A cikk megjelenését követő vizsgálatok eredményeként 36 magánbérleményből 12-őt megszüntettünk. Ezzel az intézkedéssel *a maganbérlemények költségét 50 százalékkal csökkentettük.* Intézkedéseket tettünk a lakókocsik ésszerűbb elhelyezésére is. Sajnos, azonban a hídépítési munkák szétszórtsága miatt még mindig *— termeszetesen ésszerű határok között —* fenn kell tartani bizonyos mennyiségű időszakos magánbérleményt.

A cikkben felvetett hibákból okulva a jövőben nagyobb figyelmet fordítunk a magánbérleményekre a munkásszállásokon és a lakókocsikban élő dolgozók szociális ellatottságának és életkörülményeinek javitására.

A lap segítő szándékú bírálatát ezúton is koszönjük.

Telek János,
a budapesti igazgatóság
helyettes vezetője

A baleseti statisztika félévi mérlege

A *Magyar Vasutas* július 1-i számában értékeltük a vasút üzemi baleseti helyzetének alakulását. Az értékelés alapjat az 1964. év első 4 hónapjának baleseti statisztikája képezte. Megállapítottuk, *hogy a bázisidőszakhoz viszonyitva 1965. első négy hónapjában csökkent a balesetek előfordulása és a kiesett munkanapok, valamint a halálos és csonkulásos balesetek száma.* Rámutattunk arra is, hogy a munkát javítani kell ahhoz, hogy az eddiginél jobb eredményt érhessünk el.

Csökkent a balesetek száma

A cikk megjelenése óta az elmúlt félév számadatait figyelembe véve — *a forgalmi balesetek számahoz hasonlóan* az üzemi balesetek alakulasa is javuló tendenciát mutat. 1965. első félévében — az 1964. évi első félévhez viszonyítva — *a balesetek előfordulása 13.5, a balesetből kiesett munkanapok száma 54, a halálos balesetek száma 31, a csonkulásos baleseteké pedig 60 százalékkal csökkent.*

Amikor az egész vasút üzemi baleseti helyzetének alakulását értékeljük, egy pillanatra sem szabad elfeledkezni arról, *hogy az általános javulás nem minden igazgatóság területén jellemző.* Különösen a halálos balesetek vonatkozásában van jelentős eltolódás. Például amig a *budapesti* igazgatóság területén 1964 első félévéhez viszonyítva *19-ről 7-re csökkent,* addig a *debreceni* igazgatóság területén 2-ről *11-re emelkedett* az előfordulások száma. Ugyancsak emelkedés tapasztalható a *szegedi* igazgatóságnál, a GYSEV-nél, a járműjavítóknál és a Fatelítő ÜV-nél.

A vasút baleseti helyzetének *örvendetes javulása* ellenére még mindig magas a balesetek előfordulásának száma. Ez azt jelenti, *hogy a baleseti veszélyforrás még fennáll,* csupán a körülmények közrehatása az, ami eldönti, hogy a baleset könnyebb, vagy súlyosabb kimenetelűvé válik. *Ezért elsőrangú feladat a baleseti veszélyforrások feltárása, a megelőző intézkedések megtétele, a végrehajtás ellenőrzése, a dolgozók és vezetők nevelése, a biztonsági szabályok elsajátítására, betartására.*

Akad még tennivaló

Ha ebből a szemszögből vizsgáljuk az elmúlt félév tevékenységét, azt a tapasztalatot vonhatjuk le, hogy még számos tennivaló van ezen a téren. *Különösen a debreceni igazgatóság területén kell szervezettebbé és rendszeresebbé tenni a balesetmegelőző munkát.* Javasoljuk azt a helyes módszert, melyet a budapesti igazgatóságnál alkalmaznak. Az év első felében csomópontonként *ankétokon vitatták meg az igazgatóság területén levő szolgálati helyek baleseti helyzetét,* ismertették a súlyosabb baleseteket, azok tanulságait, a hasonló balesetek megelőzése érdekében.

A balesetmegelőzés a vasút egész területén türelmes, mindennapos nevelő és felvilágosító munkát igényel. Ebben a munkában nagy feladat hárul minden gazdasági vezetőre és a mozgalmi szervek tisztségviselőire. A nevelő és felvilágosító munkával egyidejűleg azonban *szigorúan fel kell lépni azokkal szemben, akik többszöri figyelmeztetés ellenére rontják a munkafegyelmet,* akik mellőzik a biztonsági előírások betartását, vagy betartatasát és ezzel veszélyeztetik saját és dolgozótársaik testi épségét. *A felelősségrevonás mértékének olyannak kell lenni, hogy az a nevelést szolgálja.*

Nem lehet figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy fegyelmezett munkát csak akkor lehet követelni, ha gondos munkaszervezéssel, az ehhez szükséges feltételeket megteremtettük. Itt szükséges megemlíteni, hogy *a halálos balesetek túlnyomó többsége még a munkaszervezés hibái miatt következnek be.* Elég csak utalni a debreceni igazgatóság területén *Lipták András* és *Takács Sándor* halálos balesetére, melyek azért következtek be, mert mindkét helyen az előmunkás magára hagyta a csapatát.

Nagyobb gondot a balesetek kivizsgálására

A balesetek előfordulása és az azonos balesetek csökkentése érdekében nagyobb gondot kell fordítani a balesetek alapos, elemző vizsgálatára.

A balesetek kivizsgálását illetően tapasztalataink korántsem megnyugtatóak. Még ma is gyakran előfordul, hogy a baleseteket *későn vizsgalják ki,* emiatt a baleset előidéző valódi okok feltárása utólagosan már nem sok sikerrel jár. *A mulasztó személyek ugyanis igyekeznek a baleset igazi nyomait eltüntetni,* vagy a helyszínt átrendezni.

Az is előfordul még, hogy a balesetvizsgálatokat *a szakszervezeti bizottság társadalmi munkavédelmi felügyelőjének távollétében végzik* és csak utólagosan íratják alá vele a jegyzőkönyvet, illetve a véleményes jelentést. Ilyen esetekben a balesetvizsgálat lefolytatásával az adott szolgalati hely biztonsági megbizottját bízzák meg.

A balesetvizsgálatok hiányos megállapításai miatt *nem történik műszaki, vagy szervezési intézkedés a baleseti veszélyforrások megszüntetésére.* Még olyan esetben is, amikor bizonyítható, hogy a bekövetkezett baleset műszaki intézkedés hiányára vezethető vissza, inkább a dolgozók figyelmetlenségét tüntetik fel, s ráadásul a sérült felelősségre vonását alkalmazzák. Több esetben tapasztalható az is, hogy a sérült *nem ért egyet a vizsgálat megállapításával,* vagy a felelősség kérdésével — *és ezt a balesetvizsgálati jegyzőkönyvben írásban is feltünteti* — mégsem vizsgálják meg a dolgozó észrevételét.

Az utóbbi időben igen elszaporodtak a *„nem üzemi balesetek".* Nehéz vitatni ennek ellenkezőjét, hiszen a dolgozó aláírásával igazolja a sérülés otthoni eredetét. Vannak olyan szolgálati helyek, ahol a „nem üzemi balesetek" szama sokszorosa az üzemi balesetekének. Az említett hiányosságok *arra hívják fel a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy a dolgozók érdekében sokkal következetesebben szerezzenek érvényt a munkavédelmi törvények előírásainak.*

T. J.

Baleseti krónika

Július 24-én, a *Fábiánsebestyén* állomásról menesztett 7442 sz. vonat a kijárati váltók előtt megállni kényszerült, mert *Gádoros* állomás felől motoros pályamesteri kiskocsi haladt vele szemben. A veszélyeztetést *Mucsi Bálint* pályamester okozta. Nevezett Gádorosról *engedély nelkül* indult vonalra.

★

Július 27-én, Pestlőrinc állomáson a 328 666. sz. gépvonat elütötte a gépvonat űrszelvényében várakozó Csávás Lajost, a Budapesti Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség létszámába tartozó lakatost. Nevezett lábán csonkulásos balesetet szenvedett.

★

Július 28-án 2.25 órakor *Zichyujfalu* állomáson a 2871. sz. tehervonat a 4198. sz. vonattal foglalt IV. vágányra járt és azzal *kíméletlenül összeütközött.* Az ütközés következtében *a mozdonyok szolgálatképtelenné váltak,* több kocsi megsérült, Személyi baleset nem történt.

★

Augusztus 2-án 16,30 órakor Várpalota állomáson a VII. vágányon álló vonat összezárásánál Gyulási Zoltán állomási raktári munkás halálos balesetet szenvedett. A baleset azért következett be, mert míg nevezett, a kocsik között a 182 164. sz. kocsi homlokajtajának javításával volt elfoglalva, a vonatra a gép rájárt.

★

Augusztus 4-én a *Miskolc tiszai* pályaudvar I. vágányáról menesztett 2370. sz. vonat belehaladt a III. vágányon azonos irányba mozgó r/2. sz. vonat 44 006. sz. mozdonya. Az erős ütközés következtében a 2370 sz. vonat mozdonya szolgálatképtelenne vált, 3 kocsi teljesen, további 3 kocsi részben megrongálódott. A 44 006. sz. motor eleje a földbe fúródott. A 2370 sz. vonat vezetője, *Kömüves István* könnyebben megsérült. A vizsgálat szerint a jelentős anyagi kárt okozó baleset az r/2. sz. vonat mozdonyvezetőjének mulasztásából adódott, aki vallomásában is azt mondotta: *„nem érti az egészet, hisz kicentizte a határt".* Mint a példa bizonyítja, rosszul.

★

Augusztus 6-án, Városföld állomáson a szakszertár területén levő víztároló medencéjében fürdőzés közben belefulladt Kertész Péter Kecskeméti honállomású vonatkísérő. A baleset kivizsgálása még tart.

★

Augusztus 7-én 7,30-kor a *Debrecen* állomás I. sz. őrhelyén levő útátjáró kövezési munkáinak végzése közben *halálos baleset történt.* A baleset azért következett be, mert *Varga Sándor,* a Debrecen Építési Főnökség segédmunkása az útátjáróra egyidejűleg érkező 1732. és 1737. sz. vonatok között maradt. A vizsgálat megállapítása szerint nevezettet az 1732. sz. vonat ütötte el, miután a szűk helyen, annak űrszelvényében állt.

A fonyódi eredmények „titka"

Virágos külsővel várja az érkező utasokat Fonyód, ez a szép Balaton-parti üdülőhely. A vasútállomás nyitott peronján csomagjaikat cipelő emberek tolonganak a kijárat felé. A felvételi épület előtt utasok gyűrűjében pillantottuk meg *Fábián István* állomásfőnököt.

Kérdésekkel ostromolták.

— *Mikor indul a vonat Kaposvárra?* — kérdezte egy szemüveges, kissé kopaszodó férfi.

— *A délutáni órákban Nagykanizsára szeretnék utazni* — szólt egy fiatal nő.

— *Melyik vonattal mehetek?*

— *Hogyan juthatok el Keszthelyre?* — hangzott egy kövér asszony kérdése. Az állomásfőnök szilárdan állta az utasok rohamát, türelmesen válaszolgatott a kérdésekre. Amikor végre kiszabadult az embergyűrűből, megemelte tányérsapkáját és megtörölte zsebkendőjével verítékező homlokát.

Nyári csúcsforgalom

— *Nehéz ez a nyári forgalom* — mondta mosolyogva, és magyarázatként hozzátette: — *Megszerveztük a felvilágosító szolgálatot, mégis minden utas a peronon található vasutasokat, vagy a forgalmi irodát ostromolja kérdéseivel. Pedig a hangszóró útján is folyamatos tájékoztatást adunk az érkező és induló vonatokról. Még a hajó csatlakozásokat is rendszeresen bemondjuk.*

Ilyenkor, a nyári idényben nagy forgalmat bonyolít le Fonyód állomás. Szombaton és vasárnap 13—14 ezer utas fordul meg itt.

— *A legnagyobb gondunk az* — folytatta az állomásfőnök —, *hogy az utasok olyan biztonságos nyugalommal sétálgatnak a vágányok között, mintha a saját udvarukban lennének.* Még nincs dél, de ma reggel 6 óra óta már 27 vonat érkezett és indult tovább. Ilyen nagy forgalom mellett bizony csak a szerencsének köszönhető, hogy utasbalesetünk nem volt még az idén.

Növeli Fonyód állomás forgalmát az is, hogy a nagy mozdonyok ide járnak fordulni a közeli állomásokról, mert csak itt van részükre megfelelő fordítókorong. Lehetőségük van a gépeknek szénszerelésre is.

Megállják a helyüket

A növekvő feladatok közepette is jól megállja helyét a mintegy félszáz fonyódi vasutas. Már ötödik éve folyamatosan teljesítik az élüzem követelményeket. *Eredményeik „titka" egyrészt az, hogy itt a mozgalmi szervek szorosan együttműködnek a szakvonali vezetéssel,* másrészt a szakszervezeti bizottság *Bozsits Antal* intéző, szb-titkár vezetésével nagy gondot fordít a szocialista munkaverseny szervezésére. Nem a véletlen műve, hogy Fonyód állomásnak már jelvényes szocialista brigádja is van. A kereskedelmi szolgálatnál dolgozik ez a brigád 11 taggal, *Görbe Zoltán* főintéző, árupénztáros vezetésével.

Két forgalmi brigádjuk — *Bozsits Antal* és *Dobosi Zoltán* forgalmi szolgálattevők vezetésével — egyszer már szocialista brigád oklevelet nyert. Első félévi munkaeredményeikre is büszkék lehetnek ezek a szocialista brigádok. Kocsitartózkodásban a műszaki norma alapján előírt 90 százalék helyett 97 százalékot, a személyvonati menetrendszerűségben a bázisidőszak 96,5 százalékos eredményével szemben 99,2 százalékos eredményt értek el.

Elért eredményeik alapján bízhatunk abban, hogy Fonyód állomás dolgozói a második félévben is megállják a helyüket.

(lőrincz)

Öt éve együtt

A szentesi építési főnökség városföldi hegesztő szakaszának dolgozói öt évvel ezelőtt, 1960. augusztus 25-én határozták el, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. És ma, öt évvel később, *a hatszor elnyert szocialista brigád cím* igazolja jó munkájukat.

A brigád tagjai a munkában, a tanulásban és a társadalmi életben egyaránt becsülettel helytálltak. 29 munkásnak hiányzott az általános iskolája. *Öt év alatt valamennyien sikeresen vizsgáztak az általanos iskola nyolc osztályából.* Huszan pályamunkás szakvizsgát, tizenegyen hegesztő, tizenketten pedig villany- és lánghegesztő tanfolyamot végeztek. A brigád valamennyi tagját a III. szakcsoportba sorolták.

A technológiában is állandóan keresték az újat. Az öt év alatt beadott *39 újításuk 465 000 forint megtakarítást eredményezett.* A legeredményesebb újítók közé tartozik *Kovács László* pályamester, akinek hét újítása után 171 965 forint, *Bogdány Gyula* hegesztő, műhelybizottsági titkár két újítása után pedig 117 853 forint a megtakarítás.

A hegesztő szakasz két szocialista brigádja *Vörös István* és *Szabó Pal* brigádvezető irányításával termelési tervüket minden évben túlteljesítették, s az eltelt öt év alatt 9 külföldi vasutas delegációnak mutatták be a korszerű termit sínhegesztést.

A két brigád nemcsak a munkában állja meg a helyét, hanem azon kívül is. A brigádtagok gyakran vesznek részt közös kirándulásokon, színház- és mozi látogatáson

Ördögh János
Szeged

ORVOSI TANÁCSOK KISMAMÁKNAK!

A csecsemők bélhurutja

Rekedten, izgatottan kiabáló, hadonászó csecsemőt tesz le édesanyja a vizsgálóasztalra. A gyereknek alig van már hangja. *Nyelve száraz, mint a tapló.* Valósággal lötyög a bőrében, látszik rajta, hogy hirtelen fogyott le. Kutacsa (fejelágya) besüppedt. Szeme tágra nyílt, karikás, tekintete riadt, kétségbeesett. Sápadt bőre forró a láztól. Néhány gyors kérdés, vizsgálat; azonnal el kell végezni a legsürgősebb tennivalókat a gyermek érdekében, azután érünk csak rá beszélgetni.

Életveszélyes állapot

A gyermeknek három napja *hasmenése, magas láza van, mindent kihány.* Most az is kiderül, hogy reggel is tejbedarával próbálták etetni, a szacharinos teát nem fogadta el, vagy kihányta, semmiféle lázcsillapítás nem történt, vagy — ha próbálkoztak is vele —, elégtelen volt. Órák óta utaznak vele a kánikulai melegben, de siettükben, ijedtükben elfelejtettek teát hozni az útra.

A csecsemő életveszélyes állapotba került hozzátartozói tájékozatlansága miatt.

Nyár van. A nyári és kora őszi hónapokban *sokkal több a hasmenéssel járó megbetegedés, bélhurut, mint a többi évszakban.* Az előbbihez hasonló esetek megelőzése céljából foglalkozunk most röviden azokkal a tennivalókkal, melyeket a beteg gyermek körül hozzátartozóinak kell elvégezniük.

A beteg csecsemőt, gyermeket minden esetben orvoshoz kell vinni, mert nagyjából egyforma tünetek, egymástól különböző betegségek jelei lehetnek. A diagnózis megállapításához szakember szükséges. Előfordulhat azonban, hogy rövid időn belül erre nincs mód. *A szülőnek addig is segítenie kell gyermekén.* Ha pedig az orvos már megállapította a betegséget, ellátta a beteget gyógyszerrel, utasítást adott ápolására, akkor ezt *az ápolást jól kell végezni, mert fontosságban nem marad el a gyógyszeres kezeléstől,* néha pedig életmentő lehet.

Ügyeljünk a tisztaságra

Minél fiatalabb a csecsemő, annál komolyabb veszélybe kerül bélhurut esetén. *Szopós, tisztántartott gyermekek ritkábban betegednek meg. Ezért lényeges, hogy az anya szoptassa gyermekét.* Ha az anya teje kevés és valakitől női tejet kap, azt igen tisztán kell kezelni. *Bármilyen kevés is a teje az anyának, minden egyes etetésnél tegye mellére gyermekét, mert a kevés anyatej is igen értékes.*

Etetésnél, tápszerkészítésnél is *nagyon ügyeljünk a tisztaságra.* Étkészletét tartsuk külön. Tartsuk a gyermeket légmentes környezetben. Ne engedjünk közelébe betegeket még akkor sem, ha csak „*gyomorrontásuk*" van. Ha a családban valaki megbetegednék, lehetőség szerint különítsük el a többiektől. *A hasmenést tekintsük mindig fertőző betegségnek!* Csecsemőhöz ne nyúljunk soha kézmosás nélkül, de ilyenkor különösen legyünk gondosak.

Előfordulhat, hogy minden óvintézkedés ellenére hasmenést kap a baba. Ilyenkor tőle kell óvni a többieket. *Vigyázzunk, hogy hová tesszük a piszkos pelenkáját.* Ha útra indulunk vele, vigyünk magunkkal két nylonzacskót a tiszta és piszkos pelenkák részére. *A csecsemő bélhurutja épp úgy fertőzheti a nagyokat, mint fordítva.*

Mit tegyünk hasmenés esetén a csecsemővel addig is, míg orvoshoz jutunk vele?

Hagyjuk abba az etetést. A csecsemők jól tűrik az éhezést. Bármilyen betegség esetén lapasztalhatják az anyák, a csecsemő gyakran nem fogyasztja el megszokott adagját. Ennek oka az, hogy a csecsemő tűrőképessége ilyenkor romlik, nem tudja feldolgozni a nagyobb táplálékmennyiséget, jól szabályozó szervezete viszszautasítja a fölösleges, vagy az adott pillanatban számára káros táplálékféleséget. Ha ilyenkor erőltetjük az etetést, előbb-utóbb hányás lesz a vége.

A csecsemő folyadékszükséglete

Amennyire jól tűrik a csecsemők az éhezést, olyan rosszul viselik el a szomjazást. *Aránylag sokkal nagyobb a folyadékigényük, mint a felnőtteké.* Normális körülmények között fő táplálékuk a tej, folyadékszükségletük jelentős részét is fedezi. Ha ezt visszautasítják, vagy hasmenés miatt nem adhatjuk nekik, bőséges teáztatásról kell gondoskodni.

Különösen fontos ez hasmenéses csecsemők esetében. Szervezetük az aránylag magas folyadékigény mellett, a hánnyással, széklettel, lázas állapotban igen sok nedvességet veszít. *Ezért tilos ma már bélhurutos csecsemőnek ricinust adni. A folyadék pótlásáról a legsürgősebben gondoskodjunk, különben súlyosabb megbetegedéskor órák alatt életveszélybe kerülhet a csecsemő,* esetleg nem is a fertőzés súlyossága, hanem a kiszáradás miatt.

A csecsemő folyadékszükséglete *másfél deci testsúlykilogrammonként, naponta.* Tehát, négy kilós csecsemőnek 6 deci, öt kilósnak 7 és fél deci, hatkilósnak 9 deci, ennél nagyobb gyermeknek 1 liter folyadékra van szüksége naponta. Ennél többet nem szoktunk adni, ezt sem mindig könnyű megitatni velük. *Ha a hasmenéssel járó folyadékveszteség olyan nagy, hogy a szükséges mennyiség megitatása mellett is kiszárad a csecsemő, akkor kórházi kezelésre szorul, ne kísérletezzünk vele otthon.*

Enyhébb esetben, ha a gyermek nem hány, napi adagját eloszthatjuk 6—8 egyenlő részre. Ha hány, kis adagokat adjunk, igen gyakran, 10—15 percenként 2 kávéskanállal, és éjszakára se tartsunk hosszú szünetet.

Milyen teát adjunk?

Világos sárgára főzött orosz, vagy csipkebogyó teát, decinként egy kávéskanál, vagy egy kockacukorral, fél kávéskanál citromlével. *Súlyos hasmenés, hányás esetén tegyünk bele literenként fél kávéskanál sót.* Különösen hányással járó kórképeknél ne ragaszkodjunk a meleg teához. A szobahőmérsékletű teát gyakran szívesebben isszák, a hányások száma csökken. Nagyobb csecsemőnek adhatunk citrommal, cukorral készült limonádét is, ha a teát nem fogadja el.

Sók — vitaminok

Kéthónaposnál idősebb csecsemőnek a tea mellett *adjunk répafőzetet és reszelt almát is. Szervezetük számára igen fontos sókat, vitaminokat tartalmaznak és az éhségérzetet jobban csökkentik, mint a tea.* A reszelt almától ne féljünk, ha a gyermek szívesen fogyasztja, nagyobb mennyiséget is adhatunk belőle.

Alapvető szabály az, hogy a táplálék visszaadása csak fokozatosan történjék, mind mennyiségi, mind minőségi szempontból, akkor is, ha a gyermek állapota közben rohamosan javult. Ennek menetét a gyermek kora és a betegség súlyossága szabja meg.

Fiatal csecsemőnek először kis mennyiségű Maltiront, vagy feles tejet adunk Orizával, vagy répafőzettel hígítva. Cukortartalma ugyanannyi legyen, mint a teánál említettük. A feles tejnyákba tegyünk közvetlenül az etetés előtt, decinként 1 kávéskanál citromlevet. Ez a tejet pelyhesre kicsapja, jó ízű, és könnyebben emészthető. *Amíg a teljes adagját meg nem kapja, az abból hiányzó mennyiséget teával vagy répafőzettel pótoljuk.* Azután adagonként áttérünk a kétharmados tejhigításra, majd sorban visszaadjuk a főzeléket darát, húst és tojást.

1—2 év körüli gyermeknek a második napon adhatunk jól lezsírozott, üres húslevest, hamis rántottlevest, sós vízben főtt burgonyát, rizst, almakompótot, 1—1 szem háztartási kekszet, kétszersültet, majd kakaót, sovány, főtt, darált húst és sajtot.

Nagyon fontos a láz csillapítása. Ne bízzuk a láz meghatározását a tapintásunkra, vagy a gyermek színére. Ahol gyermek van a háznál, ott legyen lázcsillapító és hőmérő is.

A lázcsillapítás elengedhetetlen

Lázcsillapításra ma leginkább a Germicid gyermekkúpot használják. Csecsemőkorban adagja 1—3 kúp naponta, a gyermek kora szerint. Bár a szájon át történő gyógyszerelés nehézkes, ha nem hányja ki, *adhatunk kávéskanálnyi vízben vagy teában feloldott Kalmopyrint, kor szerint 3—5-ször negyed tablettát.* Ha a Germicid kúp, vagy Kalmopyrin egymagában nem elégséges, adhatjuk együtt a kettőt, váltogatva egymással.

Előfordulhat, hogy a hasmenés, hányás miatt egyiket sem tudjuk alkalmazni. *Ilyenkor tesz igazán jó szolgálatot a borogatás.* Sajnos, sok szülő fél tőle, és csak igen kevesen tudják alkalmazni. Hasmenés esetén ez a legjobb lázcsillapító módszerünk. Ártalmatlan, *sokkal gyorsabban hat, mint a gyógyszerek, melyek felszívódásához idő kell.* Nem zavarja az amúgy is beteg gyomrot és bélrendszert, nem fokozza a táplálkozástól való idegenkedést.

Ha a láz igen magas, *a gyermeket teljesen csomagoljuk be előbb vizes, majd száraz törülközőbe,* csak az arca maradjon szabadon. 10—15 percenként mérjünk lázat és cseréljük a borogatást, míg a hőmérséklet 39 fok alá nem száll. Ezt az úgynevezett *teljes borogatást akkor is célszerű megcsinálni, ha kúpot adtunk,* mert ilyen magas láz csecsemőnél, kisdednél rángógörcs veszélyével járhat, ez pedig már közvetlen életveszélyt jelent.

Amikor a láz 39 fok alá szállt, *a teljes borogatást törzsborogatásra cseréljük át.* A gyermek törzsét hónaljától csípőjéig, állottvizes ruhába tekerjük. Kívülről szárazzal borítjuk és könnyen kezelhető hálóinget adunk rá, hogy a borogatást ½—1 óránként, nagyobb kényelmetlenség nélkül válthassuk, míg a hőmérséklet 37.5 fokra, vagy az alá nem száll. Ezután a borogatást abbahagyjuk. A gyermek bőrét szárazra töröljük, hintőporozzuk.

Lázas gyermeket soha ne öltöztessünk túl melegen, ügyeljünk arra, hogy a bőre szellőzni tudjon. Ne féljünk a lázas gyermek fürdetésétől. Az izzadt, összehányt, széklettel szennyezett testet a fürdő és a tiszta ruha felüdíti. Popsiját székletürítés után langyos vízzel mossuk le, és bőven kenjük be kenőccsel.

Ha mindezek ellenére a gyermek állapota romlik, s előáll a beszélgetésünk elején leírt kép, sürgős kórházi kezelésre van szükség.

Hazánkban a felszabadulás óta *örvendetes módon csökkent a csecsemőhalálozás,* melynek jelentős részét régebben a bélhurut okozta. Ennek oka az életszínvonal emelkedése, az általános műveltség javulása, a jobb egészségügyi ellátás és az új, jó gyógyszerek. Reméljük, hogy egyre kisebb lesz azoknak a csecsemőknek a száma is, akik nem megfelelő ápolás miatt, életveszélyes állapotban kerülnek kórházba.

Dr. Csaba Éva
gyermekorvos

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:
30. számból: 116269/1965. I/2. C. Anyagkiadói szakvizsga megszerzésének újabb szabályozása.
117895/1965. I/2. C. Az 1966. évre szóló hírlapmegrendelések módja.
113035/1965. I/4. C. A második állásból és mellékfoglalkozásból származó, valamint a munkaviszonyon kívüli jövedelmek adóztatása.

Nemzetközi élet

A háború egykori vasutas hősei — ma békés építők

A jugoszláv vasutasok forradalmi mozgalma az első világháborút követő időszakban bontakozott ki. Az inséges, jogaitól megfosztott vasutasok rabszolgaélete rövid idő alatt *szervezett politikai harchoz vezetett.* A sztrájkok az ország egyik vidékéről a másikra terjedtek át. Semmiféle fenyegetés, letartóztatás, terror, sőt, a gyilkosságok sem tudták megtörni a *forradalmi vasutasság* szellemét.

A hazai burzsoáziával szemben *a vasutasok jelentős politikai erőt képviseltek.* Már az első napoktól kezdve nyílt ellenségeskedés keletkezett a kék egyenruhás proletár vasutasok és a burzsoázia között. Ez az állapot egészen az 1945. évi jugoszláv forradalom végső győzelméig tartott.

A jugoszláv vasutasok sztrájkjának nemzetközi jelentősége a világ haladó erőivel való szoros egységben, valamint a proletároknak a kapitalista mozgalommal szembeni küzdelmeiben tükröződött.

A jugoszláv burzsoázia, annak ellenére, hogy a nemzetközi reakcióval szövetkezett, képtelen volt segítséget nyújtani a szovjetunióbeli, a magyarországi, a németországi és egyéb országokban fellépő intervenciósok számára. Ezenkívül *a jugoszláv vasútvonalak, az idegen katonai hatalmak és a magyarországi forradalom elfojtására irányuló háborús anyagok fuvarozásai számára hozzáférhetetlenek voltak.* Ugyanis valahányszor csapatokat és hadianyagokat kellett volna szállítaniuk: *a jugoszláv vasutasok sztrájkoltak!*

A jugoszláv vasutasokat a II. világháború, valamint Jugoszlávia fasiszta megszállása sem érte váratlanul, a hazafiakkal együtt elsők között ragadtak fegyvert, s megkezdték bátor és hősi küzdelmüket a felszabadulásért.

A vasutasok közül hétezernél több fegyveres aktív harcos került ki. A felszabadított területek kivételével — *a megszállók vonatai számára* — a jugoszláv vonalak egyetlen szakasza sem volt biztonságos. A forradalom dicső útjain a vasutasok ezrei áldozták életüket.

A legkiemelkedőbb és halált megvető cselekmények és a háborúban tanúsított hősiességek elismeréseként *43 vasutast nyilvánítottak Jugoszlávia Nemzeti Hősévé.*

A győzelmes háború befejezését követően a jugoszláv vasutasok megfogadták, hogy a háború során lerombolt, megsemmisített ország helyrehozásából is kiveszik részüket. *Az ország ipari átalakulásáért folytatott harcban is az elsők között voltak.* Verejtékük és erőfeszítéseik elválaszthatatlanul fonódtak össze az új fővonalakkal, gyárakkal, vízierőművekkel stb.

A jugoszláv és a magyar vasutasokat *nem csupán a jószomszédi kapcsolatok fűzik egymáshoz.* Eddig is számtalan példán keresztül nyilvánították a jóbarátságot és szeretetet, valamint azt az igyekezetet, hogy a különböző kérdésekben minél jobban kibontakozzék a kölcsönös, jó együttműködés. A magyar dolgozók, a magyar vasutasok, Jugoszláviában otthonosan érzik magukat. És megfordítva, a mi jugoszláv vasutasaink is szintén otthonos fogadtatásban részesülnek a baráti Magyarországon. *Minden kölcsönös találkozásunk a jó barátok és elvtársak találkozóját példázzák.*

Mi ugyanis valamennyien a világ vasutasainak nagy családjához tartozva, *az őszinte és tartós világbéke harcosainak hozzátartozói, valamint a nemzetközi együttműködés hívei vagyunk!*

Braniszláv Supica,
a Jugoszláv Vasutasok Közössége sajtó- és tájékoztató osztályának vezetője

Nagy feladatok várnak az NDK vasutasaira

Az NDK szállítási vállalatai 1964-ben *620 millió tonna árut biztosítottak.* Ebből a DR-re, a Német Birodalmi Vasútra 267 millió tonna esett. Ez az előző évhez viszonyítva 2,3 százalékos emelkedést jelentett. A DR 1964 második felében nem minden esetben tudta a kocsikat kellő számban és az előírt határidőre biztosítani. Gyakran előfordultak gépreváráson is, főként a rostocki kikötőből Berlinbe induló szerelvényeknél.

Az 1965. évi népgazdasági terv törvényerőre emelkedése után — amely ez év január közepén történt meg — a teherszállítási teljesítmény az 1964. évihez viszonyítva *106,8 százalékos emelkedést mutat. Eszerint a DR-nek 274,6 millió tonna árut és 674 millió utast kell elszállítani.* A teherkocsik kihasználásának mutató száma 17,18 tonnáról 17,35 tonnára emelkedett, a kocsifordulót pedig 3,35 napra tervezték.

A forgalom lebonyolításában a villanyvontatás alkalmazása 8,7-ről 9,2 százalékra, a Diesel-mozdonyoké pedig 1 százalékról 3,2 százalékra emelkedik. *1965-ben 200 modern Diesel- és villanymozdonyt kap a Deutsche Reisbahn.* A Zwickau—Karl-Marx-Stadt—Freiberg szakaszon bevezetik a villanyvontatást. Ugyanakkor, 1000 kilométer hosszú vonalon tervezik a pálya felújítását. Ezeket a munkálatokat 43 új sínfektetőgép segítségével végzik.

A teherforgalom zavartalanabb lebonyolítása érdekében 1964-ben kocsirakományú áruk részére 53, darabáru részére pedig 43 csomópontot, központosított rakodóhelyet szerveztek. Ezeken a helyeken a rakodás 45 százalékát gépek segítségével végzik. Az idén tovább bővítik a központosított rakodóhelyek hálózatát és nagy gondot fordítanak a ki- és berakás gépesítésére is.

K-H. G.

— **Távirányítású, kísérleti lokomozdony** üzemel az NDK-beli Hoesch—Westfalenhüttében. Egy három kilométer hatósugarú kis rádiókészülék segítségével, maga a mozdonyvezető állítja össze a vonatát.

A vasút fejlesztése a közgazdász szemével

Rendkívül bonyolult feladat hosszú időre, viszonylag pontosan megtervezni a közlekedés teljesítményét, és meghatározni járműellátásának kereteit. Ezért érdemel különös figyelmet dr. Barna Gyula *A magyar járműgyártás és a közlekedés kapcsolatának néhány kérdése* című munkája. Amellett, hogy a tanulmány elemzi a vasút, a hajózás, valamint a közúti közlekedés és a járműgyártás fejlődését, kölcsönhatásait hazai viszonylatban, *ismerteti az olvasóval a magyar közlekedés járműigényét és járműellátásának kilátásait* a következő évtizedben

A Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem és a Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó közös gondozásában megjelent 170 oldalas tanulmány előszavában rámutat arra, *hogy elkerülhetetlenné vált a magyar közlekedés rekonstrukciójának sürgős megoldása.* A vasút rekonstrukciója a több mint százéves gőzüzemről a Diesel- és villamos üzemre való áttérést jelenti, az ezzel járó teljes korszerűsítés keretében. A rekonstrukció egyszersmind jelentősen csökkenti a közlekedés önköltségét.

A vasúti vontatás önköltségalakulását vizsgálva, a könyv a Magyar Tudományos Akadémia, a KPM és a MÁV munkabizottságainak elemzései alapján szemléltetően kimutatja, *hogy a Diesel-vontatás 34.7 százalékkal, a villamosvontatás pedig 49,0 százalékkal gazdaságosabb, mint a gőzüzemű vontatás.* Az önköltségcsökkentés a gőzüzemű vontatás mielőbbi visszafejlesztését, ezzel egyidejűleg a kis forgalomsűrűségű vonalakon, és a tolatásnál a Diesel-vontatás, a nagy forgalomsűrűségű vonalakon pedig a nagy teljesítményű Diesel- és villamosvontatás bevezetését igényli.

A szállítási teljesítmények növekedése folytán szükséges új járműveken kívül, az elhasználódott járművek pótlása is számottevően terheli a közlekedés járműberuházásait. A könyv egyik táblázatából kitűnik, hogy *a hazai gőzmozdony- és kocsipark mintegy fele a legnagyobb nemzetközi szokványos életkort meghaladta.*

A vasúti járműállomány rekonstrukciós tervére vonatkozóan, a tanulmány megjegyzi: *a gőzmozdonyok selejtezésének programjára nézve a közlekedés vezető szerveinél még nagyon eltérőek az elképzelések. A tervek szerint a gőzmozdonyokat a tolatásban 1970-ig, a személyvonatok vontatásában 1975-ig, a teherforgalomban 1980-ig a korszerűbb üzemű mozdonyok váltják fel.* Ez bizonyos fokig az egyes típusok beszerzési sorrendjét is meghatározza. A selejtezési programot döntően befolyásolja, hogy a gyáripar a Diesel- és villamosmozdonyokat milyen ütemben tudja biztosítani.

A gazdaságossági számítások azt igazolják, hogy a vontatási költségek csökkentéséből eredő megtakarítások olyan nagy összeget jelentenek, amely a szükséges mozdonybeszerzés, vonalvillamosítás költségein kívül a MÁV egyéb járműbeszerzési költségeinek jelentős részét is fedezné. Ezért is célszerű — *hangsúlyozza a tanulmány befejező része* — ha a vasút korszerűsítését *a legsürgősebb kiemelt beruházások* közé sorolják.

Dr. Barna Gyula könyve érdekes, tanulságos olvasmány mindazok számára, akik a vasút fejlődése iránt érdeklődnek.

Sport

BETÖRTEK AZ ÉLVONALBA

A BVSC fiatal úszógárdája. Felső sor balról jobbra: Szentirmai István, Gyarmati Andrea, Turóczy Judit, Littomericzky Mária és Székely Éva edzők, Máté Mária és Székely Pál. Alsó sor balról jobbra: Kovács Edit, Nagy Margit, Major Éva, Gágyor Vera és Tölgyesi Ida.

Július 29 és augusztus 1 között a Nemzeti Sportuszodában rendezték meg az országos úszóbajnokságot. A négy napig tartó küzdelemben nem születtek világrekordok, a bajnokság mégis mindvégig érdekes, izgalmas volt, s a meglepetések sem maradtak el. *A legvaskosabb meglepetést kétségtelenül a BVSC fiatal úszói szolgáltatták nagyszerű szereplésükkel.*

A fiatal úszógárda fölényét a számok is hűen tükrözik. Az egyéni és a váltószámokban *tíz bajnokságot* nyertek. Ezenkívül számos jó helyezéssel a tarsolyukban hagyták el az uszodát. A pontversenyben is utcahosszat megelőzték a nagy egyesületeket. *A BVSC 608 ponttal végzett az első helyen.* Fölényükre jellemző, hogy az FTC 461, az Egri Dózsa 300, az Újpesti Dózsa 173, a Bp. Honvéd pedig csak 122 pontot szerzett.

Most pedig nézzük meg mi van a számok mögött. Kik vitték győzelemre ezen a bajnokságon a BVSC színeit? Kik szolgáltatták a meglepetéseket?

Az első helyen a 17 esztendős *Turóczy Judit* nevét olyan számban, amelyben el kell megemlíteni, aki minden olyan számban, amelyben elindult, nemcsak a versenyzőtársaknak, hanem az időmérő órának is félelmetes ellenfele volt. A 100 méteres gyorsúszásban Európa-rekord beállításával győzött, 200 gyorson új felnőtt és ifjúsági, a 100 méteres pillangó és a 200 méteres hátúszásban pedig új ifjúsági rekordot ért el.

Turóczy Judit mellett kitűnően szerepelt még *Gágyor Vera*, aki tavaly súlyos betegsége miatt hónapokig nem látogathatta az uszodát. A 100 és 200 méteres mellúszásban biztosan győzött *Lenkei*

Turóczy Judit
(Hemző Károly felv.)

Ferenc. Száll Antal pedig a 100 méteres gyorsúszásban szakította meg *Dobai Gyula* évek óta tartó sikersorozatát.

S amikor a siker kovácsairól beszélünk, ide kívánkozik *Littomericzky Mária és Székely Éva* edzők neve is. A bajnokoknak járó elismerés, a gratuláció nekik is szól.

— vi —

VONATOZÓK

Mint drótkötélpályák sürgő csillei
— a falu és város, múlt s jövő között —
járnak szüntelen; honos költözők.
Őket az új kor motorja vezérli

életük biztos vas-pályáit járva;
— álmodnak pörgő kerekek felett,
s beszélnek apró történeteket
forgácsolva az időt, — jár a kártya.

Ők nyújtják az utak szürke sávjait,
a párhuzamos acél sineket;
s ki többre vitte: gépeket vezet,
vagy tanult ember lett s tervez vagy tanít.

— S mint magam gondját, ismerem sorsukat,
életükbe kapcsolódva élek,
tartanak minket vas-kötelékek
s járjuk a pályát, e dübörgő utat.

Fazekas Lajos

VENDÉGJÁRÁS

Júliusban szinte egymásnak adták a kilincset a búcsú és üdvözlő poharakat *a szakszervezetünkhöz érkezett külföldi vendégek, régi és új ismerősök.* Szívesen látott barátokat, kollégákat, egyszerű vasutasokat köszöntöttünk személyükben.

Elsőnek a CGT francia vasutasszakszervezet szervezésében *10 fiatal vasutast*, — lakatosokat, szerelőket — fogadtunk. Francia vendégeink jártak *Pécsett és környékén*, másfél hetet *Balatonfüreden* töltöttek, majd háromnapos budapesti városnézés keretében megtekintették az *Északi Járműjavítót* és a *Szőnyi uti vasutasnapi ünnepségen* is részt vettek.

Bolognából két tagú vasutas delegációt is fogadtunk; *Remo Maccaferri* és *Demos Querzola* ellátogatott az Északi Járműjavítóba, a ferencvárosi rendezőpályaudvarra, a Budakeszi Tüdőszanatóriumba, Jártak a szombathelyi igazgatóságon, megtekintették a kőszegi MÁV Fiúnevelő Intézetet és a székesfehérvári csomópontot is. *Elismeréssel szóltak az orvosi és gyógyszerellátásról, a napközi- és bölcsődék terén elért eredményeinkről, de gazdasági munkánkat tanulmányozva, meglepte őket a sok túlóra.*

A kedves, szimpatikus olasz vasutasoktól jóformán el sem bucsúzhattunk, amikor *egy 13 és egy 10 tagu belga küldöttséget* üdvözöltünk a szakszervezetünkben.

A csoport tagjai elsőnek szintén a Mecsek panorámáját, a négytornyú templom várnsát, Pecset tekintették meg, majd Miskolc, Görömbölytapolca és Lillafüred szépségeivel, nevezetességeivel ismerkedhettek.

HÍREK

„ÁLLATI ÜGY"

Ne ijedjen meg az olvasó! Nem valamiféle huligán nyelven szólunk! Itt kifejezetten olyan ügyről lesz szó, mely a vasutas közvélemény elé kívánkozik.

Július 17-én, a közismert „D"-kocsihiány, valamint a „D"-kocsi nélkül közlekedő „tolósvonatok" miatt a többi áru között egy kiskosár élőkacsa — Veresegyház—Vác vonali rendeltetéssel — visszamaradt a Nyugati pályaudvaron. A raktári munkások megkérték a Vác állomás létszámába tartozó Kiss Ferencet, hogy tekintettel a „D"-kocsihiányra, a rendkívül nagy melegre, vigye el a küldeményt a személykocsi szolgálat céljára lezárt részében.

A vonatvezetőt nem hatotta meg a kérés, de még az irgalomért esedező kacsaszemek sem. Majd az ügyeletes tiszt próbálta jobb belátásra birni. Annak sem ment.

— Beírom a menetlevélbe — mondta az ügyeletes.

— Nem és nem! — kiabált a vonatvezető.

A kacsák kétségbeesetten hápogtak, az ügyeletes írt, a vonatvezető kiabált.

Közben a küldeményt mégis feltették a személykocsi zárt peronjara.

A vonatvezető még ezután sem vette át a számadásokat — ledobta azokat az árura — mit sem törődve a vasút felelősségével, a nyomorult állatokkal és feljebbvalója írásban adott rendelkezésével, mellyel az mindennemű felelősséget magára vállalt.

A hosszú tortúra után a kacsák végül is elmentek a vonatvezető oktalan tiltakozása ellenére is.

— lyf —

— Kétezerötszáz kötetes könyvtárat létesített a vasutasszakszervezet Kaposvárott, az állomás oktatási központjában. A könyvtárat a közelmúltban adták át rendeltetésének.

— Diesel-mozdonyok viszik a szerepet az Egyesült Államok vasutainál. Piaci részesedésük 98 százalék. A jelenlegi mozdonypark mintegy 28 ezer Diesel-elektromos mozdonyból áll.

— A győri vasúti járműgyárban megkezdték az Indonéziának ez év végéig szállítandó 118 turistakocsi sorozatgyártását. Még az idén átadnak a csehszlovák vasutaknak öt mintapéldányt a nemzetközi forgalomra készült kocsikból. A MÁV ötven első osztályú és 400 tartálykocsit kap a győri vagongyártól.

— Másfélmillió forintot takarítottak meg az elmúlt félévben az anyagköltségnél a miskolci TBFF dolgozói. A szocialista brigádok külön nemesfém-gyűjtést is rendeztek és 465 kilogramm színesfémet gyűjtöttek össze.

— Az alkotmány ünnepe tiszteletére a tervezett határidő előtt tíz nappal adják át rendeltetésének a miskolci vasutasok új kultúrotthonát. A tiszai pályaudvar átépítése miatt lebontott kultúrotthon helyett ez az egymillió forintos költséggel létesült új épület 250—300 vasutas dolgozónak biztosít egyszerre tanulást és szórakozást.

— Menetrendautomatát mutattak be a müncheni Nemzetközi Közlekedési Kiállításon. Az automata tárcsázásra és gombnyomásra működik: ha az utazási cél számát feltárcsázzák, majd benyomják a kívánt napszak gombját, a gép papírlapra nyomtatva dobja ki a megfelelő vonatok indulási és érkezési idejét.

— Közös családi kiránduláson vettek részt a Miskolc-rendezőpályaudvar szocialista pályamesteri szakaszának dolgozói. Ellátogattak Aggtelekre, megtekintették Eger történelmi nevezetességeit, majd Siófokon, a Balaton hullámai közt fejezték be a családi túrát.

A HOLNAP ÍGÉRETEI

Iparitanuló-képzés a veszprém-külsői fűtőházban

Tizennyolc évesek. Végzős ipari tanulók. *Vizsgamunkájuk fölé hajolva az utolsó simitasokat végzik.* Időnként szeretettel néznek végig az általuk készített 375. sorozatú mozdony 1:3-as fustszekrényen.

Mai fiatalok. Az egyik nyulánk, szőke. A másik alacsony és barna szemű. Szeretik a szórakozást és táncot. Amikor annak ideje van. A veszprém-külsői fűtőház lakatosműhelye azonban mas. Most arcukon valami belső fűtöttség oldódik fiatalos komolyságukkal.

Saját maguktól keveset mondanak. *Harmadéves ipari tanulók.* Ebből egy evet a szombathelyi járműjavitóban tanultak. Ott ismerkedtek meg a lakatos alapfogalmakkal.

Szeretet és törődés

Az időszakos mozdonyjavító brigádban dolgozik *Berkesi László, Dombai József* csoportvezető irányításával. Míg *Fodor János* a kazánkovácsoknál, *Takács II. János* felügyelete alatt.

Hogyan segítették őket az idősebbek? Válaszuk egyértelmű. Kemények és igazságosan. Ebben sok minden benne van. Szeretet és törődés. *A holnap igéreteit a ma szakemberei nevelik és tanítják* a szakma rejtelmeire. *Tóth Istvánról* és *Papp Jánosról* úgy emlékeznek meg, mint akik legtöbbet segítettek.

Figyelmet érdemlő és követésre méltó az a gondoskodás, ahogyan *Cink József* intéző, a fiókműhely vezetője irányítja az iparitanuló-képzést.

— *Az elmúlt évben három tanulónk volt* — mondotta. — *Mindhárman készítettek vizsgamunkát, mozdony hajtórudat, csatlórudazatot és komplett tengelyágy-keretet. Most a két tanuló közösen készítette el az eredetivel tökéletesen megegyező füstszekrényt. Maguk fúrták, reszelték szegecselték és hegesztették. 450 órát fordítottak rá.*

— Hogyan kísérték figyelemmel elméleti képzésüket?

— *Az iparitanuló-iskola szülői értekezletét magam is látogattam. Így mindenkor lathattam fejlődésük menetét.*

— Ezután a következő év kiképzési terveiről ad tájékoztatást. Eszerint 3 harmadéves tanulójuk lesz. Ők a füstszekrényhez illő, azonos arányú mozdonykazan elkészítését kapják majd feladatul biztonsági szeleppel.

Vallomás a munkáról

Egy-egy ilyen vizsgaremek *vallomás a munkáról!* Vallomás az igyekezetről, de a törődésről is. Hasznos lenne, ha iparitanuló-képzésünkben általánossá válna ez a képzési forma. *A veszprém-külsői példa utat mutat. Szerény keretek között is lehet a kiképzést szinessé, változatossá tenni, megfogni a fiatalok képzeletét.* Másutt is vannak Cink Józsefek, Berkes Lászlók és Fodor Károlyok. Kívánatos lenne, hogy számuk egyre inkább emelkedjen. A szakemberképzéssel egyidejűleg megoldja a műszaki vasúti oktatás szemléltető eszközökkel való ellátottságát is.

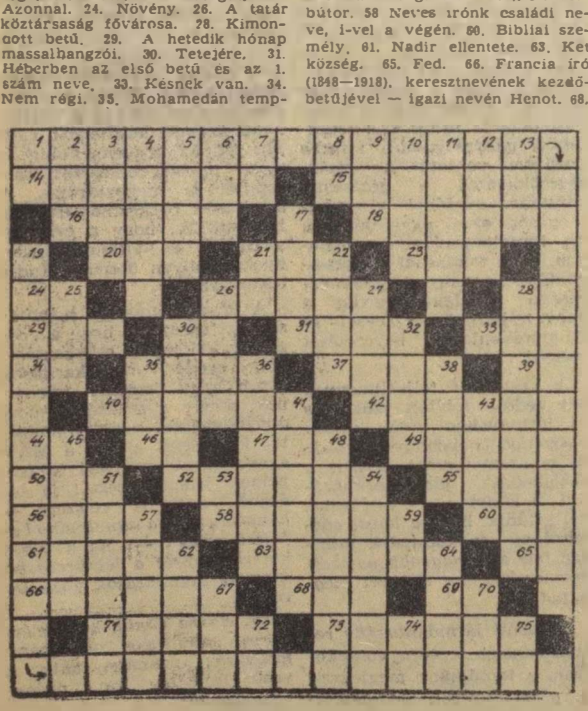
A két végzős ipari tanuló a következő évben már javító lakatosként dolgozik a fűtőházban. Később mozdonyvezetők lesznek. Ezer tonnás vonatok indulnak majd céljuk felé tudásuk, akaratuk és képességeik szerint, mert gépük minden részét ismerik.

Szabó Béla

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Erről szólnak az MSZMP Központi Bizottságának március 11-i irányelvei. 14. Hengeralakú épület (latin). 15. Győr megyei községbe való. 16. Hosszu ellentéte. 18. A szem fényérző rétege. 20. Nóta. 21. Csalogat. 23. Azonnal. 24. Növény. 26. A tatár köztársaság fővárosa. 28. Kimondott betű. 29. A hetedik hónap massalhangzói. 30. Tetejére. 31. Héberben az első betű és az 1. szám neve. 33. Késnek van. 34. Nem régi. 35. Mohamedán templom. 37. Arab fejedelem. 39. Kötőszó. 40. Zenei műszó; kötötten. 42. Moldva. 44. A fa része. 46. Rag. 47. Földműves szerszám. 49. Több török szultán neve. 50. Gikszer fele. 52. Rátámad. 54. ... Hari (Gertrud Margarete Zelle). 56. Ülőbútor. 58 Neves irónk családi neve, i-vel a végén. 60. Bibliai személy. 61. Nadir ellentete. 63. Kel község. 65. Fed. 66. Francia iró (1848—1918), keresztnevének kezdőbetűjével — igazi nevén Henot. 68. Gáz, németül. 69. Kimondott betű. 71. A farncia—algíri szerződés megkötésének helye. 73. Belgium lakóinak egy része.

Függőleges: 1. Európai nép. 2. Görög művészeti stílus. 3. Az egész bizonyos része. 4. Sorvad, tájszólással. 5. Vissza: oszták város. 6. Fogyaszd. 7. A rádium vegyjele. 8. Monte Christó vára. 9. Német névelő. 10. Alapanyag, kémiai úton nem bontható. 11. Szabad választási jogot gyakorol megszállt területen. 12. Betűt vet. (ék. fel.) 13. O. C. N. 17. A tokfélékhez tartozó hal. 19. Erről szól a vízsz. i-ben jelzett irányelvek egyik fejezete. 21. Ellentétes kötőszó. 22. Élj boldogul! (latin). 23. Női ruhadarab. 26. Étel. 27. Senki, latinul. 28. Gép, végtelen szalagon futó vödörrendszerrel. 30. Szicília grófja (1031—1101). Leánya Kálmán magyar király felesége. 32. Fényérzékeny celluloid lemez. 35. Bátor. 36. Az alkoholgyökök oxidjai. 38. Ka . . ., afrikai város. 41. Baranya megyei község. 43. Tó. Szibériában. 45. Piramisáról híres egyiptomi város. 48. Ezzel a szóval olyan állam helyzetét jelölik, amelynek egy más állam területe körülzár. 51. Ezzel porozzák a szőlőt. 53. Egymást követő betűk. 54. A tej erjedésekor keletkezik. 57. Ukrán városba való. 59. S. Á. 62. Vissza: börtön, jassz nyelven. 64. Szükséges. 67. Ékezettel mesterséges töltés. 70. Bibliai hajós. 72. Nógató szó. 74. Igekötő. 75. Enes!



Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 19. Beküldési határidő: szeptember 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Adakozz az árvízkárosultaknak. Mohács sziget.

Könyvet nyertek: Fülöp Istvánné, Hatvan, Balassi Bálint u. 42.; Berkesi Ferenc ny. felügy., Zalaegerszeg állomás; Kornó Katalin, Szeged, Jósika u. 31.; Honti Jenő tőint., Miskolc, Garam u. 8.; Bitó Julia, Bp. XIII., Kádár utca 10.

Mindenki jól érzi magát

Hévíz, Bacsó Béla utca 1. *Vasutas Gyógyház.* A vadszőlővel befuttatott épület körül kellemes a csend. Csak a társalgó zajos. A beutaltak, a gyógyulni vágyók beszélgetnek, viccelődnek. *Szabó III. Ferenc*, a Budapesti Autóforgalmi Főnökségtől, *Domokos György*, a pécsi Utasellátó tól, *Nagy Sándor*, a szerencsi fűtőháztól jött ide, hogy kipihenje fáradalmát.

A gyógyházban egy turnusban 42 férfi és 14 női, összesen 56 beutaltat tudnak fogadni. *Kovács István* gondnok elmondotta, hogy televízió, rádió és 286 kötetes könyvtár áll a vendégek rendelkezésére.

Büszkék arra is, hogy a hévízi üdülők között a MÁV Gyógyházának volt először elektrotherápiás készüléke és először alkalmazták az ultrahang gyógymódot is.

A társalgóból a konyhába látogattunk el. *Hompók István* főszakács fogadott bennünket. A tűzhelyen már főtt a bográcsgulyás, az aznapi vacsora. Munkájukat konyhai robotgép, cukrászgép és a hűtőgép segíti.

A beutaltak és a személyzet tagjai egyaránt jól érzik magukat a hévízi Vasutas Gyógyházban.

Kápraj László
Keszthely.

LAKÁSCSERE

— Elcserélem a Bp. XIV., Szegedi u. 74. szám alatti összkomfortos 7 helyiségből álló nagyon szép kertes szolgálati lakásomat a város belterületén, két kisebb egy-egy szobás lakásra megegyezéssel. Érdeklődni lehet: telefon 206—894, reggel 8—10, este 20—22 óra között.

A szerkesztőség üzeni

Szentgáli István Gyöngyös, Bognár Károly Tapolca, Kisvárdai János, Fekete László, Antal József Miskolc, Ördögh János Szeged, Volosinovszky János Debrecen: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Csősz Imre Kecel, Sipos Sándor Gyömrő, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Markos József Zalaegerszeg: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 39—77.
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 95
Szikra Lapnyomda, Budapest

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. SZEPTEMBER 1.

Az elmélet a gyakorlatból táplálkozik és a gyakorlat céljait szolgálja

Az ideológiai tevékenység a központi vezetőség napirendjén

Szakszervezetünk központi vezetősége augusztus 13-án ülést tartott. Az elnökségben foglalt helyet *Végh Lajos* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Juhász Miklós*, az MSZMP építőipari és közlekedési osztályának munkatársa, *Balajti Károly*, a SZOT munkatársa.

Végh Lajos megnyitója után *Szabó Antal* főtitkár *Szakszervezetünk feladatai az MSZMP ideológiai irányelveinek megvalósításával kapcsolatban* címen ismertette az elnökség referátumát.

A szakszervezeti munka alapvető módszere a meggyőzés

A szocializmus további fejlődésének üteme nagymértékben függ az emberek tudatának, általános és szakmai műveltségének színvonalától — mondotta bevezetőjében. — A helyes politikát csak úgy lehet a gyakorlati életben megvalósítani, ha azt a dolgozók túlnyomó többsége magáévá teszi, és annak érdekében tudatosan tevékenykedik. Jelen időszakban ehhez a feltételek kedvezőek, mert az emberek többsége helyesli és elfogadja a pár. VIII. kongresszusának irányelveit és eredményesen munkálkodik az abban foglaltak végrehajtásáért.

Ma, amikor a szocializmus teljes felépítése van napirenden, a tudatformálás és nevelés terén is ezzel össz-hangba kell hozni feladatainkat.

Az emberek gondolkodásmódjának fejlesztésében jelentős feladata van a szakszervezeteknek, mint a dolgozók legnagyobb tömegszervezetének — folytatta. — A szakszervezeti feladatokat úgy kell végezni, hogy az eredményesen szolgálja a szocialista tudat kialakítását. Olyan hatást kell kiváltani:

— hogy erősítse a szocialista gondolkodást, és hogy ez a szocialista gondolkodás tettekben realizálódjék;

— minden dolgozó felelősséget érezzen munkájáért, a közös célért, a szocializmus felépítéséért.

Olyan tudat kialakítására kell törekedni, hogy minden dolgozó érezze a szocializmus építése iránti felelősséget, éljen a társadalmi rendünk által biztosított jogaival és öntudatosan vállalja a reá háruló kötelességeket is.

A szocialista erkölcsről szólva *Szabó* elvtárs elmondotta, hogy ez a kérdés nem leszűkítve, hanem társadalmi életünk minden vonatkozásában étendő az embereknek egymáshoz, az egész társadalomhoz való viszonyát foglalja magában. Sajátos helyzetünket figyelembe véve segítenünk kell a materialista világnézet térhódítását. Szervezettebb

harcot kell folytatni a maradiság, a babonák és a tudatlanságból fakadó maradványok ellen.

Erőteljesen kell harcolnunk a nacionalizmus és sovinizmus áramlatainak felszámolásáért, az internacionalizmus helyes értelmezéséért.

Ahhoz, hogy az ideológiai munkánkat és nevelő tevékenységünket magasabb színvonalra emelhessük nagyobb igényességet kell támasztanunk a szakszervezeti tisztségviselők politikai, szakmai és általános műveltsége iránt. Az igényesség azért is jelentkezik elsőrangúan, mert a szakszer-

(Folytatás a 3. oldalon.)

A kitüntetés kötelez

Átadták a vándorzászlót a budapesti igazgatóságnak

Az első félévben a kedvezőtlen időjárás ellenére is jól alakult az igazgatóságok teljesítménye. Különösen a budapesti igazgatóság ért el kiemelkedő eredményt. Június kivételével *minden hónapban 102 százalékon felül teljesítették a tervet, sőt két esetben a maximumként előírt 103 százalékos célkitűzést is túlteljesítették.* A budapestiek megérdemelten nyerték el a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a vasutasok szakszervezetének vörös vándorzászlaját.

A zászlóátadási ünnepségre augusztus 11-én került sor, a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Dapsi Károly*, a VIII. kerületi pártbizottság első titkára, továbbá a vasúti főosztály és a budapesti igazgatóság több vezető beosztású dolgozója.

Az ünnepséget *Parti József*, a vasutasszakszervezet budapesti bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Csamangó Henrik* főigazgató, a budapesti igazgatóság vezetője számolt be az igazgatóság első félévi munkájáról.

— *Az első félév szállítási eredményeit vizsgálva megállapitható, hogy a személyfuvarozási igényeket a korábbi évekhez viszonyítva, fejlettebb módon elégítettük ki* — mondotta bevezetőjében. — *Az árufuvarozásnál jelentkező igényeknek főként az év első öt hónapjában ugyancsak zökkenő nélkül tettünk eleget. Az állami terv és a fuvaroztató felek által beadott szállítási igények közti eltérés részben helytelen szervezésre, sok esetben pedig termelési nehézségekre vezethetők vissza. A helytelen tervezés szemléltetésére egyetlen példát szeretnék megemliteni csupán. Kavicsból megközelitően 1 200 000 tonnát szállítottunk, bár az állami terv csak 1 164 000 tonna kavics szállítását irányozta elő. Ezzel szemben a fuvaroztatók 1 564 000 tonnát igényeltek.*

Az igazgatóság munkáját értékelve, a főigazgató a továbbiakban elmondotta, hogy a személyszállító és a tehervonatoknál egyaránt *javult a menetrendszerűség.* A kocsiforduló idő a bázishoz viszonyítva 2,42-ről 2,29 napra csökkent. Ugyancsak csökkent az állomási kocsitartózkodási idő is *Javult a közlekedés biztonsága*, a korábbi évekhez viszonyítva csökkent a személyi és tárgyi balesetek száma.

Az igazgatóság vezetőjének tájékoztatója után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes mondott beszédet.

— *Az első félévben szervezetten, higgadtan dolgoztak* — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. — *A második félév első hónapjában, júliusban azonban, érthetetlen módon megtorpant az igazgatóság, a terv szerű munka helyett kapkodás ütötte fel a fejét. Ez a nagyobb csomópontokon és a vasút egészében torlódást eredményezett. Azt javaslom az elvtársaknak, hogy fogjanak össze, s az első félévhez hasonlóan, az év hátralevő hónapjaiban is közösen, egymást segítve végezzék munkájukat, mert csakis igy tudják megállni helyüket az őszi hónapokban.*

A vándorzászlót jó munkával érdemelték ki. Ne felejtsék el, hogy ez *a kitüntetés kötelez.* Arra kötelezi önöket, hogy a második félévben is eredményesen dolgozzanak.

A miniszterhelyettes rövid ünnepi beszéde után átadta a vándorzászlót *Csamangó Henrik* főigazgatónak, a budapesti igazgatóság vezetőjének. Az ünnepélyes zászlóátadás után *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője gratulált a budapestieknek.

— *Fél évvel ezelőtt, február 13-án, Miskolcon is hasonló ünnepet ültünk* — mondotta az igazgató. — *Most tőlünk az első félévben elért sikerei alapján olyan igazgatóság vette át a zászlót, amelyik a hat közül a legnagyobb, amelynek a munkája a legbonyolultabb. A sikerhez tiszta szivből, őszinte örömmel gratulálunk. Egyben kivánjuk, hogy a zászló megtartásáért eredményesebben dolgozzanak, mint ahogy mi dolgoztunk az első félévben.*

A beszédek elhangzása után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes és *Szabó Antal* főtitkár kitüntetésben és pénzjutalomban részesitette az arra érdemes vasutasokat, szakszervezeti vezetőket. 23-an kaptak kiváló dolgozó kitüntetést, hárman pedig pénzjutalomban részesültek.

V. F.

A vándorserleg is Budapestre került

A Magyar Vasutas augusztus 2-i számában már beszámoltunk róla, hogy a Balatonalmádiban megrendezett *XI. vasutas, közlekedési és postás ifjúsági béketalálkozó* rendező bizottsága a budapesti fiataloknak ítélte oda a 14 000 fiatal vasutas közül több mint 5000-en vettek részt tevékenyen a különböző versenymozgalmakban. Ebben a tevékenységben nagy segítséget kaptak a fiatalok a csomópontok szolgálati és mozgalmi vezetőitől is.

Szabó Antal főtitkár átadja a vándorserleget Parti Józsefnek.

vasutasszakszervezet elnöksége által alapított vándorserleget. A vándorzászló átadása után *Szabó Antal* főtitkár beszélt az ifjúsági béketalálkozóról. Hangsúlyozta, hogy a budapesti igazgatóság területén dolgozó mintegy

A főtitkár beszéde befejezése után a KISZ Központi Bizottsága, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és szakszervezetünk elnöksége nevében átadta a vándorserleget *Parti Józsefnek*, szakszervezetünk budapesti bizottsága titkárának.

Júliusban is kedvezőtlenül alakultak a minőségi mutatók

A juliusi teljesítmények mind a tervhez, mind az előző évi eredményekhez viszonyítva nem érték el a kivánt szintet. Az értékelt műszaki-gazdasági mutatok alapján az igazgatóságok összesített eredményei az alábbiak szerint alakultak:

Budapesti ig.	**94,55%**
Debreceni ig.	**101,32%**
Miskolci ig.	**100,70%**
Pécsi ig.	**100,12%**
Szegedi ig.	**94,51%**
Szombathelyi ig.	**96,33%**

A hálózat összesített eredménye 98,17%. *A legnagyobb mérvü lemaradás a menetrendszerüségnél és a vonatközlekedési terv teljesitésénél volt.* A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 1,9, a tehervonatok menetrendszerüsége 5,28, a vonatközlekedési terv betartása 5,99 százalékkal volt alacsonyabb a célkitüzésnél.

A vonóerő felhasználása az átlagos vonatterhelés függvényében jóllehet kielégitően alakult, *az egy mozdonyra eső hasznos kilométer teljesitmény azonban nemcsak a tervezettet, hanem még a bázis eredményét sem érte el.* Mindezek azt mutatják, hogy

a végrehajtó szolgálat irányitó dolgozói nem gazdálkodnak tervszerüen és körültekintően a rendelkezésre álló vonóerővel.

A rendezőpályaudvarok munkája sem kielégitő. Júliusban például *nem teljesitették a rendezéssel képzett tranyvonatok mennyiségi tervét.* A teherkocsik kihasználása egyedül a *debreceni* igazgatóságnál alakult kielégitően.

A vasút hét hónap alatt

63 millió 929 000 tonna árut szállitott. Ez a szám 570 000 tonnával haladja meg az előző év hasonló teljesitményét.

A tervhez viszonyitva azonban az áruszállitásnál *2 millió 433 000 tonnára nőtt az adósság.* Az augusztusi előzetes eredmények még további visszaesést mutatnak.

Az őszi hónapokban *a szállitási igények jelentősen növekednek.* A rendelkezésre álló vonóerő és teherkocsi szállitási kapacitásunk gazdaságosabb, körültekintőbb felhasználása lehetőséget ad a szállitások mennyiségi növelésére és a munkák minőségének javitására.

Vasutasaink 9 millió forintot fizettek be a 10 200-as csekkszámlára

Lassan befejeződik az az akció, amelyet *az árvízkárosultak megsegitésére a társadalmi összefogás*, a baráti együttérzés indított el. Jóleső érzéssel irjuk le, hogy ebből a segítségnyújtásból anyagi erejükhöz mérten vasutasaink is kivették részüket.

A szakszervezeti aktivisták országszerte mindenütt nagy ambicióval, lelkesen vállalták a szervezési munkát. *Dolgozóink az árvíz ideje alatt is mély együttérzéssel*

figyelték az árvízsújtotta területek lakóinak helyzetét.

Aggodalommal vették tudomásul, hogy az árvíz következtében jelentős népgazdasági és személyi károk keletkeztek.

A szolgálati helyeken példamutató szerepet vállaltak *a szocialista brigádok is*, akik az anyagi segitségen kívül a felvilágositó munkában is segítettek. *Fejér, Borsod és Hajdu-Bihar* megyében, továbbá *Budapest* területén a bizalmiakkal együtt keresték fel munkatársaikat.

A Vas és Győr megyei szolgálati helyeken a felhivást megelőzően *többen önkéntes felajánlásokat tettek.* Hasonló kezdeményezés volt Fejér, Szolnok és Heves megyében is.

Vasutasaink eddig mintegy 9 millió forintot fizettek be a 10 200-as csekkszámlára.

Ez persze nem a teljes összeg, hiszen a kora tavaszi nyugat-dunántúli árvíz után a szombathelyi igazgatóság területén már nagy összegeket juttattak az árvízkárosultaknak.

Az árvizet, a 120 napos küzdelmes munkát lassan már elfelejtjük. Az okozott károk helyreállitása is szépen halad, de erre az önzetlen összefogásra, társadalmi segitségre még sokáig jóleső érzéssel emlékezünk.

Új orvosi rendelőt kapott a Dunakeszi Járműjavító

A *Dunakeszi Járműjavító* új egyemeletes üzemi orvosi rendelőjének építése ez év áprilisában kezdődött. Még az adminisztratív ügyeket intézték, amikor a gyár munkásai, szocialista brigádjai már *lerakták az épület alapjait.* Nagy szükség volt erre az intézményre.

A régi fabarakk kopott, szűk kis szobái nem feleltek meg a kulturált, egészségügyi követelményeknek. Helyette minden igényt kielégitő modern épület magasodik a járműjavító területén. A falon márványtábla hirdeti: *Társadalmi összefogással a szocialista brigádok önzetlen segitségével 1965-ben épült.*

A vasutasszakszervezet elnöksége *a félszázalékos ÖTA-alapból 850 ezer forintot biztositott a létesitményre.* A hiányzó 150 ezret — *mert 1 millióba került az új létesitmény* — a gyári kollektiva *társadalmi munkával pótolta.* A terveket szinte egyik napról a másikra *Herde Károly* és *Kővágó Gyula* tervezők készitették. Azon az egy héten bizony keveset aludtak.

Tőrös András és *Cigány József* lakatosok pedig az összes vasmunkát végezték el. De sorolhatnánk tovább a neveket, mindazokét, akiket az ünnepségen a jó munkájukért ki is tüntettek. Mindenki tett valamit, hogy ez az épület elkészüljön.

Ezt a lelkes, kollektív munkát emelte ki beszédében *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára is, amikor augusztus 19-én átadta rendeltetésének az új rendelőt.

— *Örömmel tapasztaljuk, hogy az üzem kollektivája becsülettel helytállt* — hangsúlyozta. — *Szinte rohammunkával, minden egyéb külső segitség nélkül készült el az új rendelő.*

Az egyemeletes épület tervezésénél és építésénél ügyeltek arra is, hogy az üzemi járóbetegek és a táppénzes állományban levő, de kezelésre és felülvizsgálatra járó betegek ne keveredjenek. Ez korábban a rendészetnek mindig külön gondot okozott. Most az utca felőli alsó szinten a táppénzes betegeket látják el, a felső szinten, amely az üzem felől közelithető meg, az üzemi betegeket kezelik. Az alsó és felső szint között semmiféle átjárási lehetőség nincs.

Az ünnepélyes átadás után, augusztus 22-én az üzem négy orvosa már az új épületben kezdte meg a munkát.

Sz. J.

Schwerini vasutasok az árvízkárosultakért

A szakszervezetünk vendégeként augusztus 15—25-ig hazánkban tartózkodó NDK-beli *schwerini Theodor-Körner* vasutas vegyeskórus hangverseny-körútjának befejezése után a *Magyar Rádió* stúdiójába látogatott el, ahol felvételt készitettek az együttesről. *A felvételért járó honorariumot a kórus vezetői és tagjai felajánlották az árvízkárosultak megsegitésére.* Az összeget a tiszteletükre rendezett búcsúvacsorán adták át szakszervezetünk elnökségének azzal, hogy juttassuk el illetékes helyre.

Barátaink segitségét az árvízkárosultak nevében ezúton is megköszönjük.

Az elmélet a gyakorlatból táplálkozik és a gyakorlat céljait szolgálja

Az ideológiai tevékenység a központi vezetőség napirendjén

(Folytatás az 1. oldalról.)

vezeti munka jellegzetes módszere a meggyőzés.

Az ideológiai és nevelő munkánál mindenkor szem előtt kell tartani, hogy azt csak akkor értelmezzük helyesen, ha összekapcsoljuk a szocialista építés időszerű feladataival. Kitűnő példa erre a párt Központi Bizottságának március 11-i határozata, amely minden szempontból összhangban van az 1964. decemberi határozattal, amely határozat a gazdasági életben meglevő feladatokat összegezte, és amely szinte kiegészíti az ideológiai munkára vonatkozó határozatot.

Az elmélet a gyakorlat tapasztalatait általánosítja és visszahatásként a gyakorlat céljait szolgálja.

Nevelő tevékenységünk is csak akkor lehet eredményes, ha a célokért folyó eszmei küzdelmet a dolgozók gyakorlati tapasztalatai alátámasztják.

A lét nem határozza meg automatikusan a tudatot

A tudatformálásban elért eredmények taglalása után a következőképpen folytatta: Az eredmények ellenére a tudat és erkölcs fejlődése elmarad a szocialista építés növekvő követelményeitől. Sok olyan nem kívánt jelenséggel találkozunk még, amelyek gátolják a szocialista tudat fejlődését. Az anyagi viszonyok szocialista fejlődése nem szül automatikusan szocialista tudatot is. Az imperializmus erői most elsősorban ideológiai téren intéznek támadást ellenünk. Még hatnak a burzsoá maradványok, a magántulajdon, az önzés, a munka nélkül szerzett jövedelem utáni vágy kispolgári nézete. A szocialista tudatformálás nehézségét növeli az is, hogy a múltban elkövetett hibák és torzítások még élénken élnek az emberek emlékezetében. Zavarja az egyenletes fejlődést a munkásmozgalomban kialakult vita is. Mindezek figyelembevételével látnunk kell, hogy hosszú, szívós és kitartó munkára van szükség.

A nevelést illetően nincs helye a türelmetlenségnek, a következetlenségnek.

A tennivalók megszabásánál az előadó elsőként említette a szocialista demokrácia kérdését. Szocialista demokrácia alatt mi azt értjük — mondotta *Szabó* elvtárs —, hogy a dolgozók részleteiben is ismerjék meg mindazokat a feladatokat, amelyeket szocialista építésünk reánk hárít, nyilvánítsanak véleményt megoldásukat illetően és a vezetés a dolgozók véleményének ismeretében irányítsa a munkát. A kérdést vizsgálva felvetődik, hogy a vasút centrális vezetése és a demokrácia érvényesítése között ellentmondás van. Az ellentmondás azonban csak látszólagos, mert bár kétségtelen, hogy a vasút vezetésének elsőrendű követelménye a központosítás, de jó vezetés mellett feltétlenül biztosítható, hogy a dolgozók véleményei, javaslatai, észrevételei érvényesüljenek.

Hogy a vasútnak egy tervidőszak alatt mit kell elvégeznie, azt a népgazdaság szükségletei szabják meg. De, hogy ezeket a feladatokat, hogyan lehet legjobban, leggyorsabban, leggazdaságosabban elvégezni, ahhoz a dolgozók —, ha kikérjük véleményüket —, nagyon sok értékes javaslattal tudnak szolgálni. A szocialista demokrácia megsértésével, nem kellő érvényesülésével annak ellenére, hogy erre vonatkozóan intézményes formák állnak rendelkezésre, nemegyszer találkozunk. Szóvá kell tenni, hogy a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatokra csak igen ritkán reagálnak. Időhiány miatt gyakran elmarad a véleménynyilvánítás. Nagyon fontos érvényt szerezni a termelési tanácskozások eredeti feladatainak, hogy azokon a dolgozó véleményt nyilváníthasson és véleménye meghallgatásra és realizálásra találjon.

A gazdasági és mozgalmi vezetők a feladatok ismertetését kapcsolják össze politikai agitációval, győzzék meg a dolgozókat a feladatok helyességéről, megoldásuk hasznosságáról. Legyen a termelési tanácskozás az agitációnak is fontos fóruma.

Az agitációt nem lehet a feladatok lélektelen, száraz kiadásával helyettesíteni.

Ezen javítani természetesen csak úgy lehet, ha maguk a vezetők is meg vannak győződve az intézkedések helyességéről s már eleve számolnak azok hatásával.

A szocialista brigádmozgalomról szólva elmondotta, hogy a mozgalom nagyszerűségével mindenki egyetért, mégsem támaszkodik a vezetés kellő mértékben erre a hatalmas erőre. Még ma is tapasztalható, hogy több energiát fordítunk a mozgalom formai oldalára, a termelést segítő elemeire, mint az emberformáló részére.

A törvényesség kérdése

A szocialista tudat fejlődésében nagy szerepe van a törvényességnek. Az egyén ítéletét mindig befolyásolja az, hogy adott időben ő és családja a nagy közösségben milyen elbírálás alá esik, a jogok és kötelességek hogyan érintik. A Magyar Népköztársaság törvényei, rendeletei egytől egyig a dolgozók érdekében láttak napvilágot. Mégis gyakran találkozunk igazságtalanságokkal, szubjektív ítéletekkel, a törvényekkel, rendeletekkel ellenkező részintézkedésekkel.

Ilyen intézkedések oka rendszerint a gazdasági és politikai vezetésnek abból a helytelen módszeréből fakad, hogy a meggyőzés, a dolgozók bevonása helyett a vezető pozíciójából saját maga akarja intézni az ügyeket. Ha ehhez még hozzá jön egy sor egyéni érdek és káros szubjektív megítélés, akkor az intézkedések végrehajtása már nem azt a hatást váltja ki, amire eredetileg hozták.

A dolgozók szocializmusba vetett bizalmátássa alá, ha a vezetők az őket ért bírálatot körmönfont módon, legtöbbször időben jóval később, de megtorolják.

Nem egyszer fordul elő törvényességre való hivatkozással törvénysértés. Ilyen például a munkaidő-probléma, a túlórák helyzete, amely indokolatlanul a dolgozók munkaidejét és energiáját kötik le, hanem az elégedetlenségnek is kiinduló pontjai lehetnek.

Nincs jó hatással a dolgozók tudatformálására, ha a gazdasági vezető a lehetőségek határain belül nem tesz meg mindent az élet- és munkakörülmények javítására. A dolgozók szocializmusba vetett hite azon keresztül is erősödik vagy gyengül, hogy milyen módon történik a róluk való gondoskodás. Itt kell tenni említést arról, hogy sokszor népgazdasági érdekekre való hivatkozással nem tartják be a munkásvédelmi előírásokat, ami tulajdonképpen törvénysértés.

Mindent el kell követni, hogy a vezetők betartsák a törvényeket és azok kapcsán kidolgozott törvényeket a dolgozók megértsék és hasonlóképpen be is tartsák.

Ügyelnünk kell arra, hogy a törvényesség minden szinten, minden időben és minden vonatkozásban érvényesüljön.

Mindenki, aki vélt népgazdasági érdekekre hivatkozással áthágja a törvényességet, megfelelő elbánásban részesüljön. Ha a dolgozók a törvényesség minden oldalú betartását tapasztalják, ha igazságérzetük nem szenved sérelmet, akkor aktivitásuk fellendül, hangulatuk, munkakedvük pozitívan változik.

Az egyéni és közösségi érdek

A továbbiakban az egyéni és közösségi érdek összhangjáról szólt az előadó. A szocializmus teljes felépítése és a társadalmi előrehaladás csak az emberek összefogása alapján lehetséges — mondotta. — A szocializmus építése idején az emberek egyéni és a társadalom együttes érdekei általában megegyezők. Amikor azt mondjuk, hogy általában, akkor egyúttal azt is értjük, hogy vannak esetek, amikor az összhang ezek között megbomlik. A vezetők feladata, hogy minden intézkedést annak figyelembevételével dolgozzanak és adjanak ki, hogy a közösségi érdekeknél az egyéni érdekeket is vegyék figyelembe. Szükséges megmagyarázni, megértetni, hogy sokszor az egyéni érdekeket alá kell rendelni a közösség érdekeinek.

Egész termelő tevékenységünk egyik fő mozgatója, mennyiségi és minőségi mutatóinak fontos segítője az erkölcsi és anyagi ösztönzés. Az ország más szektoraihoz hasonlóan a vasúton is sokféle anyagi és erkölcsi ösztönző áll rendelkezésre. De még eddig nem sikerült teljes mértékben elérni, hogy a jutalmazásokat tényleg a legjobb teljesítményt elérők, a leghasznosabb munkát végzők kapják. Egyre inkább gyakorlattá válik, hogy egy-egy munka elvégzése csak külön jutalom, célprémium kitűzése esetén valósul meg határidőre, vagy megfelelő minőségben. Mindennapos dolog az egyenlősdiség, amely azt igazolja, hogy az adott szolgálati helyen a vezetők nem vállalják a jó vagy rossz munka minősítését, gyakran érvényesül a jutalmak és prémiumok szubjektív odaítélése.

A rendszeresített üzemi jutalék célja, hogy egész éves terveink gazdaságos teljesítésére ösztönözzön — folytatta Szabó elvtárs —. Sajnos az üzemi jutalék évközbeni mozgósító hatása csak nagyon mérsékelt, mert a dolgozókat csak megközelítőleg lehet évközben tájékoztatni a jutalék helyzetéről. Csak a gazdasági év befejezése után derül ki, hogy a vasút munkája mennyire volt gazdaságos, mennyi jutalék osztható. A gazdasági vezetéssel egyetemben fontos feladatunk, hogy a megoldást minél előbb megtaláljuk. A leghatározottabb intézkedéseket kell kidolgozni annak érdekében, hogy az anyagi ösztönzők minden tekintetben megfeleljenek azoknak a céloknak, amelyek megoldása érdekében rendelkezésre állnak.

A továbbiakban az erkölcsi elismerés jelentőségének emeléséről szólt. Többek között elmondotta, hogy a kiváló dolgozó kitüntetést legtöbbször lezárjuk azzal, hogy a termelési tanácskozás odaítéli, a dolgozó megkapja a jelvényt és a pénzjutalmat. A jövőben ezeknek a dolgozóknak munkájával és életével jobban kell a nyilvánosság előtt is foglalkozni.

A társadalom és a vasút érdekében végzett átlagosnál több vagy jobb munka kapja meg a megfelelő elismerést a közvélemény előtt is.

Hazafiság — proletár-nemzetköziség

Nevelő munkánk fontos részét kell, hogy képezze annak megértetése, hogy az igazi hazaszeretet a társadalmi haladás, a szocializmus ügye melletti kiállás, az annak érdekében végzett munkával mérhető le. Az igazi hazaszeretet mentes a nacionalizmustól és sovinizmustól. A nemzeti önzés és más emberek gyűlölete nem egyeztethető össze vele. A munkásság legnagyobb ereje éppen a nemzetköziségben van, s a proletár nemzetköziség a világ dolgozóinak harci szövetsége. A sovinizmus és nacionalizmus, amikor a történelem folyamán úrrá tudott lenni az emberek gondolkodásán, csak szenvedést és vérontást hozott. A dolgozóknak nemzetiségüktől függetlenül közös az érdekük. Minden olyan aknamunka, amely ezt igyekszik aláásni, végső fokon a közös érdek megsértésére, a proletárszolidaritás megbontására irányul. Éppen ezért a legteljesebb mértékben kell támogatni a Szakszervezeti Világszövetség célkitűzéseit, amely 114 millió szervezett dolgozó tömörítésével, a proletár internacionalizmus szellemében, a dolgozók egyetemes érdekeiért fejti ki harcát az imperialisták bomlasztó tevékenységével szemben.

Támogatnunk kell pártunknak és kormányunknak azokat az erőfeszítéseit, amelyeket a szocialista országok gazdasági, kulturális együttműködése, a nemzetközi munkamegosztás érdekében kifejt. Ma sokan aggodalommal beszélnek a KGST munkájáról és szemforgató módon nemzeti függetlenségüket látják veszélyezettnek a szocialista országok gazdasági együttműködése miatt. Nagyon szenvedélyesen fel kell lépni az ilyen nézetek ellen, mert, ha számba vesszük is az egyes területen nem kielégítő működést, alapvetően hasznos munkamegosztást, biztonságosabb termelési lehetőséget nyújtanak azok kölcsönös előnyök alapján.

Ami a szomszédos szocialista országokkal meglevő viszonyunkat illeti, egyre inkább kibontakozik a kölcsönös megértés, egymás érdekeinek tiszteletben tartása, az összefogásban rejlő lehetőségek felismerése. Történelmileg viszonylag rövid idő alatt a szocialista országok nagy családja képes lesz mindazokat a kérdéseket megoldani, amelyek ma még felmerülnek, az imperialisták által sugalmazott politika ellenére. A szakszervezeteknek következetesen küzdeniük kell a nacionalizmus és sovinizmus minden megnyilvánulásával szemben, támaszkodva a proletár internacionalizmusra, a szocializmust építő népek egységes érdekeire és igazságára.

Dolgozó népünk felszabadulásunk óta számtalanszor bizonyította be érettségét és tett tanúságot a szocializmus ügye mellett. Józan ítéletükre, tanácsaikra a legnehezebb időkben is nyugodtan lehet támaszkodni.

A gondoknak a dolgozókkal való megosztása, a nyíltság az az út, amelynek segítségével társadalmi fejlődésünk zökkenőmentesen haladhat, és amely kölcsönhatásban segíti anyagi és tudati fejlődésünket.

Befejezésül a beszámolóban foglaltak gyakorlati végrehajtásának módszereit ismertette az előadó. Az elnökség referátumát élénk vita követte, majd a válaszadás után a központi vezetőség az előterjesztett beszámolót határozattá emelte.

A központi vezetőség köszönete

Néhány szervezeti bejelentés és gazdasági jellegű intézkedés jóváhagyása után a központi vezetőség köszönetét nyilvánította azoknak a vasutas dolgozóknak, akik az árvízvédelemben derekasan helytálltak, kiemelve Komárom körzetének vasutas dolgozóit. Ugyancsak elismeréssel szólt a központi vezetőség az árvízkárosultak megsegítésére indult gyűjtési mozgalomban a vasutasok példamutatásáról. Vas, Fejér és Szabolcs-Szatmár megye vasutas dolgozóinak külön is kifejezte elismerését, mint akik a vasutasok között a pénzügyi felajánlásokban élenjártak.

A központi vezetőség ülése *Végh Lajos* elnök zárszavával ért véget.

KITÜNTETÉS

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 70. születésnapja alkalmából több évtizedes munkásmozgalmi tevékenysége és eredményes munkája elismeréséül *Vas-Witteg Miklósnak*, a Szakszervezetek Országos Tanácsa alelnökének a

Munka Vörös Zászló Érdemrendje

kitüntetést adományozta.

A magas kitüntetéshez a szervezett vasutas dolgozók nevében gratulálunk!

Az árvízvédelemben helytállt vasutasok kitüntetése

Ünnepségre került sor augusztus 18-án délelőtt a pécsi igazgatóság nagy tanácstermében. *Kinczli József*, a vasutasszakszervezet Baranya megyei bizottságának titkára üdvözölte a megjelenteket, majd *Magyari István* igazgató méltatta a vasutas dolgozók áldozatkész munkáját, a nagy dunai árvíz idején tanúsított helytállásukat.

Ezután 24 vasutas dolgozónak az „*Árvízvédelemért*" emlékérmet, 14-nek pedig dicsérő elismerést, valamint pénzjutalmakat nyújtott át a pécsi igazgatóság vezetője.

Az árvíz elleni küzdelem élményeit elevenítették fel az ünnepség után a kitüntetettek. *Aranyos István* főtiszt, aki a Pécsi Pályafenntartási Főnökség Mohács megvédésében részt vett gépesített szakaszát vezette, így emlékezett vissza az árvíz napjaira:

— Szakaszunk dolgozói, akik Szentlőrincen és környékén laknak, még soha nem láttak ilyen nagy vizet és valószínű vízszonnyal küzdöttek az első napokban. Később remekül beilleszkedett az egység a védekezés munkálataiba. Szakaszunk gyors és pontos munkáját messzemenő elismeréssel fogadták a vízügyi szakemberek.

— Valóságos felhőszakadás volt, amikor különvonatunk Mohácsra érkezett — mondotta *Szamosi György* csapatvezető elmunkás. — *A gátakat nemcsak a Duna, hanem az eső is áztatta, és egyre jobban zúdult a víz nyomása, a gátszakadás veszélye. Gyorsan kellett dolgoznunk. Volt olyan eset, hogy reggeltől másnap reggelig 24 órát dolgoztunk egyfolytában. A Duna hatalmas víznyomása nem hagyott időt a pihenésre.*

— A gátakon végzett munka után Mohács állomásán dolgoztunk — vette át a szót *Papp Sándor* pályamunkás. — Naponta 45—50 vagonból raktuk át a gátak erősítésére érkezett követ a teherautókra.

— *Szerencsére baleset nélkül úsztuk meg ezt a munkát* — mondotta befejezésül Aranyos István. — *Mindössze annyi baj történt, hogy egy emberünk megbetegedett.*

L. J.

Negyven országból hatszáz vállalat állítja ki termékét

A magyar ipart 51 gyártmány képviseli az idei brnói nemzetközi vásáron

A VII. Brnoi Nemzetközi Vásárt szeptember 12 és 26-a között rendezik meg. Az idén *40 országból 600 ipari vállalat termékeit mutatják be.* A brnoi gépipari seregszemlét a világ legfontosabb gépipari bemutatói közé sorolják. Az eddigi vásárokon a gépgyártó, a gépeket és berendezéseket használó, valamint a kereskedelemmel foglalkozó szakemberek jó kapcsolatokat teremtettek. A kiállításon 12 csoportban mutatják be a gépipari termékeket. A vásár újabb állandó pavilonokkal bővült. A „C" pavilon előtti „A" jelű szabad területen kerül bemutatásra *a csehszlovák vasúti járműveket gyártó ipar 1500 lóerős új Diesel-mozdonya, a 32E típusú villamosmozdony* és még számos egyéb vasúti jármű.

A magyar ipart 51 termék képviseli a brnoi bemutatón. A 33 vagont igénylő magyar kiállítási anyag nagy részét már elindították.

A kétéves beszámoló ismét előkerült

Közgazdasági osztályunk tájékoztatta a megyei bizottságok közgazdasági bizottságainak vezetőit a létszám, az átlagbér, a béralap-gazdálkodás, a termelés, a munkaverseny, az újítómozgalom, a munkásakadémiák és a munkásellátás tapasztalatairól, várható feladatairól.

Bács-Kiskun megyében a termelési bizottság — nagyon helyesen — ez után az értekezlet után közvetlenül megbeszélte már a tennivalókat is. *Több olyan problémát tisztáztak, amelyre nemcsak a termelési bizottságnak, hanem a megyei bizottságnak is nagyobb gondot kell fordítania.* Megállapították, hogy a kis szolgálati helyeken a termelési tanácskozások megtartása formális. Csak azért tartják meg, mert ezt a végrehajtási utasítás előírja. Így volt ez *Kisszállás* állomáson is. Az állomásvezető 1965 első negyedévi írásos beszámolója az 1964 első negyedévi termelési tanácskozásokon elmondottakat tartalmazta, és a beszámolóban például a zord időre hivatkozott. Érdemes idézni: *„A zord idő, a nem elég vonókészülék, az 1965. év első negyedében sok lemaradást okozott."*

Megjegyezzük egyébként, hogy 1965 első negyedében nem is volt zord idő. Ami pedig a dátumokat illeti . . nos azt az állomásvezető 1963-ról 1965-re kijavította.

Az ilyen beszámolónak semmi értelme sincs. Nem segíti a dolgozók munkáját, sőt félrevezeti őket.

Reméljük, hogy a szegedi igazgatóság ebből levonja a tanulságot. Az ilyen vezető nem bújhat ki a felelősségrevonás alól, de az a szakszervezeti bizottság sem, amelyik ezt elnézte.

A vita során felvetődött az is, hogy az igazgatóság *Kunszentmiklós—Tass* állomáson a kiváló dolgozó keretet nem a létszámaránynak megfelelően adta ki. Az állomás létszáma 140, és csak 8 kitüntetést adományoztak. *Az érvényben levő rendelkezés pedig 7 százalékot biztosít.* Ugyanott történt meg az is, hogy a feladatukat jól elvégző, szerződésüket teljesítő szocialista brigádok még a mai napig sem kapták meg az oklevelet.

A bizottsági ülésen még számos problémáról esett szó, olyanokról, amelyek a munkát, a tervteljesítést, a zavartalan forgalmat segítik.

Szabó II. József

Megkétszereződött a tüzelő házhozszállítók munkája

Szénpor és izzadság együtt caillan a szeneslapátokat sűrű egymás után emelgető izmos karú, meztelen munkáshátakon a józsefvárosi pályaudvar macskaköves széndepóján.

Hat izmos kar lendül szinte egyszerre a magasba a tehergépkocsi mellett. Egy-egy lapáton nyolc-tíz kilogramm szén. Szünet nélkül hajlik a derék és lendül terhével az izmos kar. Amint befejezik a rakodást, a gépkocsi mérlegre áll. Utána a szállítókosarak és szerszámok a kocsira kerülnek és elindulnak a tüzelővel. Felzúg a motor, és a gépkocsi egy szempillantás alatt már a 10-es kapun kívül porol a címre indított háztartási tüzelővel. *Naponta 35—40 fuvar indul útjára innen Józsefvárosból,* a budapesti tényleges és nyugdíjas vasutasok háztartása felé.

Nagy munkában

Hónapok óta nagy munkában van a nyolc évvel ezelőtt alakult *Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökség* ötven dolgozója. Már a nyár elején a télre készülnek.

— *Nyolc év alatt megkétszereződött Budapesten a tüzelő házhozszállítást igénybevevő vasutascsaládok száma* — mondja *Németh József*, a főnökség vezetője. — *1957-ben nyolcezer, az elmúlt évben pedig közel 17 ezer családnak több mint 25 ezer tonna tüzelőt szállított házhoz főnökségünk kollektívája.*

Július végéig *közel tízezren adták le szénjegyüket*, s ebből hétezer családnak már házhoz is szállítottuk téli tüzelőjét. Közel háromezer jegyzést pedig a szállítmányok érkezése és *a jegyzés sorrendjében szállítottunk.* November elejére minden jegyzett és leadott szénigényt hazaszállítunk.

Ezután elmondotta a főnökség vezetője, hogy a szállításra kiértesített felek többsége *mind a reggeli órákban szeretné a tüzelőjét fogadni.* Ezt persze nem tudják teljesíteni. Az is megtörténik, hogy a szállítás napján, az értesítés ellenére sem tartózkodnak otthon. Ez a feledékenység többletköltséggel és bosszúsággal jár. A főnökség dolgozóinak jó munkájáról, szorgalmáról a panaszkönyv is tanúskodik. 1961 óta *panasz helyett dicsérő sorok, bejegyzések* olvashatók az udvarias, figyelmes, szolgálatkész és pontos munkáról. A dicsérő sorok *Szücs Ferenc, Kiss Mátyás* brigádjának, és a többi nyolc brigádnak szól.

A főnökség nyolc esztendő alatt kétszer nyerte el az élüzem címet, és egyszer igazgatói elismerésben részesült.

Új utakon

Az utóbbi években nemcsak a feladatok, az igények növekednek velük szemben, hanem életük is új vonásokkal gazdagodik. *Biró József* és *Krasnyánszki József* brigádja a szocialista cím elnyerését tűzte célul. Teljesítményük fél év alatt 50—70 százalékkal nőtt. *A szállítás önköltségének csökkentéséért a vezetéssel közösen munkálkodnak.* A vesszőkosarak helyett például műanyag kosarak használatát vezették be, csupán ebből két hónap alatt közel 20 ezer forint megtakarítást értek el. A nehéz fizikai munka mellett könyv is került a kézbe. Ketten befejezték az általános iskolát. *Kovács István* és *Hreskó István* gépkocsivezető tanfolyamra járnak. Több év óta nem került sor fegyelmi eljárásra.

A szeneseket, a szállítómunkásokat, italozó embereknek hiszi még ma is a közvélemény. *Itt a szállítómunkások 95 százaléka a törzsgárda tagja. Évek múltak, és nincs létszámmozgás, nincs ittasság, késés, fegyelmezetlenség, Udvarias, öntudatos emberek ők.* Nyolc év alatt húsz kiváló dolgozó jelvény, oklevél talált gazdára a kis létszámú főnökségen.

Sokat dolgoznak, de jól keresnek

Rájuk igazán áll a közmondás: *megfogták a munka végét*, a lapát nyelét és a kosár fülét is.

Ha a nyár kedvez, meleg van, humorosan úgy mondják, akkor csak egyszer izzadnak egy nap — *egész nap.* A múlt év áprilisában egy munkásra 64,5, májusban 69,5, júniusban 92 tonna teljesítmény jutott. Az idén a szocialista címért küzdő brigádok ezt 50—70 százalékkal növelték. *Sokat dolgoznak, de keresnek is. A múlt havi átlagkeresetük 2172 forint volt.* A legalacsonyabb keresetű ember is hazaviszi az ezernyolcszázat.

A munka, az ember, és az emberi gondolkodás együtt formálódik a Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökségnél.

Kovács János

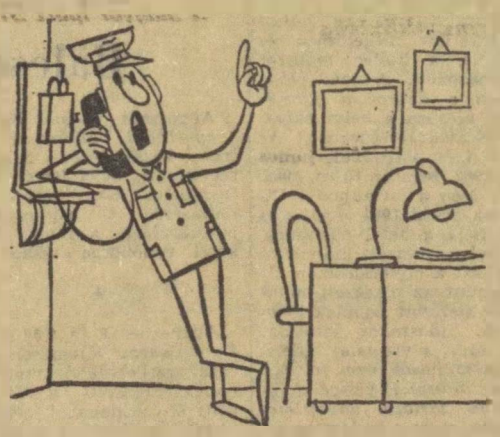
Jól zárult a félév Szeged állomáson

A félév utolsó hónapja nem úgy alakult Szegeden, mint ahogyan azt szerették volna. A hét versenytényezőből kettőt nem teljesítettek. Az összesített eredmény ennek ellenére jó munkáról tanúskodik. *Például a tehervonatok átlagos terhelését 3,21, a vonatközlekedési tervet 7,58 százalékkal teljesítették túl.*

Az állomás dolgozóinak jó munkáját dicséri az is, hogy az utóbbi két hónap alatt négyszeresére emelkedett a rőzkei átmenő kocsiforgalom.

Bánkfalvy Gyula

Jó kapcsolat



— Ha nem rakatod ki a kocsit estig, akkor nem megyek át tarokkozni.

(Pusztai Pál rajza)

A brigádnapló hű tükre a brigád életének

A budapesti igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályán a múlt év tavaszán tíz, többségében deres fejű tisztviselő brigádot alakított.

Nem egyedülálló dolog ez, hogy *életre kel egy-egy kezdeményezés*, és a jó munka eredménye a büszke szocialista brigád címhez vezet. Mégis beszélni kell erről a vállalkozásról, mely szellemében, hozzáállásában — különös tekintettel a szerződésben vállaltakra, és a naponta pontosan, gondosan vezetett brigádnaplóra — alkalmas arra, hogy jó példát mutasson.

Egymást helyettesítik

„Nem lehet közömbös számunkra az, hogy a vasút a reá háruló nagy jelentőségű feladatoknak miként tud megfelelni" — olvasható többi között a szerződésben. Ezt azzal bizonyítják, hogy egymás munkáját megtanulják azért, hogy egyik vagy másik távollétében betegség, vagy szabadság idején is zökkenőmentesen menjen a munka.

Borsi János újításügyi előadó a közelmúltban például a vágányzárast helyettesítette. *Czeglédy Ottó* a szabadságon levő *Udvardy Győző* helyett részt vett a *Dunai Finomító* iparvágány műtanrendőri bejárásán.

Itt is, ott is bejegyzést találunk a brigádnaplóban arról, hogy a különféle munkaterületeken dolgozó brigádtagok *hogyan patronálják az újítási mozgalmat.* Eddig több újítást mondhat magáénak a brigád.

A személyi és tárgyi balesetek csökkentése érdekében a brigádtagok vállalták, hogy kiutazásaik alkalmával az állomásokon, különös tekintettel a balesetmentes munkára, ellenőrzést tartanak. *Feladatként tűzték azt is, hogy az iparvágányokon álló kocsiknál az ürszelvényhiányt fokozottan ellenőrzik.* Ilyen hiányosságokat állapítottak meg *Bp. Duna-part, Mende, Cegléd, Pilis, Pestlőrinc, Szolnok* és *Budafok-Háros* állomásokon.

A brigádnapló *hű tükre a brigád életének.* Fényképeket látunk a május 1-i felvonulásról, csoportos kirándulásokról, összejövetelekről. Levelezőlapok is díszítik a naplót. Udvardy a kéthetes jutalomüdülésről, *Kovács Lajos* Luxemburgból, *Szentkirályi Béla* csoportvezető Bulgáriából küldött üdvözlő lapot a brigádnak.

Társadalmi munkában

A gyorsabb, ütemesebb kocsibeállítások érdekében, önként vállalt ügyeletet tartanak az állomásokon. *Dezsényi Jenő* Hegyeshalomban, *Borsi János* Kőbánya-Felsőn végzett ilyen jó munkát.

Számtalan iparlepel szolgálati és iparvágány végrehajtási utasítását vizsgálták felül *társadalmi munkában.* A különböző területeken végzett társadalmi munkaórák száma meghaladja a háromszázat.

A *Dózsa György* nevét viselő brigádnak jó munkájáért, a szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítéséért 1965. április 27-én ítélték oda a szocialista brigád címet.

— gergely —

Eredményeink biztatóak

Irta: Tóth János, a debreceni igazgatóság vezetője

A *debreceni igazgatóság* 1965 első félévi gazdasági munkájára az előző évekhez képest *nagyobb volumenű követelmények a jellemzők,* és ennek megfelelően a tervfeladatok is fokozottabb igénybevételt és helytállást követeltek meg minden munkaterületen. Az elért eredmények hűen tükrözik ez irányú törekvéseinket, és méltán kifejezésre juttatják, hogy igazgatóságunk hogyan felelt meg ezen időszakban pártunk Központi Bizottságának decemberi határozatában foglalt célkitűzéseknek.

Az első fél év mérlege

Gazdasági tevékenységünk alapvető követelményét, *az áruszállítás tervét 0,6 százalékkal túlteljesítettük,* és ezzel igazgatóságunk területén a népgazdaság szállítási igényeinek maradéktalanul megfeleltünk. Különösen értékes az első negyedév teljesítése, ami azt is mutatja, *hogy dolgozóink az időjárás mostoha körülményei között is helyt tudnak állni.*

Az üzemi teljesítmények közül *kiemelkedik az árutonnakilométer 5,3 százalékos túlteljesítése* és a forgalmi 1000 etkm 106 százalékos teljesítése.

A minőségi munkát tükröző menetrendszerűségi követelmények terén is *nagyfokú a fejlődés* az elmúlt évhez viszonyítva, mert *minden hónapban teljesítettük a személyvonati és tehervonati menetrendszerűségi célkitűzést.* Míg a közlekedett személyvonatainknak 2,1 százaléka megkésett, addig a tehervonati célkitűzést 2,2 százalékkal túlteljesítettük. A vonatközlekedési terv D/A tényezőjét, vagyis az előírt viszonylatú, elegyű és menetrendszerű vonatok tervét is 8,2 százalékkal teljesítettük túl.

A vontató járműpark gazdaságos felhasználását érzékelteti a dolgozó és vonat mozdonyra eső 100 etkm fajlagos értéke. Így féléves viszonylatban *a dolgozó mozdonyoknál 109,8, a vonali mozdonyoknál pedig 112,1 százalékos eredményt értünk el.* A napi haszonkilométer-teljesítmény is értékes, mert a gőzmozdonyoknál 13,5 százalékkal, a Diesel-mozdonyoknál 9,4 százalékkal, és külön értékelve a NOHAB-mozdonyoknál, 11,6 százalékkal többet teljesítettünk, mint az elmúlt év hasonló időszakában. *Az átlagos vonatterhelés sem marad el a fenti teljesítmények mögött, mert 105,7 százalékra teljesítettük az egyébként is feszített terveket.* Az állandó emelkedés a minőségi munka egyre hatékonyabb érvényesülését fejezi ki.

Kedvezően alakult a kocsitartózkodás

A vontatott járműpark felhasználását jól tükrözi a kocsiforduló és a kocsi tartózkodás kedvező alakulása. *A műszaki kocsitartózkodási normákat féléves átlagban 82,2 százalékra teljesítettük.* Bár az erre vonatkozó célkitűzések is állandóan emelkednek, mégis a kocsik tartózkodásának csökkentésére irányuló törekvéseink pozitív eredményekben realizálódnak. *Különösen kedvező képet mutat az idegen kocsik tartózkodása,* melyhez fontos devizagazdálkodási követelmények fűződnek, és ez a bázishoz történt hasonlításban számszerűleg is megmutatkozik. *Az elmúlt év első félévében elért 17,7 órás egy idegen kocsira eső tartózkodást 14,3 órára sikerült csökkenteni. Ez 19.2 százalékos túlteljesítésnek felel meg.* Kedvező a széleskocsi tartózkodás, valamint az egy kocsira eső rubelbér értékének alakulása is. Míg 1964 hasonló időszakában 2,8 napos volt a tartózkodás 3,27 rubelérték mellett, addig ez évben 2,5 napra csökkent a tartózkodás, és 2,66 rubel az egy kocsira eső érték, annak ellenére, hogy a kocsiforgalom jelentős mértékben emelkedett. *Igen kedvező a kocsiforduló alakulása féléves viszonylatban,* mivel mind a teljes, mind a rakott kocsiforduló tervét túlteljesítettük.

Jó eredményeket értünk el a többi tényezőnél is. Az egy forgalmi nem utazó dolgozóra eső 1000 etkm mutatót 3,3 százalékkal túlteljesítettük, *a forgalmi utazó szolgálati órára eső vonatkilométer teljesítményben pedig 113 százalékot értünk el a szervezési intézkedések eredményeként.* A vontatási utazó szolgálati órára eső járműkilométer-teljesítményt 7.6 százalékkal teljesítettük túl. Igen kedvező az egy főre eső javított, képzett tonnakilometer alakulása is, mert féléves átlagban 5,7 százalékkal teljesítettük túl a tervet.

Az önköltség alakulásában a bázishoz képest jelentős a fejlődés. *A személy- és áruszállítás összevont egységköltségét 8,7 százalékkal csökkentettük.* Ehhez kapcsolódik a fajlagos szénfogyasztás 105.4 százalékos teljesítése, ami nagymértékben kedvezően befolyásolta az önköltség alakulását. A fajlagos hajtóolaj-fogyasztásnál is örvendetes a javulás.

Vannak még tartalékok

Az elért eredmények mellett vannak még tennivalóink is. *Még kevésbé használtuk ki a II. vágány megépítéséből, az elsőrangusítás során jelentkező tengelynyomás-emelkedésből, a nagyobb átbocsátóképességet nyújtó korszerű biztosítóberendezésekből származó lehetőségeket,* és így az utazási sebesség növelését az eredményesebb tehergazdálkodást, valamint a 100 etkm-teljesítmény növelését minden körülmények között biztosítanunk kell az év hátralevő részében. Különösen ki kell emelni *a statikus és dinamikus terhelés fokozását,* bár a lemaradás nem nagy, mégis igen sokat kell tennünk még a tervteljesítés érdekében.

Szólni kell még a társadalmi tulajdon védelméről és az üzemi balesetek alakulásáról, mert nem mondhatjuk el, hogy maradéktalanul eleget tettünk a követelményeknek. *Bár a tárgyi balesetek száma az első félévben csökkent a bázishoz képest,* a károsszeg ezzel szemben az egyes esetek súlyossága miatt jelentős mértékben emelkedett. Hasonló képet mutat az árukárok alakulása, azzal a különbséggel, *hogy a kártérítési felelősség felvetésének mértéke emelkedett.* Az üzemi balesetek helyzete sem kielégítő. A halálos és csonkulásos balesetek száma például emelkedett, és a kiesett munkanapok számában sem kedvezőbb a helyzet.

A beruházás, felújítás és fenntartás területén is hatékonyabbá kell tenni munkánkat, mert még nem kielégítő és nem eredményes a kooperáció az egyes kivitelező szervekkel.

Emelkedett a vezetés színvonala

Igazgatóságunk első félévi eredményei hűen tükrözik a tervek és célkitűzések teljesítésére irányuló törekvéseinket. *Az igazgatóságok munkaversenyében elért 101,78 százalékos eredmény is nagyfokú fejlődésről tanúskodik.* Ezek után önkéntelenül is felvetődik a kérdés, hogy értük el ezt az eredményt?

Nagymértékben emelkedett *a vezetés színvonala minden területen,* ugyanakkor érvényesült a tervszerű, határozott és következetes vezetés mind a központi, mind a különszolgálat területén. *Az ösztönző célkitűzési rendszer eredményesen mozgósítja a dolgozókat a tervek teljesítésére,* és az éves intézkedési tervek részletesen és minden irányra kiterjedő célkitűzései, valamint a kitűzött célok havonkénti értékelése és alakulásuk állandó figyelemmel kísérése, a naponként adott operatív irányítás gyümölcsözővé vált. Az üzemi tervek is sok tekintetben segítséget nyújtottak a feladatok végrehajtásához.

Eredményeink mellett előre is kell tekintenünk, mert bár az egyes időszakok közötti különbözőségek elmosódtak igazgatóságunk területén, *az őszi forgalomra való felkészülés döntő fontosságú.* A túlnyomó mezőgazdasági jelleg maga után vonja a szállítási feladatok *fokozottabb mértékű emelkedését,* és szervezési intézkedések egész sorát igényli. A rendkívüli időjárás (esőzés, árvíz) következtében a betakarítás elhúzódása és a termelvények egy időben való beérése, az árvíz okozta helyreállításokhoz szükséges építőanyagok soron kívüli továbbítása, a meglévő ipari termelés szállítása, *és a várható erősebb ütemű záhonyi belépő forgalom* fokozottabb igényeket támaszt igazgatóságunkkal szemben.

Jó együttműködést minden szinten

Nem kisebb jelentőségű a már sokszor hangsúlyozott *szolgálati ágak közötti együttműködés,* különösen a műszaki szakszolgálatokkal való eredményes kapcsolat, mert a szállítási feladatokból adódó követelmények igen szerteágazóak és sokirányúak. *Ezek csak összehangolt és tartalommal telített kooperációval oldhatók meg zökkenők nélkül.*

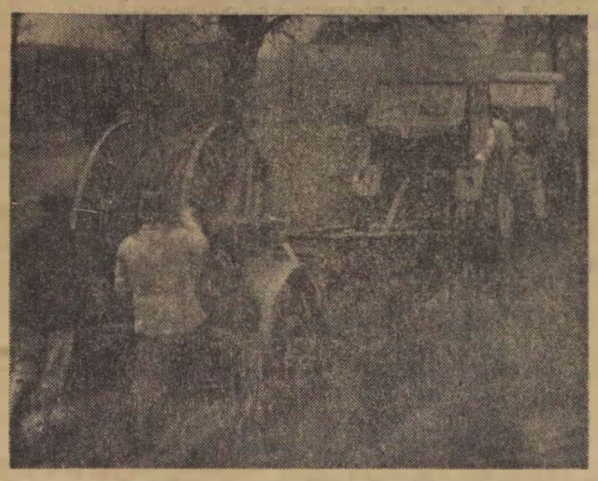
A fuvaroztató felekkel való együttműködés is elengedhetetlen követelmény. *Különösen fontos az AKÖV-ökkel való kapcsolat tartalommal való megtöltése,* mert a helyesen kialakított munkamegosztás még túlzott szállítási igények jelentkezése mellett is, zavarmentessé teheti a szállítási feladatok megoldását.

Az őszi forgalom ideje alatt nagyon fontos a dolgozók szakvonali oktatásának színvonalát emelni, hogy a fokozottabb követelményeknek még inkább meg tudjanak felelni. De nem elégséges csak a szakvonali oktatások hangsúlyozása, hanem feltétlenül szükséges azok politikai tartalommal való megtöltése is. *A szocialista munkaverseny különböző formáinak hatékonysága nagymértékben segítheti a feladatok maradéktalan teljesítését. Különösen a szocialista brigádmozgalom eredményességét kell minden rendelkezésre álló eszközzel elősegíteni.* A társadalmi tulajdon védelmének biztosítása, a munkavédelem szabályainak betartása szintén a legfontosabb feladatok közé tartozik, mert ezzel a szállítások lebonyolításának folyamatosságát segíthetjük elő.

A végrehajtott létszámfelülvizsgálatokkal nem ért véget a munkaerő-gazdálkodás új szemléletének érvényesülése, hanem továbbra is fontos feladatunknak kell tekinteni minden területen *a dolgozók megfelelő leterhelésű foglalkoztatottságát,* és a munkában történt változások esetén, a kiadott normatívák alapján azonnal végre kell hajtani a szükséges átcsoportosításokat, hogy már eleve megelőzhető legyen a *„kapun belüli munkanélküliség".* Ezért fontos a munkaidő-kiesések és meddő idők csökkentése, az igazolatlan távollétek megszüntetése, illetve minimálisra való csökkentése, mert ezek nagyban befolyásolják az őszi forgalmi feladatok teljesítését.

Eddig elért eredményeink biztosítékot nyújtanak arra, hogy az elkövetkezendő hónapokban a nagyobb szállítási feladatoknak is maradéktalanul meg tudunk majd felelni.

Három vasutas újítása az új kábelárokásó és fektető berendezés



Munkában az új árokásó- és kábelfektető gép

A forgalom biztonságos lebonyolításában fontos szerepet tölt be az állomások egymás közötti értekezése. A vasúti sínek mentén mindenhol megtalálhatók az egymás közötti beszéd lebonyolítását elősegítő légvezetékek. Ezek fenntartása azonban igen költséges és a viharok, az időjárás viszontagságai is sokszor lehetetlenné teszik a zavartalan beszélgetést.

A technika fejlődése lehetővé tette, hogy a legvezetékek helyett *a földben, kábelekben történjen a huzalok elhelyezése.* A kábelfektetés azonban költséges, lassú és nehéz munka. A nehéz fizikai munka megkönnyítésére a MÁV-nál már eddig is alkalmaztak kábelárokásó gépet. Ez azonban csak az árkot ássa ki. *A kábelt emberi erővel kell behúzni,* és a betakarást is kézi erővel kell elvégezni.

Sárosi Lajos, Paulovits Ferenc és Tóth Ferenc újítók a közelmúltban egy új kábelfektető ekét szerkesztettek. Egy traktorra, a mezőgazdaságból jól ismert hidraulikára egy hasító ekét szereltek, mely a kívánt 60—120 cm mélységben felhasítja a földet. Ehhez a traktorhoz csatolják a kábelfektető szerkezetet, és azt a kocsit, melyen a kábelt tartó dob van elhelyezve. A kábel a fektetési sebességnek megfelelően csévélődik le a dobról.

Az újítás, beépített területek kivételével *vékony kabel fektetésére mindenhol kiválóan alkalmazható.* Nagyobb keresztmetszetű kábelek fektetésére való alkalmassá tételét illetően, kísérletek folynak. Az *Esztergom—Dorog* és a *Felsőzsolca—Taktaharkány* közötti vonalon végzett kísérletek azt mutatták, hogy az *új kábelfektető beváltja a hozzá fűzött reményeket.* Nehéz, köves talajon, például ahhoz, hogy a kívánt mélységet elérjék, a talajtól függően kétszer-háromszor kell előlazítást végezni, a kábelt csak ezután fűzik be, és ekkor már a kívánt mélységbe fekteti a szerkezet.

Az új gép azonkívül, hogy a legnehezebb fizikai munkát megkönnyíti, igen gazdaságos. A talajviszonyoktól és a jó előkészülettől függően, 6—10 000 méter fektetést is képes naponta elvégezni.

A vasúton kívül a posta területén való alkalmazására is széles körű kísérletek folynak. A gép eddigi eredményei azt bizonyítják, hogy Sárosi Lajos és társai igen derekas, jó munkát végeztek, és nagy segítséget nyújtottak a vasút műszaki fejlesztéséhez.

Sebestyén János

A vizsgálat megállapította

Sorozatos mulasztás idézte elő a tragikus debreceni balesetet

Lapunk július 5-i számának Baleseti krónika rovatában hírt adtunk a debreceni műhelyszertárnál június 17-én történt *hármas halálos balesetről.*

Akkor még csak a szomorú esemény megtörténtét közölhettük. A baleset okának megállapítása széles körű és alapos vizsgálatot kívánt. A vizsgálat számos tanulságos körülményt derített fel mindenki számára.

A bojler felrobban

A szertár fürdőjében június 17-én, 15.10 órakor *felrobbant a befűtött, 400 literes vízmelegítő bojler.* A robbanás ereje kiszakította a helyiség ajtótokját, és egyéb rongálásokat okozott. A fürdőben tartózkodó *Mézes József* 28 éves, *Szabó II. Imre* 29 éves és *Domokos János* 26 éves dolgozók olyan súlyos égési sérüléseket szenvedtek, hogy ennek következtében *mindhárman életüket vesztették.*

A három fiatal családapa *tragikus halála* megdöbbentő eseménye munkáshétköznapjainknak. Joggal kérdeznek vádolóan az árvák és özvegyek: *miért?* Kinek a vétkes hanyagsága, felelőtlensége miatt jutottak e vigasztalan sorsra?

A tragikus balesetet okozó melegvíztermelő berendezést nem ellenőrizhetően *1948-ban létesítették kiselejtezett vasúti személykocsi gáztartályból.* Akkoriban számtalan ilyen berendezés készült. A bojlert feltehetően még a kivitelezés idején 3 atmoszféra nyomásra méretezett biztonsági szeleppel látták el, majd 1964-ben felszereltek rá egy 260 C fok beosztású vízhőmérőt is.

A berendezésről okmányok nem készültek, csupán 1962-ben állóeszköz áttételezéskor állítottak ki róla egy leltári kartont. Ezt megelőzően és azóta is, a bojler többször meghibásodott. A javításokat részben a *debreceni járműjavító,* részben a helyi *pályamesteri szakasz* végezte el. Az utóbbi 4 év alatt 1961. június 8-án, 1962. február 10-én, 1964. május 5-én a járműjavító IX. osztálya, majd 1964. augusztus 6-tól 24-ig a helyi pályamesteri szakasz végzett különböző munkákat a bojlerkazánon, illetve mint az elvégzett munkákról kiállított számlák bizonyítják, „időszakos vizsgálatot". Mint a vizsgálat kiderítette *a javítások nem feleltek meg az időszakos vizsgálat fogalmába tartozó követelményeknek, mert a bojlert egyetlen esetben sem vetették alá az 1993—60 MÁV házi szabványban előírt víznyomáspróbának.* Jóllehet a pályafenntartási szakasz által végzett legutóbbi javítás alkalmával a szakiparos olyan meghibásodást észlelt, melynek következtében kicserélték a bojler egyik füstelvezető csövét. Ezután a munka után az említett *szabványban előírt víznyomáspróba feltétlen kimutatta volna a másik nagymértékben korrodált füstcső állapotát,* melynek behelyezésekor még a 4 mm-es vastagsága a baleset időpontjáig papír vékonyságúra csökkent.

Az ügyben lefolytatott vizsgálat *szakszerűtlen és felelőtlen kezelés sorozatát állapította meg* a bojler esetében és a debreceni igazgatóság területén üzemelő valamennyi melegvizet termelő eszköz esetében is.

Tájékozatlan szakemberek

Tanúkihallgatások során a balesetvizsgáló bizottság tagjai megdöbbenéssel tapasztalhatták, *hogy szakvizsgával rendelkező szakemberek is nagyfokú tájékozatlanságot árultak el* e nem kevésbé veszélyes berendezésről és a rávonatkozó szabványok, szabályzatok ismeretéről. Senki előtt nem kétséges, hogy sem a járműjavító, sem a pályafenntartási szakszolgálat felelősségét nem csökkenti *a rendelkezések ismeretének ilyen nagyfokú hiánya,* mely ez esetben tapasztalható volt. A felelősség egymásra hárítása még inkább azt támasztja alá, hogy *egyik szakszolgálat sem tekintette magáénak a berendezés szakszerű kezelését, javítását, illetve felügyeletét.* Bár erre nézve az 1960. évi 40. számú *Hivatalos Lap* 126 379 1959. I 3. A. számú rendelete igen egyértelműen intézkedik.

Megszívlelendő tanulság

De megszívlelendő tanulság az üzemeltető műhelyszertár vétkes mulasztása is. A munkásfürdőben jóval a munkaidő befejezése előtt történt a robbanás. Joggal vetődik fel a kérdés, hogy *milyen lehetett az ellenőrzés.* Hogyan keletkezhetett túlnyomás a bojlerben, hiszen a vízhőmérő ellenőrzése útján állandóan szabályozható a fűtés, és a fürdéshez szükséges, 60—70 C fokos víz még nem okoz túlnyomást. Az olvasónak ebben igaza lenne, de a műhelyszertári munkarendben erre nem gondoltak. *A bojler fűtését végző, szakszerűtlenül oktatott dolgozó munkaideje 14 órakor lejárt, és nagyon természetesnek vehető, hogy a fűtő, mielőtt munkahelyéről elmegy, a kellő mennyiségű melegvíz előkészítése végett jól rátüzel, hogy a 2—3 óra múlva kezdődő tisztálkodáshoz szükséges melegvíz biztosítva legyen.* A szakemberek arra sem gondoltak, hogy a felszerelt 260 C fok beosztású vízhőmérő nem megfelelő, sőt káros is, mert a vízhőmérséklet leolvasásánál a sűrű vonalkázás miatt, 20—30 C fok tévedés is előfordulhat. Ez a differencia pedig még teljesen ép berendezésnél is veszéllyel jár.

A megállapítások közül elsősorban azokat említettük meg, melyek megszívlelése minden szolgálati helyen indokolt. Éppen ezért *ezúton ismételten és nyomatékkal felhívjuk a főfelügyeleti és felügyeleti szervek figyelmét, hogy a veszélytelen vízmelegítőnek tartott berendezések nyilvántartását, ellenőrzését, felügyeletét, szakszerű kezelését, javítását a tragikus debreceni eseményből okulva, haladéktalanul biztosítsák.*

Hegedüs Károly

Miért a vágánytengelyben közlekedtek?

A balesetek nem törvényszerűek. Legtöbbször figyelmetlenség, nemtörődömség okozza azokat. Hogy mennyire figyelmetlenek vagyunk, bizonyítja ezt a következő eset is:

1965. augusztus 2-án az 1914-es vonat *Kelenföld* és *Pusztaszabolcs* között a jobb vaganyon, *Ercsi* felé robogott. *A bal vágány tengelyében szerszámokkal felszerelve, munkáscsapat ballagott a* Duna Olajfinomító felé. Úgyet sem vetettek arra, hogy páratlan számú vonat közlekedik-e, vagy sem.

Utasítás, szabályzat írja elő a munkahelyre történő kivonulást, illetve a hazatérést. *Miért nem a padkán vagy a töltés melletti ösvényen haladtak?* Hol volt a felügyeletet ellátó előmunkás?

Molnár Árpád

Baleseti krónika

Augusztus 5-én *Nagytéteny—Diósd* állomáson súlyos kézsérüléses balesetet szenvedett *Siklei István* Pusztaszabolcs homallomású vonatkísérő. A balesetet az okozta, hogy a ráakasztandó kocsi vonóhorga szakadt volt.

★

Augusztus 8-án, 9.50 órakor *Dunaújváros* allomáson a VI. vágányra behaladó vonat mozdonya horzsolta a VII. vágányról kihaladó 5167. sz. vonat mozdonyát. A baleset következtében az 5167. sz. vonat mozdonya szolgálatképtelenné vált, a 07. sz. menet 411 258. sz. mozdonya pedig több tengelyével kisiklott. *A baleset azért következett be, mert a 07. sz. vonat a biztonsági határjelzőt meghaladta.* Személysérülés nem történt.

★

Augusztus 9-én Kaposvár állomáson a 35-ös őrhelynél a bejáró 5525. sz. gépmenet elütötte az útátjáróban a vezetősínt tisztító Papp József és Szalai Lajos vágánygondozót. Mindketten súlyos sérüléseket szenvedtek.

★

Augusztus 15-én az 1320/A. sz. vonat Gyömöre állomáson elütötte *Molnár Márton,* Győr állomás létszámába tartozó sorompókezelőt. A vizsgálat megállapítása szerint nevezett augusztus 14-én a 18 óráig tartó szolgálata után az 1320/A. sz. vonattal erősen ittas állapotban utazott Gyömörére.

★

Augusztus 17-én Füzesabony állomáson Székely Sándor MÁV nyugdíjas vagonkirakás közben halálos balesetet szenvedett. A baleset bekövetkezését az OPW, CSD kocsi ajtajának lezuhanása okozta.

Augusztus 20-án Aszód állomáson a IV. vágányra bejáró 399. sz. vonat elütötte *Papp Albert* 53 éves vonatkísérőt, az V. vágányon álló 451. sz. vonat zárfékezőjét, aki vonatjáról leszállva, *a IV. sz. vágány űrszelvényében tartózkodott* Nevezett súlyos fej- és lábsérülést szenvedett.

★

Augusztus 20-án az 5826. sz. gépvonat Dunaújváros állomáson kihaladás közben elütötte Szabó Lajos váltóőrt, akit borda- és fejsérüléssel szállítottak kórházba. A balesetet nevezett figyelmetlensége okozta.

★

Augusztus 20-án *Szalai Imre* vonatvezető súlyos csonkulásos balesetet szenvedett Hegyeshalom állomáson. Nevezettet a 7972. sz. vonat felírása közben a VII. vágányra szalasztott kocsik ütötték el.

★

Augusztus 26-án 16.30 órakor a *Bicske* állomás bejárati jelzőjénél feltartóztatott 7976. sz. tehervonatba *belezaladt a felzárkózó 826. sz. személyvonat.* Az utolérés következtében a 40 009. sz. villamosmozdony szolgálatképtelenné vált, több kocsi megrongálódott. A villamosmozdony kezelője, *Kiss Gy. János* a helyszínen belehalt sérüléseibe. A baleset következtében jelentős forgalmi akadály keletkezett. A vonalon a teljes forgalom csak 27-én 6 órakor állt helyre.

A vizsgálat során kiderült, hogy egyes utasok a már mozgásban levő szerelvényről, illetve a szerelvényre le- és felugráltak, *a mozdony vezetője a szabálytalankodókat figyelte,* hogy nem történik-e baleset, s mivel ívben haladt a szerelvény, a jelzőnél feltartóztatott tehervonat észlelése után az összeütközést már nem tudta elkerülni.

Gyógyfürdők igénybevétele üdülés és szabadság idején

Gyakran előfordul, hogy a dolgozók olyan üdülőben üdülnek, vagy ott töltik szabadságukat, *ahol a helységben gyógyfürdő is működik.* Az üdülést és pihenést, ha állapotuk azt megkívánja, rendszerint összekapcsolják a gyógyfürdők használatával. Ez feltétlen helyes törekvés.

Sok esetben előfordul azonban, hogy a gyógyfürdővel rendelkező helyen levő üdülőbe beutaltak, vagy a szabadságukat ilyen helyen töltő dolgozók és nyugdíjasok nem visznek magukkal fürdőutalványt *(orvosi rendelvény fürdőre),* amit orvosi javaslatra a társadalombiztosítási egyéni lapot kezelő szolgálati főnökség *(nyugdíjasoknál a nyilvántartó főnökség)* állít ki. Ennek hiányában azután nem tudják igénybe venni a gyógyfürdőt és annak tényezőit.

Vannak viszont olyan dolgozók és nyugdíjasok, *akik akkor is visznek magukkal fürdőutalványt, amikor arra szükség nincs,* mert a beutalás együtt jár a gyógyfürdő minden szükséges tényezőjének a használatával.

Helyes eljárás

A viták és kellemetlenségek elkerülése, illetőleg *a szükségtelen fürdőutalvány-igénylés* megelőzése érdekében, az alábbiakban ismertetjük a helyes eljárást.

Az a tényleges dolgozó vagy nyugdíjas, aki orvosi vélemény alapján a helyi szakszervezeti szervektől gyógyhelyen levő üdülőbe kap szakszervezeti beutalót, *csak akkor veheti igénybe ingyenesen az ott levő gyógyfürdőt, ha 30 napnál nem régebben kiállított orvosi rendelvény fürdőre című fürdőutalványt visz magával.* Ezeket az utalványokat a társadalombiztosítási egyéni lapját kezelő szolgálati *(nyugdíjasnyilvántartó)* főnökség állítja ki. Ugyanígy kell eljárni azoknak a dolgozóknak is, akik olyan helyen töltik a szabadságukat, ahol gyógyfürdő is van. *A gyógyfürdő csak ezeket az utalványokat cseréli át díjmentesen fürdőjegyre.*

Azok, akik nem visznek magukkal fürdőutalványokat, csak saját költségükön tudják igénybe venni a gyógyfürdőt.

A szakszervezeti bizottságok feladata

A szakszervezeti bizottságok *fordítsanak nagyobb gondot azokra a dolgozókra, akiknek gyógyhelyen levő üdülőbe adnak beutalot,* és figyelmeztessék őket a beutalójegy átadása alkalmával, hogy mi a tennivalójuk, ha a gyógyfürdőt is igénybe akarják venni. Ezzel fölösleges kiadástól mentik meg őket. Ugyanakkor *ne igényeljenek fürdőutalványt azok, akiknek egészségi állapota azt nem kívánja meg.*

A szakszervezeti bizottságok *a rendelkezésükre álló kereteken belül szakszervezeti szanatóriumba utalhatják be az orvosilag arra rászorult dolgozókat.* Ez a szakszervezeti üdültetés legmagasabb formája. *Hévizen, Parádon* és *Balatonfüreden* áll rendelkezésre ilyen szanatórium.

A MÁV *Harkányban, Hévízen* és *Balatonfüreden* rendelkezik vasúti gyógyházakkal. Azonkívül meghatározott számban utalhat be gyógykezelés céljából a *balatonfüredi Állami Szívkórházba,* a *parádi* és *soproni* szanatóriumba, és a *budapesti* Országos Reuma és Fürdőügyi Intézetbe (ORFI).

A felsorolt gyógyintézetekbe beutalt dolgozók az intézettől a szükséges időben és mértékben, az összes gyógytényezőt megkapják, *fürdőutalványt vinni tehát nem kell.* Oda szóló fürdőutalványt kiállítani nem szabad.

Az a dolgozó, aki ezekbe a gyógyintézetekbe nyert beutalást, és mégis kéri a fürdőutalványok kiállítását, *indokolatlanul növeli* az adminisztrációt.

A szakszervezeti bizottságok kísérjék azt is figyelemmel, hogy azok a dolgozók, akik ezekbe a gyógyintézményekbe kapnak beutalót, legyenek ellátva megfelelő útbaigazítással.

Krekó Ferenc,
a társadalombiztosítási osztály vezetője

Tíz év alatt 30 000 vizsgálat

Tíz évvel ezelőtt kezdte meg működését a MÁV orvosokból alakított első- és másodfokú *Munkaképesség-csökkenést Véleményező Orvosi Bizottsága.* A két bizottság fontos politikai, népgazdasági és szociális munkát fejt ki. Ők hivatottak arra, hogy igazságos mérlegeléssel megállapítsák: *kinek van a törvény értelmében joga rokkantsági nyugellátásra, vagy baleseti, esetleg ipari ártalmakból származó kártalanításra.*

Munkakörük még azzal is bővül, hogy előzetes vizsgálatuk során azoknál, akiknek munkaképesség-csökkenése nem éri el a rokkantság fokát, arra vonatkozóan is nyilatkoznak, hogy további táppénzben tartásuk indokolt-e vagy nem. Körültekintő munkájukkal egyfelől biztosítják, hogy *a rokkant dolgozók ellátatlanok ne maradjanak,* másfelől a népgazdaság és a termelés érdekeit szolgálják azzal, hogy a munkaképes emberek tovább dolgozzanak.

Kormányzatunk felismerve a vasutas dolgozók különleges munkakörülményeit és őrködve a közlekedés és az utazóközönség élet- és vagyonbiztonságára, igen helyesen bízta ennek a munkának az elvégzését *olyan orvosokra,* akik a vasúti szolgálat minden ágazatát és a vasútüzem biztonságához elengedhetetlenül szükséges egészségügyi feltételeket jól ismerik.

A két bizottság tíz év alatt 30 000-nél több dolgozót vizsgált meg. Ennek a nagyszámú vizsgálatnak szakmailag kiváló, igazságra törekvő és szociális szempontból is kifogástalan voltát legjobban az bizonyítja, hogy a bizottságok működésével kapcsolatban akár az érdemi megítélés, akár az időbeli eltolódás miatt *a legritkább esetben érkezik panasz* a felettes szervekhez.

Ez a körülmény egyformán dicséri az orvosi munkát és az adminisztrációt végző dolgozók lelkiismeretes munkáját is.

A tizéves jubileum alkalmából mi is köszöntjük a két bizottság minden tagját, és további munkájukhoz jó egészséget kívánunk.

Az új tanév küszöbén

Az 1964/65. évi tanév befejezése után tárgyalta a vasutasszakszervezet *budapesti bizottságának elnöksége a felnőttoktatás tapasztalatait.* Az elnökség megállapította, hogy a vasutas dolgozók *újabb rétegei értették meg a továbbtanulás fontosságát, szükségességét,* s tettek eredményes vizsgát az általános iskola. középiskola és főiskola különböző osztályaiban.

A művelődési mozgalom jelentőségének felismerése szakszervezeti bizottságaink többségénél jó munkát eredményezett. A felnőttoktatás szervezése, segítése terén kiemelkedő eredményeket ért el a *Nyugati pályaudvar,* a *Hámán Kató* és a *ferencvárosi fűtőház* és még több szolgálati hely szakszervezeti bizottsága. Az említett szolgálati helyeken a mozgalmi szervek, a szakvonali vezetők hatékony segítséget adtak a tovább tanuló dolgozóknak.

Beszélő számok

Az elmúlt tanévben 708 dolgozó végezte el az általános iskola, 1032 a középiskola és technikum, 430 az egyetemek, illetve főiskolák különböző osztályát. *Kilenc budapesti szolgálati helyen működött üzemi általános iskola, 21 kihelyezett osztállyal.* Ezekben az iskolákban 334 vasutas dolgozó tett sikeres osztályvizsgát. Kihelyezett vasútgépészeti technikumi osztályok működtek az *Északi* és a *Landler Járműjavítókban,* továbbá a *Hámán Kató fűtőházban.*

Azokon a szolgálati helyeken, ahol üzemi iskolákat hoztunk létre, *a tanulmányi eredmény jobb volt és a lemorzsolódás is kisebb,* mint a kerületi. illetve a vidéki általános iskolákban tanulóknál. A sok jó példa is bizonyítja, hogy az üzemi iskolák kihelyezett osztályait a jövőben érdemes tovább szélesíteni.

A budapesti bizottság elnöksége *intézkedési tervet adott ki* a szakszervezeti bizottságok részére a budapesti vasutas dolgozók *1965/66. évi továbbtanulási mozgalmának szervezésére.* A szakszervezeti bizottságok többsége ezt megtárgyalta és meghatározta az abból adódó feladatokat. A szervezési munkát a szolgálati helyeken segítik a budapesti bizottság tagjai, munkatársai, a kultúrnevelési bizottság és aktívahálózata.

Gondos felmérést végeztek

Az új tanév előkészítése, a dolgozók beiskoláztatása mindig nagy feladatot jelent. Minden évben nehezebb a több éve, esetleg évtizede félbeszakadt tanulmányaik folytatására, rendszeres tanulásra megnyerni a dolgozókat. Pedig a példák sokasága bizonyítja, hogy érdemes tanulni.

A most folyó szervezési munka során beszélgettünk el több szakszervezeti funkcionáriussal, általános, illetve középiskolába jelentkezett vasutas dolgozóval. *Baranyai Zoltán.* az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára elmondotta, *hogy gondos felmérő munkát végeztek a járműjavító területén a beiskolázás előkészítésére. Szakszervezeti bizalmiak segítségével pontos kimutatást készítettek azokról a 45 éven aluli dolgozókról, akik nem rendelkeznek még 8 általános iskolával.* Elhatározták, hogy ezeknek mintegy 15 százalékát beiskolázzák az üzem területén működő kihelyezett általános iskola osztályaiba. A bizalmiak jó propagandamunkája eredményeképpen napról napra nő a jelentkezők száma. *Barta Károly* szerelő, aki elmúlt 45 éves. négytagú munkacsoportjával együtt jelentkezett továbbtanulásra. *Zsikai István* 3 gyermekének nevelése mellett vállalta a továbbtanulást. A technikum esti tagozatán folytatja tanulmányait *Tóth Gyula* motorszerelő, aki július óta került felügyeleti állományba.

Helyes a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* szakszervezeti bizottságának az a törekvése, hogy a következő tanévben *az általános iskola tananyagának elsajátítása mellett egy-egy vasúti szakvizsga anyagából* is vizsgát tegyenek az ott tanuló dolgozók.

Legfontosabb feladatok

Az augusztus elején megtartott budapesti kultúrnevelési felelősi értekezlet beszámolójában hangzott el: *most egyik legfontosabb feladatunk, hogy a szakszervezeti népművelők sokasága segítse a vasutas dolgozók általános műveltségének gyarapodását, emelését.*

A budapesti felmérés alapján még mindig *közel hétezer olyan 45 éven aluli dolgozónk van, aki nem rendelkezik 8 általános iskolai végzettséggel.* Az 1965/66-os tanév beiskolázási munkáival kapcsolatosan továbbra is legfontosabb feladatnak az általános iskolai végzettség megszereztetését kell tekinteni. A szervezési munkához szakszervezeti bizottságaink igényeljék a pártszervezetek, a KISZ-szervezetek, a szolgálati vezetők és a szolgálati hely minden vezető beosztású dolgozójának segítségét.

Meg kell értetni mindenkivel, hogy a tudomány és technika mai fejlődése mellett *minden ember személyes boldogulásának, a szocialista vasút megteremtésének követelménye a tanulás.* Olyan légkört kell kialakítani a vasúti szolgálati helyeken, az általános műveltséggel nem rendelkező dolgozók között, hogy mindenki szükségét érezze a továbbtanulásnak. *Bizalmi csoportonként, munkacsoportonként tárgyalják meg ezt és a kollektíva erejével segítsék a dolgozóknak a továbbtanulásba való bekapcsolódását.*

A szervezeti munka során hasznosítsuk az előző évek tapasztalatait. az élenjáró szakszervezeti bizottságok. aktívák jó módszereit. Minden eddiginél aktívabban kell cselekedni a szakszervezeti bizottságoknak, tisztségviselőknek és aktíváknak, a dolgozók kulturális felemelkedése érdekében.

Horváth Ferenc

Zuhogó esőben is helytálltak

A zivatar. a kíméletlen idő már sokszor nehéz feladat elé állította vasutasainkat, de ők a legnehezebb körülmények között is becsülettel helytálltak.

A következő kis történet is egy ilyen nehéz napot idéz fel. A közelmúltban az 1203-as számú gyorsvonat *Balatonfenyves* állomás közelében viharba került. Zuhogott, ömlött az eső. A szél fákat csavart ki. *Egy hatalmas nyárfa a mozdonyra zuhant.* Az utat nem folytathatták. *A mozdonyszemélyzet négy balatoni fürdőző segítségével megszabadította a mozdonyt a nem várt akadálytól.* De alig indultak el, az egyre erősödő vihar újabb négy fát döntött a vasúti sínekre. A helyzet kilátástalan volt. A vonatvezető *Horváth II István* egy percig sem habozott. A vonat parancsnokságát *B. Kiss Sándor* jegyvizsgálónak adta át, ő pedig zuhogó esőben — leleményességét dicséri — autóstoppal *Fonyódra* utazott, hogy az állomástól, illetve a menetirányítótól segítséget kérjen.

Fonyódról — ismét autóstoppal — vonatához sietett. A kért segítség azonban késett. A vonatvezető így a vonaton utazó *Szűcs Péter* főhadnagyot és 46 katonáját kérte, vállalják a „pályamunkás" szerepét.

Zuhogó esőben, 110 perces munkával szabaddá tették az utat. A katonák dicséretet érdemelnek. A fonyódiak már kevésbé. A szakaszkezelő pályamester és a vonalfőnök ugyanis csak *a zivatar után* — amikor ismét kisütött a nap — *jelent meg a helyszínen,* emberek nélkül. Addigra persze már minden rendben volt. A vonat folytathatta útját.

Foki István

Negyven év után

A békéscsabai pályafenntartási főnökségen mindenki csak Károly bácsiként tiszteli *Fodor Károly* oktatótisztet. Negyven éve annak, hogy a vasút szolgálatába lépett és *a pályamunkásból 900 ember tanítója, nevelője lett.* Munkatársai szerették, tisztelték. A vasút iránt érzett szenvedélyét pedig csodálták.

Negyven évi szorgalmas munka után augusztus 15-én nyugdíjba ment.

★

Negyvenkét év nagy idő. Ennyit töltött *Kiss Lajos* váltókezelő a vasút szolgálatában. Fiatal korától kezdve szorgalmas, tevékeny ember volt. Mint váltóőr éberen ügyelt a vasúti forgalom biztonságára. Az újjáépítésből is példásan kivette részét. Dolgozott Balatonfűző állomás felrobbantott vágányhálózatának helyreállításán, építette az akarattyai lerombolt alagutat. 12 évig volt Alsóörs állomás szakszervezeti bizottságának titkára.

Jó munkájáért többször kapott rendkívüli előléptetést és kiváló dolgozó kitüntetést.

★

Szabó István műszaki felügyelő 1927 augusztusában lépett a vasút kötelékébe. Dolgozott a veszprémi, a lévai, a marosvásárhelyi és a zombori osztálymérnökségnél. *De szíve, a táj szeretete mindig visszahozta a Balaton mellé.*

Tapolcán ő szervezte meg a szocialista brigádmozgalmat. Munkatársai, beosztottjai azóta többször elnyerték már a szocialista brigád, főnöksége pedig — hazánkban elsőnek — a szocialista pályafenntartási főnökség címet.

★

Kívánjuk, hogy még hosszú ideig erőben, egészségben töltsék nyugdíjas éveiket.

Boldizsár Gyula
Bognár Károly

GRÁNITHITTEL!

Hajnali négy. A pirkadati köd
az alsó város mellére zuhant.
Nyugtalan imbolygó csendet köhög
mit nem zavar meg semmiféle hang.
A sárga utak kavicsos kemény
husán pimaszul babrálgat a szél
s akár tükörből ejtett sima fény
egy kósza sugár épp cipőmre ér.

Otthonom a vasút közelében.
Arra igyekszem sietve — haza —.
A vágányokról fémesfehéren
tekint felém a dolgos éjszaka.
Füttyjelek... lengő zászlók... vagonok...
éber szemafór villogtatja fényét...
egy mozdony ásít s mellette konok
makacsul megbújuk a sötétség.

Most vonat robog, fékez mellettem.
Nyögnek bele a karcsú pullmanok.
Sűrű gőzgomoly kering köröttem...
szédülök... — szinte — földre zuhanok...

A gép megpihent. Csak a gőz szakít...
Halk rezdülések fülemig érnek...
a felkelő nap szemembe vakít...
— ocsudom — s újra tudom, hogy élek!

Sincsattogásként lüktetnek bennem
az acélosan hajlékony erek...
— Érzem a rámtörő veszélyek ellen
melyekre minden nap ráébredek
oly szilárdan kell végig menetelnem
ahogy a félvilágnyi ejt viszik
hajnali négykor, tömött menetben
a csontkopogású teherkocsik!

Radnóti István

Cikkünk nyomán

Válasz Budapest Nyugati pályaudvar dolgozóinak levelére

Kedves Elvtársak!

Abban a reményben válaszolunk a hozzánk intézett nyílt levélre, hogy ezzel talán valóban sikerül a felvetett kérdésre megoldást találni.

Teljes mértékben egyetértünk azzal, hogy a Nyugati pályaudvarnak pontos elemzésre van szüksége. Azzal is tisztában vagyunk, hogy a helytelen adatokat tartalmazó elemzésnek milyen következményei vannak. Mégis az „elemzésszerkesztő szakbrigád" ide küldésétől és az így felajánlott segítségtől egyelőre eltekintünk, mert úgy érezzük, hogy csekély vasúti szakképzettségünk, tapasztalatunk és gyakorlatunk ellenére is képesek vagyunk pontos adatfelvételből pontos elemzést készíteni.

Ellenben a pontos adatfelvétel elkészítéséhez kérünk segítséget. Az adatfelvételt ugyanis a Nyugati pályaudvar honállomáshoz tartozó vonatvezetők végzik. Őket kell tehát megfelelően kioktatni annak szerkesztésére. Ugyancsak őket kell utasítani arra is, hogy a CSD-től ne vegyenek át helytelenül összeállított vonatokat, valamint az irányítóbla nélküli bejegyzés helyett a kocsi megállapított rendeltetési állomását jegyezzék be a vonatfelvételi lapra.

Sturovóban a személypályaudvaron MÁV forgalmi alkalmazott nem teljesít szolgálatot, ezért a vázolt teendőket a vonatvezetőnek kell ellátnia. Ha e teendőihez segítségre van szüksége, akkor távbeszélőn érintkezésbe léphet a MÁV állomásirányítóval, aki természetesen mindenben támogatást nyújt.

A vonatok indulási idejét Sturovo különleges helyzete miatt nem tudjuk közölni. Tudvalevő, hogy Sturovónak nincs közvetlen értekezési lehetősége — többek között — Budapest Nyugati pályaudvarral sem. Ezért ha az elemzést a vonat indulása után adnánk le, azt — a tranzitáláshoz szükséges időt is figyelembe véve — csak a vonat érkezése után kapnák meg. Úgy gondoljuk azonban, hogy az igazgatósági menetirányító készséggel megmondja az indulási időt, ha ilyen kérdéssel fordulnak hozzá.

Abban a reményben, hogy válaszunkkal elősegítettük a kérdés rendezését, üdvözöljük az Elvtársakat.

Sturovo MÁV képviselet dolgozói

★

A fenti válasszal nem mindenben értünk egyet. A képviseletet azért hoztuk létre Sturovóban, hogy az a szó igazi értelmében minden tekintetben képviselje a MÁV érdekeit. Ez azt is jelenti, hogy a nemzetközi személyszállító vonatokat is nekik kell átvenni a CSD-től. Ha ez így van, magától értődik, hogy a pontos elemzést is a képviseletnek kell elkészíteni, nem a vonatvezetőnek. Jóllehet a vonatok átvételével kapcsolatos manuális munkát gyakorlatilag a vonatvezető végzi, de bármilyen rendellenességet tapasztal, közvetlenül nem léphet érintkezésbe a csehszlovák vasutasokkal. Erre kizárólag a MÁV sturovói képviseletének vezetői illetékesek. Az értekezési nehézséget elismerjük. *(A szerk.)*

Nagy közönségsikert aratott a schwerini vasutas vegyeskar

Tíz napot töltött hazánkban a schwerini vasutasok *Theodor Körner* vegyeskara. Vendégeink augusztus 15 és 25-e között *Debrecenben, Szegeden, Budapesten* és a vasutasszakszervezet *szántódi* üdülőjében adtak műsort.

Schwerini barátaink kórusát *szeretettel és nagy lelkesedéssel köszöntötték útjuk során mindenütt.* A dal után érdeklődők százai igaz barátokat, tehetséges művészegyüttest megillető tapssal köszöntötték a 60 tagú kórust.

A béke és barátság követei

A schweriniek rászolgáltak a tapsra. Műsorukat sokoldalúság, műfajgazdagság jellemezte. A közel 20 éves vegyeskar érett, tiszta intonációval adta elő a műveket. Az előadott művek minden részlete hitelesen igazolta *Arthur Weisfolg* karnagy lelkiismeretes, fáradhatatlan művészi egyéniségét, munkáját, valamint az együttes magas fokú fegyelmét és művészi érettségét. *Egyszóval összeforrott, tehetséges művészkollektívaként mutatkozott be a schwerini vasutasok, mozdonyvezetőkből, forgalmi dolgozókból, tisztviselőkből, műszakiakból és családtagjaikból álló, fiatalokat és időseket egyaránt magába foglaló dinamikus együttese.*

A béke és barátság, az NDK nemzeti kultúrájának követe volt az együttes. Ez jellemezte itt töltött napjaikat, óráikat, előadott műsorukat.

Csak igaz barátok tudják ilyen rövid idő alatt a dal, a muzsika útján a magyar szíveket megnyerni. A schwerini kollektíva *három új dalt hozott ajkán magyar nyelven,* melyért a magyar vasutasok és hallgatóság sokáig hálás marad.

A konferanszié szerepét a vidám, szellemes, a magyar nyelvre is hajlékony, a hivatásos művészekkel is szárnyalni képes előadó, *Hans Wegner* látta el, aki több mint 10 éve az együttes vezetője és a schwerini vasutas klubház igazgatója.

Őszinte elismerés

A hallgatóság őszinte elismerésétől és tapsviharától kísért műsorok után *baráti találkozókra, összejövetelekre került sor,* melyeken a helyi vendéglátók, szakszervezeti művészegyüttesek — akik a műsorukban közreműködtek — és szakszervezetünk területi, üzemi szerveinek képviselői, a vasútigazgatóságok és vállalatok, valamint a pártszervezetek képviselői is részt vettek.

Az együttes tagjai a balatonszántódi vasutas üdülőben tett látogatásuk során *mohón élvezték a magyar tenger szépségét és gazdag napfényét.* Este pedig közel másfél órás műsorral szórakoztatták a vasutas és környékbeli üdülők beutaltjait.

Elutazásuk előtti napon műsoruk néhány különösen szép részletéről a *Magyar Rádió* stúdiójában készítettek felvételt.

Tíz kedves, felejthetetlen nap után augusztus 25-én búcsúztunk az együttestől, a szocializmust építő Német Demokratikus Köztársaság schwerini vegyeskórusától.

Kovács János

Hans Wegner a műsort konferálja

Az esőcsináló mozdonyvezető

Az indulás még messze volt. A 328 623-as számú mozdony méltóságteljesen pöfékelt a *Déli pályaudvaron.* A mozdonyvezető unottan könyökölt az acélparipa „ablakánál".

Csak akkor lépett akcióba, amikor az állomási dolgozók egy csoportja az üzemi konyháról visszafelé jövet, a mozdony mellé ért. A gép ebben a pillanatban prüszkölni kezdett. Ontotta, fújta a gőzt, permetezte az esőt. Ahányan voltak, annyifelé rebbentek. Csak *Erdősi Sándor* főintéző maradt ott földbe gyökerezett lábakkal. Nem akart hinni a szemének. *A fehér ingén és a világos nadrágján egyenletesen szétszórva, olajcseppek éktelenkedtek.*

A mozdonyvezető ízetlen tréfája bizony rosszul sikerült. De nem ez az első eset, hogy *Mihalek István* mozdonyvezető unalmas perceiben ezzel szórakozik. Leszokhatna már a játékról.

F. L.

Nem Csáky szalmája

Sarkad állomáson számos kiselejtezett személykocsi vár sorsára. Az állomás környékén játszadozó gyerekek az utóbbi időben sok kárt okoznak ezekben a kocsikban. *Rongálják a meglevő ép berendezéseket, kiparittyázzák az ablakokat.* Népgazdasági szempontból is értékes anyagok mennek így veszendőbe,

Az illetékesek törődjenek többet a különböző állomásokon tárolt kiselejtezett vasúti személykocsikkal.

B. Gy.

Ők tizenegyen...

Jól szerepeltek a BVSC versenyzői az Universiade viadalain

Vívók, úszók, vízilabdázók, egy atléta és egy röplabdázó — *összesen tizenegyen* — képviselték a BVSC színeit a főiskolások budapesti „olimpiáján", az Universiadén, amely 35 ország mintegy 2500 fiataljának részvételével *a sportok történetének egy mozgalmas, kiemelkedő eredményekben gazdag fejezetévé emelkedett.*

A vasutasok sportegyesületének főiskolásai közül *dr. Kamuti Jenő* immár negyedik alkalommal lépett az egyéni tőrvívó küzdelmek után a dobogó legmagasabb fokára. *Torinó, Szófia, Porto Allegre* után most *Budapesten* is bebizonyította, hogy kitűnő versenyző, aki a holtverseny utáni újravívás során *élete eddigi egyik legnagyobb ellenfelét, a szovjet Putyatyint győzte le*, aki a párizsi világbajnokságon és most a Sportcsarnok melletti edzőteremben összesen hat alkalommal győzött ellene.

— *Az volt a tervem, hogy feltétlenül úgy búcsuzom az Universiadétól* — mondta a döntő előtt a MÁV Kórház sebészorvosa —, *hogy legalább a döntőbe bekerülök. Ha ez sikerül, nyugodtan vívok, különösebb veszteniválom nincs, hiszen e búcsú alkalmával sem vallottam szégyent...*

Azután elkövetkezett a döntő, amelyen — mint mindig az Universiade versenysorozatain — határtalan higgadtsággal, küzdeniakarással és elszánt támadó szellemben vívott. *S így született meg a nagyszerű, negyedik győzelem.*

Dr. Kamuti Jenő: aranyérmes!

— *Amikor újravívásnál ismét felálltam a pastra Putyatyin ellen* — mondta győzelme után —, *már éreztem, hogy győzni fogok. Végre kiismertem vívását, s a sok vereség miatt érzett gátlásaim is elmúltak...*

Szerdán este a *Nemzeti Sportuszodában* három BVSC-vízilabdázó számára következett nagyon nehéz erőpróba: döntő küzdelem a kitűnő szovjet válogatott ellen. A magyar válogatott, amely a torna során mérkőzésről mérkőzésre javult fel, ekkor is kitűnően küzdött, s a nagyszerű 5:3 arányú győzelem hozta magával, hogy

Dr. Konrád I. Sándor, Konrád III. Ferenc és Katona András: aranyérmes!

Dr. Konrád I. Sándor — miként dr. Kamuti Jenő — a MÁV Kórház sebésze, 25 éves, egy esztendeje orvos, célratörő, nagyon komolyan gondolkozó sportember, aki nehéz tanulmányai mellett *dicséretesen végezte el egyetemi tanulmányait*, s most a kórházban is példamutatóan dolgozik. Öccse, *Konrád III. Ferenc* orvoskari előkészítőre jár, 20 esztendős, jelenleg még a MÁV Hidépítési Főnökségnél. A magyar vízilabdasport nagy reménysége. A harmadik BVSC vízilabdázó *Katona András*, gépészmérnök, a *Déli fűtőház* dolgozója, 27 éves. Mind a sportban, mind az életben kitűnően megállja he-

DELY PÉTER SIKERE LENGYELORSZÁGBAN

A Lengyel Sakkszövetség az idén harmadízben rendezte meg Polanica Zdrojban a nemrég elhúnyt világhírű lengyel nagymester, *Akiba Rubinstein* emlékversenyét. A versenyen 14 sakkozó indult. A magyar színeket *Dely Péter* nemzetközi mester képviselte. Dely kitűnően szerepelt. A háromhetes küzdelem után a szovjet *Vaszjukov* nemzetközi nagymesterrel együtt 9 és fél pontot szerzett, s ezzel a két versenyző az 1. és 2. helyen végzett.

Egy ezüst- és két bronzérem fűződik a BVSC-sportolók nevéhez az úszásban:

Lenkei Ferenc ezüst- és bronzérmes, Száll Antal és Such Ida a 4x100 m-es váltóban bronzérmet szerzett

Mindketten a Nyugati pályaudvar jogügyi előadói s a jogi egyetem másodéves hallgatói. A 20 esztendős *Lenkei Ferenc* a 200 méteres mellúszásban 2:34.7 perces országos csúccsal lett második az Universiade-csúcsot úszó japán *Csurumi* mögött. Bronzérmeket nyert a 4x100-as vegyesváltóban, s — *Száll Antallal* együtt — a 4x100-as gyorsváltóban. Egyformán szerény, halkszavú a tanulásban és a sportban is szorgalmas fiatalok.

A vívók mezőnyében az orvostudományi egyetemre járó tőröző, *Fenyvesi Csaba* — meglepetésre — három győzelmet aratott a román válogatott ellen, de ez sem volt elegendő a döntőbe jutáshoz a csapatküzdelmek során. Itt küzdött egyébként *Kamuti László* is, *Erdős Gábor* tartaléka volt az aranyérmet szerzett párbajtőr csapatunknak.

Jól szerepelt *Bokros Zsuzsa*, a TF hallgatója a női röplabda-csapatban, és Such Ida, a 4x100 m-es váltóban bornzérmet szerzett *Such Ida*, a MÁV Számviteli Főnökségének dolgozója, a TF levelező hallgatója.

Ők tizenegyen méltóképpen képviselték a BVSC színeit...

Maros László

Kirakás – berakás

— *Amelyik csapat előbb rakja ki a kocsiját, az kapja a két bajnoki pontot*

(*Pusztai Pál rajza*)

Mozgalmas az élet a felújított SZVSE-pályán

Négy évi kihaltság után ismét benepesült a zöld gyep, a vörös salak. *A szegedi vasutas sportolók ma már saját otthonukban, szép és egészséges környezetben öregbítik a nagy múlttal rendelkező vasutas sportegyesület hírnevét.* Már az első sportesemény is sok sportszerető barátot, régi vasutas sportolót vonzott a sporttelepre. Beszéltek a jelen és a múlt sportjáról, de beszéltek a tennivalókról is. A múlt sportjáról kiállítást is rendeztek.

Versenydíjak, érmek, oklevelek, régi sportképek, elsárgult napilapok, sportújságok hirdetik *az 1919 óta napjainkig megtett sporteseményekben gazdag utat.* 1926-ban a Színház és társaság című folyóiratban olvassuk: *Vasutas —KAC 6:0.* A csapatban játszó és még ma is élő *Wilhelm, Vég, Faragó, Agócsi, Lieb, Karlócai I.* és *II.*, őszbecsavarodott fejű nyugdíjasok unokákkal olvassák a régi dicsőségeket. A Délmagyar című napilap 1936. június 28-i száma *Munka után Maratoni futás* címmel megírja, hogy négy olyan futója van a vasutasnak, amilyen a finneken kívül Európában nincs. Ez a négy sportember: *Gyetvai, Csonka, Bartók* és *Szalma*. Közülük csak Csonka és Szalma él. Ma 65 évesek.

A kassai maratoni versenyek dicsőségét hirdeti a nemzetek kupája, amit a négy szegedi futó három ízben nyert meg. A Délvidéki Sportújság 1937. május 3-i száma írja: *„Elkészült a szegedi vasutasok sporttelepe"*. Pár év múlva azonban az úrlovasok lovasversenye tönkre is tette...

Az újjáépített sporttelepet *a XV. vasutasnapon vették újra birtokukba* a szegedi vasutas sportolók. A piros-kék színű zászló azóta újból hirdeti az 1919-ben alakult szegedi vasutasok sportegyesületének sportdicsőségét.

Sziládi Sándor

Elhunyt Magyari István

1965. augusztus 27-én tragikus hirtelenséggel elhunyt Magyari István, a pécsi igazgatóság vezetője. Magyari elvtárs 1922-ben született a Vas megyei Csánig községben. Vasutascsalád gyermeke volt, és maga is 18 éves korától dolgozott a vasútnál különböző beosztásokban. Volt forgalmi szolgálattevő, állomásfőnök, majd 1952-ben a pécsi igazgatóság helyettes vezetőjévé, 1955-ben a debreceni igazgatóság helyettes vezetőjévé, később vezetőjévé nevezték ki. Ugyanebben a beosztásban 1964-től ismét Pécsett dolgozott. Feleségén és két gyermekén kívül gyászolják a vasutas dolgozók ezrei, akik ismerték és szerették Magyari Istvánt.

Az elhunytat a Magyar Államvasutak saját halottjának tekinti.

A szerkesztőség üzeni

Kisvárdai János Miskolc, Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Fokti István, Molnár Árpád Budapest, Cserháti József, Totka Károly, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Boldizsár Gyula Békescsaba, Sárkány Dénes Győr, Behán Rózsa Kazincbarcika, Volosinovszki János Debrecen, Fő Istvánné Sátoraljaújhely, Pál Zoltán Kiskunhalas: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Boldvai Ferenc Lőkösháza, Molnár Árpád Bp. Ferencváros, özv. Venyige Gyuláné Csopak, Merősi Miklós Érd: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

31. számból: 118 900/1965. I/2. B. Előző munkaviszonyban eltöltött szolgálati idő beszámítása rangfokozat szempontjából.

118 005/1965 I/3. B. Szabadságvesztésből szabadult személyek munkába állítása.

32. számból: 119 038/1965. I/6. B Az F. H. az. Utasítás helyesbítése.

115 006/1965. I/3. D. Hazatérő magyarok utazása.

Élüzemszint felett

Kazincbarcikán az augusztus elején tartott termelési tanácskozáson *Orczy László* állomásfőnök ismertette a félévi eredményeket és a hátralevő idő feladatait. Az állomás kollektívája teljesítette az élüzem szintet. Csak egy adat: a kocsikihasználás tonnatervét 102,45 százalékra teljesítették. Számottevő forgalmi baleset nem volt.

Eredményes a Borsodi Vegyikombináttal történt megállapodás is: meggyorsult az idegen kocsik kirakása.

Behán Rózsa

HÍREK

Elismerést érdemelnek

Augusztus 2-án, a Nyugati pályaudvaron nagyszerű példáját láttuk a kölcsönös segítenlakarásnak. Ezen a napon aránytalanul sokan akartak utazni a „Hajdú expressz"-szel. Köztudomású, hogy mint motorvonat korlátozott, azaz hat kocsival és két motorral közlekedik. A személykocsik már megteltek és még mintegy 200 utas várt arra, hogy majd a vonatra járó motorkocsikon elhelyezkedik.

Kilátástalan volt a helyzet!

A szabály az szabály! A terhelést nem szabad túllépni, mert az veszélyezteti a menetidőt. De az is szabály, hogy a vasútnak mint személyek és áruk elfuvarozásával foglalkozó közlekedési vállalatnak el kell szállítani az utasokat.

A két motorvezető, Berczédi Árpád és Lázár István végignézett a várakozó tömegen és egyszerre bólintottak. Sőt — amit nem minden motor- vagy mozdonyvezető tesz meg — kimentek a tárolóvágányokra a kocsiért és azt ügyesen, gyorsan a vonatra hozták. Amikor aztán be akarták jegyezni a túlterhelést, akkor legyintettek egyet mondván: majd vigyázunk.

Valóban vigyáztak, mert a vonat, túlterhelés mellett is menetrendszerű pontossággal érkezett Nyíregyházára.

Nem nagy dolog amit tettek, talán egy kicsit kötelesség is, de az ahogy tették, az feltétlen dicséretet és elismerest érdemel.

— lyf —

— **110 fiatal nyerte el a** Szakma Ifjú Mestere jelvényt a szegedi igazgatóság területén. 37 a szegedi, 35 a kecskeméti, 25 a békéscsabai fiataloknak jutott.

— **A pozsonyi és a kassai vasútállomás** szocialista brigádjai után most Losonc állomás kollektívájával vette fel a kapcsolatot a Hatvan állomás szocialista címért küzdő vonatkísérő brigádja. A csehszlovák vasutasnap alkalmából 5 fős küldöttség utazik Hatvanból Csehszlovákiába.

— **Műsoros szolidaritási estet rendezett** a záhonyi vasutas KISZ-bizottság és a Magyarországon tanuló vietnami diákok egy csoportja a Szabadtéri kultúrotthonban. Az est teljes bevételét — mintegy 5 ezer forintot —, a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel a vasutas fiatalok.

— **Megkezdték a központi fűtés korszerűsítését**, a csőhálózat atepítését a gyöngyösi Kitérőgyártó Vállalatnál. Azokban az üzemrészekben, ahol eddig csak vaskályhával fűtöttek, szintén központi fűtést szereinek fel.

— **Fennállásának 15 éves évfordulóját ünnepelte** a közelmúltban a kiskunhalasi MÁV-fúvószenekar. A jubileum alkalmával nagysikerű hangversenyt tartottak a vasutasszakszervezet kiskunhalasi szabadtéri színpadán.

— **A közelmúltban lengyel vasutas eszperantista csoport látogatott el Győrbe.** A vendégek megtekintették a várost és környékét, majd baráti összejövetelen találkoztak a győri vasutas eszperantista csoport tagjaival.

— **Villanybojleri helyeztek üzembe** Uzsabanya állomáson a dolgozók öltözőjében. A hideg-melegvizes öltözőnek örülnek az uzsabányaiak.

— **Véget értek a szegedi ünnepi hetek.** A szabadtéri játékok ideje alatt 250 000 vendég fordult meg a Tisza-parti városban. Ennek jelentős része vonaton érkezett. Szeged állomás dolgozói példamutató munkát végeztek.

— **A vasutas eszperantó mozgalmat tanulmányozta** és több előadást tartott Csehszlovákiában dr. Ferenczy Imre, a győri csomópont üzemi és ellenőrző orvosa, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség ifjúsági tagozatának elnöke.

— **Az árvízvédelmi munkák idején** kimagasló eredményeket elért vasutasokat tüntettek ki a budapesti igazgatóságon. Csamangó Henrik főigazgató, az igazgatóság vezetője 280 dolgozónak adta át az Árvízvédelemért jelvényt és oklevelet.

— **Befejezték a Déli összekötő vasúti híd** felújítási munkálatait. Augusztus 19-től újból mindket vágányon közlekedhetnek a vonatok.

— **702 tonna szenet takarítottak meg** az év első hét hónapjában a győri fűtőház mozdonyvezetői és fűtői. A megtakarított szén értéke 456 000 forintot tesz ki.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872, üzemi: 39—77.
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 95
Szikra Lapnyomda, Budapest

A MÁV ANYAGELLÁTÁSI SZERVEIT IS ÉRDEKLI!

A 114/1965. OT—PM sz. utasítás alapján értékesítésre felajánljuk a vasút számára is felhasználható anyagokat:

különféle műszerek (hőmérők, feszmérők, vízmagasságmérők stb.)
különféle műszerek
különféle ipari szerelvények, tolózárak
Bőhler Fox Cell. elektródák 3,25 mm Ø és 4 mm Ø
VTI—1 elektródák CO₂ gázos 1,2 mm Ø es 1,6 mm Ø
szovjet elektródák 3,25 mm Ø
EK 18 8 elektródák 4 mm Ø
100×70 mm laposvas
140×60 mm. 160×55 mm, 180×45 mm, 360×20 mm laposvas
20×1.5 mm acélszalag
200×15 mm rugóacél. 40×4 mm és 120×6 mm rugóacél
Cor 1 min. acéllemezek 1, 1,5, 2, 2,5 mm
Kor 5 min. saválló acéllemez 3,5 mm
Stylbia tl8 min. acéllemez 1.5 mm
WS—5 Cr. min. acél 5 mm Ø és 16 mm Ø
WS—6 B min. acél 40 mm Ø
SM 60—11 min. köracél 12 mm Ø
CRV 150 min. köracél 20 mm Ø
Cr. Ni. 15—69 min. köracél 15 mm Ø
Cr 15 min. köracél 33 mm Ø
Ezüstacél 22 mm Ø
crom acelrúd 40 mm Ø és 44 mm Ø
Cr. Ni. acélrúd 42 mm Ø
Cor. 5 min. acélrúd 60 mm Ø
MNS 1 min. acél 100 mm Ø
35×8 mm és 40×10 mm Cor 5 saválló acél
MNSI min. laposacél 200—50 mm és 280×25 mm
WNR min. négyzetacél 40×40 mm
Vörösréz csövek 13×13, 25×30, 50×54, 80×84 mm Ø
Vörösréz rudak 13 mm Ø és 80 mm Ø, 40×40 ⊏, 60×60 ⊏, 80×80 ⊏ mm
Vörösréz rúd hatszögl. 36 mm
Vörösréz lemezek 6 mm, 10 mm
Vörösréz szalag 30×1,4 mm
Vörösréz lágyhuzalok 1,2 mm Ø és 8 mm Ø
Sárgaréz csövek 5×7 mm Ø, 6×8 mm Ø
Sárgaréz rudak 10, 18, 25 és 35 mm Ø 30×10 és 50×05 mm
Sárgaréz rúd hatszögl. 28 mm Ø és 36 mm Ø
Sárgaréz lemez 12 mm
Alu. csövek 45×5, 60×2, 80×2,5 és 108×4,5 mm Ø
Alu. rudak 20, 60, 80, 120 mm Ø
Alu. laposidomok 25×4, 50×5 és 50×10 mm
Alu. szögidomok 30×4 mm és 60×4 mm
Alu. lemezek 5 mm, 8 mm és 10 mm
Különféle axiális és centrifugál ventillátorok
Különféle légelszívó, porelszívó és tetőventillátorok
Különfele szivattyúberendezések elektromotorral, benzinmotoros szivattyú
Különféle elektromotorok
Különféle fekvő- és állóhengeres tartályok, szegletes tartályok, hydrofor tartályok, vastalanító tartályok, olajtároló tartályok, szűrőtartályok, légüstök, bojlerek
KL—760 18 m³ tárolótartályok
Kokszos ütközőelemes légszűrő
ó. v. bordáscsövek 70×2000 mm
Ívcsövek bordáscsövekhez 42 és 70 mm Ø peremek bordáscsövekhez
3600 cal. gázkonvektorok
200 l gázduplikátorok
F 38—200 gázhevítő ételfőzőüstök
R 2 Z „Ideál" gőzvasaló
Önkiszolgáló gőzüzemű melegpultok 1090×1256 mm
50 kg-os burgonyahámozó gépek
150 kg/ó MH 182 tip. húsdarálók
ÚS—38 elektromos sütőkemencék
Kov. vas mosdótámaszok acélcsőből 37 cm
Ólom S és buraszifonok 3/4, 4, 2" Ø
Különféle méretű kv. forrcsőbilincsek
Kov. vas csapajtók 250×250 mm
Különféle eternit lefolyócsövek és idomok
Különféle eternit nyomócsövek és idomok
Különféle ö. v. nyomócsövek és idomok
Különféle kőagyagcsövek és idomok
Különféle PVC lefolyócsövek és idomok
Különféle PVC nyomócsövek és idomok
Különféle villanyszerelési anyagok, motorvédő-kapcsolók, olajkapcsolók, automata-kapcsolók, nyomókapcsolók, higanykapcsolók.
Különféle úszókapcsolók, ipari kapcsolók és transzformátorok
Különféle golyóscsapágyak, csapágytartozékok, csapágyházak és siklócsapágyak
24×16×7,5 mm műszénperselyek
Különféle gumiáruk (ékszíjak, gumilemezek, gumizsinorok)
Különféle tömítések (papírtömítések, Tauril tömítések, gumitömítések)
100×65×20 mm kovácsolt láncok
Rozsdagátló hídzöld olajfesték, expresslakk, hangyasav

É. M. Csőszerelőipari Vállalat
Anyaggazdálkodási Osztály
Budapest XIII., Dráva utca 5.
Tel.: 202—046. Ügyintéző: Fliszár István

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. SZEPTEMBER 18.

Nehéz feladat vár a vasútra

Írta: Gyócsi Jenő, a 8. szakosztály helyettes vezetője

Amikor a vasút az éves tervfeladatot megkapta és a feladatokat negyedévi, illetve havi bontásban kimunkálta, majd a tárcák előzetes igényeivel egyeztette, a mérlegadatok tükrében megállapítást nyert, hogy a feladatok elvégezhetők, a terv teljesíthető.

Az éves terv alapján képzett negyedéves, illetve az első négy hónap feladata egyezett számainkkal. *(E feladat alatt értjük a felek által benyújtott havi operatív viszonylati tervekben szereplő adatokat.)* Májustól augusztusig azonban a havi operatív igények eltértek az éves terv hónapokra bontott számadataitól. Másszóval kisebb igény jelentkezett a fuvaroztatók részéről, mint amennyi az állami tervben szerepelt.

Augusztus végéig

mintegy 3 millió tonnás eltérés mutatkozott függetlenül attól, hogy áru nem maradt elfuvarozatlanul.

A tervtől való eltérés nem a vasút hibájának róható fel, hanem tervezési okokra vezethető vissza. A szeptemberre benyújtott igények — *a havi viszonylati operatív tervek alapján* — már magasabbak az általunk képzett állami tervszámoknál.

Amennyiben szeptemberre és a IV. negyedévre várható igényt úgy vizsgáljuk, hogy az magában tartalmazza az év középső részében a tervtől eltérő 3 millió tonna el nem fuvarozott árumennyiséget. *a vasútra rendkívüli nehéz feladatok hárulnak az év végéig.*

A népgazdaság által felkínált árumennyiséget a nehézségek ellenére is el kell fogadnunk, fuvarozásra fel kell vennünk, a nagyobb volumenű fuvarozásra fel kell készülnünk.

A feladatok végrehajtásánál súlyponti kérdésként kell kiemelnünk a felekkel való jó kapcsolat szükségét. A kezdeti jó kapcsolat az utóbbi időben formálissá vált. *Mindenekelőtt az élő kapcsolatot akadályozó papírmunkát kell felszámolni.* Oda kell állni szállíttatóink mellé, közvetlen segítséget kell nyújtani szervező munkájukhoz.

Mire gondolunk?

Sok helyen szervezetlenség, kényelem, sőt nemtörődömség tapasztalható az árufogadásnál, a leadásra kerülő kocsik kirakásánál. Ha rakodásról beszélünk sokan úgy értelmezik, *hogy vasúti kocsiba az árut csak berakni kell, kirakni nem sürgős. Sajnos sok esetben a vasút dolgozói is így viszonyulnak e fontos kérdéshez.* Az áruk kirakására, a vasúti kocsik soronkívüli felszabadítására igen kevesen gondolnak, még olyan vállalatoknál is, ahol lényegében a leadási kocsikból — kirakás után — fedezhetik feladási igényeiket.

Az elmúlt napokban a *Központi Szállítási Tanács* tárgyalta az őszi feladatokat és jelentős határozatot hozott. A határozat lehetővé teszi, hogy a fuvaroztatók, valamint az árut fogadó vállalatok *igénybe vehessék a nyolc hónapon keresztül megtakarított béralapot és felhasználhassák a fogadási idők meghosszabbítására, valamint a rakodási munkák fokozásánál felmerült bérek kifizetésére.* A határozat tartalmazza a *Pénzügyminisztérium*, a *Munkaügyi Minisztérium* és az *Országos Tervhivatal* együttes állásfoglalását. S nemcsak lehetővé teszi a folyamatos éjjel-nappali fogadást, illetve rakodást, hanem azokat *kötelezően elő is írja.* A határozatban szerepel a munkaszünnapi rakodások számszerűleg megállapított kocsimennyisége is.

Eszerint szeptemberben **a munkaszüneti napokon 12 000, októberben 13 000, novemberben 12 000, decemberben 10 000 vasúti kocsit kell fuvaroztatóinknak megrakni.**

A rendelkezés kiadására azért volt szükség, mert az elmúlt időszakban szombattól hétfőig — a tervtől eltérően —, *általában mintegy 4000—4200 kocsit nem vettek igénybe a fuvaroztatók.* Viszont a hét négy napján — keddtől péntekig — a tervnél számszerűleg *magasabb igényekkel léptek fel.* Az egyenletes rakodás a hét mindenegyes munkanapján, valamint vasárnaponként, lehetővé teszi *a vasút eszközeinek kellő hasznositását,* a vasút kapacitásának teljes igénybevételét.

A helytelen diszpoziciók következtében számtalan esetben előfordult elegytorlódás egy-egy fogadónál. A torlódás néha több száz kocsi lekötését jelentette. Az év hátralevő részében ahol azt tapasztaljuk, *hogy fogadásképtelenség következik, vagy következhet be, haladéktalanul intézkedni kell részleges áruforgalmi korlátozásról,* illetve a futásban levő áruk már fogadókhoz történő átirányításáról.

Fel kell lépni minden olyan törekvés ellen, mely arra irányul, hogy rövidtávú fuvarozásokra kössön le vasúti kocsikat.

Rövidtávon 1—30 km-ig, közúti eszközök igénybevételével kell a fuvarozásokat megoldani.

Lazaságokat tapasztaltunk a kocsik statikus hasznosítása terén is. *A vasúti kocsipark raksúlykapacitása az utolsó években* — főleg az utolsó időszakban —, *jelentősen bővült.* E raksúlykapacitás igénybevétele azonban nem történik meg. Gyakori, hogy fuvaroztatóink a kocsikat kihasználatlanul adják fel.

A felsorolt hiányosságok megszüntetésére, a jobb munka érdekében nagy kocsicsoportokat forgalmazó állomásokon *az árukezelési helyek és iparvágányok kiszolgálását a „B" menetrend szerinti gyakoribb kiszolgálás alapján tervszerűen kell végezni, a rakodással képzett irányvonatok mennyiségét maximálisra kell fokozni.* Az irányvonatok előjelentését, fogadását a fuvaroztatókkal együttesen, a jó kapcsolatok kiépítésével kell biztosítani.

Meg kell szervezni a forda-, a kapcsolt-fordavonatok rendszerét, azok menetrendszerű közlekedtetését, a kirakodási előkészületeket. az engedélyezett határidőn belüli kirakodásokat, *s mindent el kell követni, hogy a forda-szerelvények ne kerüljenek megbontásra.*

A cukorrépa forgalom idejére meg kell szervezni — *a gépesítés előnyeinek messzemenő biztosításával* — a szakaszos cukorrépa rakodást oly módon. hogy adott időszakban az egyes kijelölt állomások nagyobb kocsimennyiséget rakjanak. A fuvaroztató felekkel a maximális, egyenletes rakodásra kell törekedni.

A vasút kapacitását éjjel-nappal, munkaszünetes napokon egyaránt ki kell használni.

Az átvevőkkel is szoros kapcsolatot kell tartani, hogy a vasúti kocsik kiürítését a mindenkori rakodási határidőn belül végezzék el.

A határállomási feltartóztatások elkerülése érdekében *a feladásoknál mind a kocsik exportképességét, mind a kísérő iratok teljességét a legnagyobb gondossággal kell ellenőrizni.* Állategészségügyi, növényegészségügyi bizonyítványok, kiviteli engedélyek fuvarokmányokhoz való csatolását és az egész fuvarozási útvonalon ezek gondos kezelését biztosítani kell. A kocsik statikus és dinamikus terhelését maximálisan — az ésszerűség és gazdaságosság határain belül kell biztosítani.

Ha a vasutas dolgozók és a fuvaroztató felek egységesen a fentiek szerint dolgoznak, minden reményünk megvan arra, hogy feladatainkat sikerrel oldjuk meg.

Előregyártott gyalogaluljáró

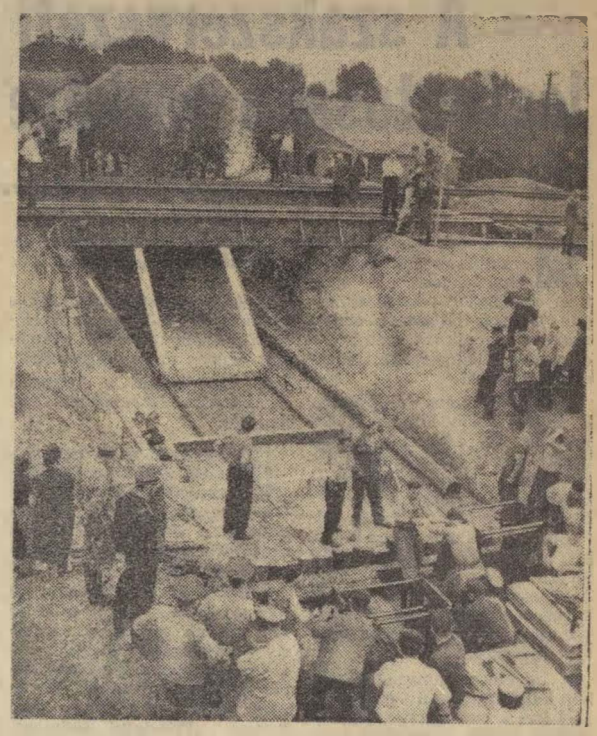
A *Budapest—Kelebia* közötti nemzetközi fővonal felújítása keretében *Kiskunhalas* állomás Kelebia felőli végénél egy gyenge állapotú régi csőáteresz helyett újat kellett építeni. A kétvágányú vasúti pálya ezen a helyen Kiskunhalas két nagy lélekszámú települését választja el egymástól. Eddig a vasúti töltésen és pályán át szabálytalanul közlekedtek az emberek, ami állandó balesetveszélyt jelentett.

Ezért a KPM Vasúti Főosztály Hídosztálya egy olyan új híd építését határozta el, mely egyben a pálya alatti gyalogátjárás céljaira is alkalmas.

A vasúti forgalom legkisebb mértékű zavarására való tekintettel *a tervező előre gyártott hidat tervezett.* A hidat a pálya mellett gyártották és a kész műtárgyat szeptember 1-én csörlőkkel juttatták helyére. *Gyalogaluljárót, illetve ilyen szerkezetű vasbeton vasúti hidat hazánkban ezzel a módszerrel eddig még nem építettek.*

Az előregyártott vasbeton aluljáró nyílása 2 m, hossza 19 m, súlya 120 tonna.

Az építés a vasúti forgalmat a hagyományos építési mód esetén szükséges 3 hónapi időtartam helyett, mindössze 10 napig zavarta.



Két csörlő segítségével a két sínszálon lassan helyére kerül a 19 méter hosszú, 120 tonna súlyú előregyártott vasbeton aluljáró.
(MTI Foto — Lajos György felv.)

Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek

A vasút első félévi eredményeinek felülvizsgálata az elmúlt hetekben befejeződött. Az értékelés alkalmával a tételes célkitűzések teljesítése mellett a szolgálati helyek egészének fejlődését is figyelembe vették. Az érdekelt szakosztályok és a járműjavító osztály szakszervezetünk közgazdasági osztályával egyetértésben *az első félévben legjobb eredményt elért szolgálati helyek közül 8 csomópontot, 33 állomást, fűtőházat és főnökséget, illetve 3 üzemi vállalatot vezérigazgatói elismerésre és pénzjutalomra javasolt.*

Az alábbiakban igazgatóságonként közöljük a vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek névsorát:

BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG

Székesfehérvár, Vác csomópont, Bp. Ferencváros, Bp. Nyugati, Bp. Kelenföld, Bp. Soroksári út, Tatabánya-felső, Salgótarján-külső állomás, Balassagyarmat fűtőház, Budapesti Építési Főnökség, Hídépítési Főnökség, Bp. Ferencváros Szertárfőnökség.

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG

Debrecen vasúti csomópont, Debrecen Szertárfőnökség.

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG

Berente, Eger csomópont, Kál-Kápolna, Füzesabony, Ózd, Gyöngyös, Bánréve állomás, Szerencs, Jászapáti fűtőház.

PÉCSI IGAZGATÓSÁG

Pécs, Balatonszentgyörgy, Pécsbánya-rendező, Sárbogárd állomás, Bátaszék fűtőház.

SZEGEDI IGAZGATÓSÁG

Mezőhegyes csomópont, Kiskunfélegyháza, Szeged, Hódmezővásárhely állomás, Kiskunhalas fűtőház, Békéscsaba kisvasút.

SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG

Szombathely csomópont, Veszprém-külső, Pápa, Keszthely állomás, Tapolca Pft. Főn., Szombathely TBFF.

MÁV ÜZEMI VÁLLALATOK

Landler Jenő, Miskolci Járműjavító ÜV, Fatelítő ÜV.

A Vasúti Főosztály alá tartozó főnökségek közül a *MÁV Építési Géptelep Főnökség* részesült vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban.

Vasutas építésztalálkozó

A MÁV építési igényeinek ugrásszerű növekedése szükségessé tette a feladatok üzem alatti megvalósítását szolgáló házilagos magasépítési szervezet életrehívását. A szervezet előkészítő tervező, kivitelező és irányító munkájában részvevő szakemberek bizonyos időszakonként konferenciára gyűlnek össze, hogy áttekintsék eredményeiket, s meghatározzák a jövő feladatait. Ezzel a céllal került sor szeptember 16-án és 17-én *a vasutas építészek III. találkozójára,* a vasúti főosztály kultúrtermében.

A találkozót a Közlekedéstudományi Egyesület vasúti magasépítési szakosztálya, a pályafenntartási és pályaépítési szakosztály magasépítési osztálya és a MÁV Vasúttervező ÜV rendezte.

A kétnapos konferenciát, melynek programjában több előadási, műszaki terv és dokumentációs kiállítás, filmbemutató és épületlátogatás szerepelt — *Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes, a műszaki terv- és dokumentációs kiállítást *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg.

FELHÍVÁS

az őszi forgalom sikeres lebonyolítására

A szocializmus építése, népgazdaságunk állandó fejlődése, valamint a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok további javulása folytán a vasút szállítási feladatai évről évre növekednek.

Az első félévben a hosszú ideig tartó árvíz miatt a népgazdaság több termelő ágazata nem tudta teljesíteni tervét, ennek következtében a fuvarozásra felkínált áruk mennyisége csökkent, így a vasút a tervezettnél kétmillió tonnával kevesebb árut szállított.

Népgazdaságunknak ezt a lemaradást pótolnia kell, ezért a második félévben a tervezettnél többet kell szállítani. Ez azt jelenti, hogy az áruszállítás 13 százalékkal több lesz, mint az első félévben volt, a múlt év hasonló időszakához képest pedig 5 százalékkal emelkedik.

A második félév hátralevő részében az őszi forgalom idején, a vasútra váró feladatok igen nagyok. A megnövekedett feladatok lebonyolításának feltételei a múlthoz képest javultak. Az újonnan beszerzett nagy teljesítményű villamos- és Diesel-mozdonyok, a számos új teherkocsi az évek óta fennálló járműhiányt lényegesen enyhítette. Természetesen a lehetőségek javulása nem minden téren egyenletes, ezért az őszi forgalmi feladatok lebonyolítása csak a munka helyes megszervezésével, az eszközök jó kihasználásával és főleg a munkafegyelem megszilárdításával lehetséges. Továbbra is elsőrendű feladat marad a balesetek megelőzése, a munkavédelem és a társadalmi tulajdon fokozott védelme. Mindezek érdekében tovább kell javítani a helyi pártszervezet, szakszervezet, szakmai vezetők, valamint az egyes szolgálati ágak és a szállíttató felek közötti jó együttműködést. Fejleszteni kell a munkaversenyt és a szocialista brigádmozgalmat. A szeptemberi szocialista brigádvezetői tanácskozásokat is fel kell használni az őszi forgalom sikeres lebonyolításának elősegítésére.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az árvíz idején a pályafenntartási és építési szolgálat feladatai megnövekedtek és emiatt a rendes pályafenntartási munkák elvégzése részben későbbi időre tolódott. A pályafenntartási munkákat a legnagyobb körültekintéssel úgy kell végezni, hogy ez a nagy forgalom lebonyolítását ne zavarja, a többi szakszolgálat dolgozói pedig a pályafenntartás nehéz helyzetét igyekezzenek jó együttműködéssel megkönnyíteni.

Az előző években a vasutas dolgozók nehéz körülmények között is sikeresen bonyolították le az őszi forgalmat. Reméljük — és dolgozó népünk elvárja — hogy ebben az évben is helytállnak és az őszi hónapokban a vasútra váró feladatokat maradéktalanul teljesítik.

Ehhez minden vasutas dolgozónak jó egészséget és eredményes munkát kívánunk.

RÖDÖNYI KÁROLY s. k.
miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója
SZABÓ ANTAL s. k.
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára

Budapestre érkezett a francia közmunka- és közlekedésügyi miniszter

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter meghívására minisztériumának több tisztviselője kíséretében szeptember 16-án külön repülőgépen Budapestre érkezett *Marc Jacquet* francia közmunka- és közlekedésügyi miniszter. A francia miniszter dr. Csanádi Györgynek egy korábbi franciaországi látogatását viszonozza.

Közösen beszélik meg a feladatokat

A tapolcai fűtőház mindössze 95 százalékra teljesítette II. negyedévi tervét. *A lemaradás oka kocsihiány volt.* A tervteljesítés lemaradása befolyásolta a gazdasági mutatók alakulását is. A tapolcai csomóponton a közeljövőben összevont műszaki konferenciát tartanak, ahol az állomás és a fűtőház vezetői a társszolgálati ágak vezetőivel *közösen beszélik meg a feladatokat.* A fűtőház dolgozói a mozdonyok tartózkodási idejét és a javítási állag százalékának csökkentését tűzték ki célul.

A szakszervezeti munka legfontosabb eszköze a nevelés

Írta: Gulyás János, a vasutasszakszervezet titkára

Az emberek gondolkodásmódjának átformálásában, a párt ideológiai irányelveinek valóraváltásában *jelentős feladatuk van a szakszervezeteknek*, mint a dolgozók legnagyobb tömegszervezetének.

A szocializmus alapjainak lerakásával egy korszakot zártunk le. Ma, amikor a szocializmus teljes felépítésén munkálkodunk, a nevelő munkát is ehhez kell igazítani. *A mérce, a szocializmus teljes felépítése.* A szakszervezet szerepét a szocializmus építésének idején az az alapvető tény határozza meg, hogy ugyan annak az osztálynak a szervezete, amelyik az államhatalom birtokosa.

A nevelőtevékenységnél abból kell kiindulni, *hogy a szakszervezeti munka legfontosabb eszköze a nevelés.* Minden feladatnak van nevelési oldala. A szakszervezetek XX. kongresszusa leszögezte: *úgy kell végezni minden szakszervezeti feladatot, hogy az eredményesen szolgálja a szocialista tudat kialakítását.* A neveléssel közvetlenül foglalkozó munkaterületek a távlati célkitűzéseken belül nagy gonddal, tudatossággal segítsék a napi feladatok megoldását.

Alapvető célkitűzésünk: *segíteni a szocializmus teljes felépítését.* Ennek érdekében a végrehajtásra alkalmas embereket nevelni. Elfogadtatni, megértetni a párt politikáját. A megértésen keresztül úgy mozgósítani, hogy készek legyenek a célkitűzések végrehajtásáért dolgozni. Megértetni az egyéni és társadalmi érdek helyes összefüggését. Olyan hatást kiváltani, hogy a szocialista gondolkodás szocialista tetté váljon. Minden dolgozó felelősséget érezzen közvetlen környezete munkájáért, tovább menve a közös cél eléréséért, a szocializmus felépítéséért, s még tovább a szocialista tábor erősítéséért.

A szakszervezeti nevelő munka tartalma a következőkben összegezhető:

a) *Erőteljes harcot vívni a dolgozók szocialista öntudatának, jellemének kialakításáért. A dolgozókat osztályöntudatra, valódi érdekeik felismerésére nevelni.* A munkásöntudat, az osztályöntudat növelésével elérni, hogy a dolgozó érezze az uralkodó osztály tagjának felelősségét és méltóságát. Éljen jogaival, öntudatosan vállalja az ezzel járó kötelességet.

b) Megismertetni társadalmi rendszerünk előnyeit, hogy a dolgozók látva céljainkat, *tudatosan vegyék ki részüket a szocializmus építéséből.* Necsak a mát lássák, hanem a szocializmus távlatait, és a hozzá vezető utat és eszközöket is.

c) Az új, szocialista erkölcs kifejlesztése, hogy a dolgozókat áthassa a közös ügyért érzett felelősség. Megmutatni helyüket és felelősségüket a szocialista gazdaság létrehozásában.

d) A mindennapi politikai kérdések, a nemzetközi osztályharc és a belső politika összefüggésének ismertetése, a béke melletti állásfoglalásra való nevelés.

e) A materialista világnézet terjesztése. E nélkül nem számolhatjuk fel a maradiságot, a babonát, a múlt idealista maradványait. S ezeken túllépve, a marxista—leninista világnézet propagálása, *mert ez a munkásosztály legfőbb eszmei fegyvere, hogy legyőzze a kizsákmányolók és az imperialisták érdekeit szolgáló nézeteket,* hogy ráébresszse a munkásosztályt történelmi hivatására, felelősségére.

f) Az internacionalizmus szellemének beágyazása a munkások gondolatvilágába. A szocialista országok eredményeinek, a tőkés országok dolgozói harcának ismertetése, *küzdelem a nacionalizmus, sovinizmus megnyilvánulásai ellen.*

g) A szocialista tudomány és kultúra eredményeit, a szocialista-realista művészet alkotásait eljuttatni a dolgozókhoz.

h) Biztosítani a dolgozók színvonalas szórakozását, pihenését.

Ezek a célok a megvalósítás során természetesen nem különülnek el. Összefüggnek és teljes egészet alkotnak, a szakszervezetek kulturális nevelő tevékenységének egészét.

Amikor azt a követelményt hangsúlyozzuk, *hogy a szakszervezetek politizáló szervezetek legyenek, abból indulunk ki, hogy a szakszervezetek nevelő szervezetek, jellegzetes munkamódszerük a meggyőzés.* Feladatuk tudatossá tenni a dolgozókban, hogy a párt programja egyben a dolgozó nép programja, s hogy államunk is az uralkodó osztály politikáját hajtja végre, testesíti meg.

De a nevelés, az agitáció, a propaganda módszereiben nem célravezető gépiesen másolni a párt vagy az állami irányítás módszereit. *A szakszervezeti nevelő munka sajátossága a szakszervezetek helyzetéből, feladataiból adódik, s arra irányul, hogy a párt célkitűzéseit, tevékenységét segítse.*

Miért kell sajátos nevelő tevékenységet folytatnunk?

1. A szakszervezeti tagságnak nem feltétele az egységes világnézet. A tagság önkéntes, a fegyelem nem lehet túl szigorú.

2. A szakszervezetek soraiban az élenjárók mellett nagy számban vannak képzetlenebbek, új dolgozók, fiatalok, akiknek körében fokozott jelentősége van *a mindennapos meggyőzésnek, az osztályöntudatra nevelésnek,* a politikai harci szellem felkeltésének, ébrentartásának és növelésének. Meg kell találni azokat a formákat, amelyekkel a legkönnyebben közel kerülhetünk hozzájuk, megragadhatjuk érdeklődésüket. *A szakszervezeti tevékenység egyik sajátossága és egyben egyik nehézsége az, hogy a tegnap még politikailag képzetlen dolgozókat fokozatosan bevezesse a társadalmi munkába, a politikai életbe, a szocializmus öntudatos építőivé emelje őket.*

3. A szakszervezetek iparáganként tömöritik a dolgozókat. Tekintetbe kell tehát venni a szakmai sajátosságokat.

4. A dolgozók élet- és munkakörülményeit javító sajátos szakszervezeti feladatok megkönnyítik az agitációt és kiinduló alapot nyújtanak a politikai neveléshez. Hiba lenne azonban a dolgozók előtt csak a szakszervezeti tagsággal járó előnyöket hangoztatni. Mindig meg kell találni a módját, hogy rámutassunk: *ezeket a lehetőségeket a munkáshatalom létének köszönhetjük.* Megtartásuk és előrehaladásunk a hatalom további szilárdításától és erősítésétől függ.

A szakszervezet nevelő tevékenységéről szólva, fokozottan kell hangsúlyoznunk, hogy a nevelés nem reszortfeladat. Eredményessége attól függ, hogy a mindennapos feladatok végrehajtását a szakszervezeti aktivisták hogyan tudják összefogni a neveléssel. *A szakszervezeteknek úgy kell végezniök mindennapos tevékenységüket, képviselni az egyesek vagy csoportok érdekeit, hogy összekössék azt az egész osztály érdekével, s a munkásosztály érdekeit az össztársadalmi érdekkel anélkül, hogy károsodás erje az egyént.* Csak ha ez az összefüggés világos, ha felismertük, hogy mindenekelőtt a mindennapi szakszervezeti munkának kell politikai tartalmat adni, akkor beszélhetünk helyesen értelmezett nevelő tevékenységről.

Máriaújfalutól az országhatárig

Szitál az eső. *Szentgotthárd* állomáson nedvesen csillognak a sínpárok. Egy pályamunkás csoport a hármas számú vágányt szabályozza. Lehetnek vagy tízen, ahogy így kapásból összeszámolom. Napszívta kék vászonruhájukra szemlátomást visszalopják az esőcseppek a hajdani vadonatúj színt. Nem törődnek a „nedves" idővel, olyannyira, hogy még azt sem veszik észre, amikor *Koller Jenő* pályamesterrel megállunk mellettük. Kísérőm *Decsi Imre* szólítja. A munkából felegyenesedő sovány emberről sok jót hallottam a rövid úton, míg a hivatali helyiségből ideértünk. Az arcáról leolvasható őszinte nyíltság, az egy csapásra rokonszenvet kivívó barátságos vonások csak megerősítik bennem az előmunkás érdemeit.

A brigádtagok szeretik

Kíváncsian várakoznak a többiek.

— *Pár percről van szó* — mentegetődzöm előttük —, *s máris jön vissza az szb-titkár elvtárs...*

— Hogy-hogy csak szb-titkár? *És a többi tisztség?* — apellál az egyik pályamunkás. — Ő a mi szocialista brigádunk vezetője és nemrég kitüntették a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával! — Ezt úgy mondta, mintha ő kapta volna a kitüntetést.

A brigádtagok szeretik és büszkék Decsi Imrére. Nem csoda, hisz vannak köztük, akik már tizenhét éve ismerik, azóta együtt dolgoznak vele. Tizenkét éve a szakszervezeti bizottság tikára. A pályamesteri szakaszon mindenki szervezett dolgozó, s tagdíjelmaradás szóba sem jöhet.

— *Mindennel meg lennék elégedve: bírom a tagság bizalmát, a legkisebb bajjal is már hozzám fordulnak, de legnagyobb bánatom, hogy szakszervezeti üdülésre nem tudom rávenni őket* — mondja kissé méltatlankodva, de mindjárt meg is magyarázza az ok és okozat közti összefüggést — *Az emberek több mint kilencven százaléka vidéki. Otthon az asszonyok a termelőszövetkezetekben dolgoznak, nyáron mindenki siet haza és segít a feleségének. Na, meg aztán van épp elég dolog a ház körül is. Nem lenne egyiknek sem nyugta, mert ki tud pihenni,*

Decsi Imre szb-titkár

ha otthon várja a temérdek munka?

Hirtelen nem tudom, miről kérdezzem; a négyszeresen szocialista címet elért brigádjáról, a rábízott munkákról, a 6,8 kilométeres vonalszakaszon, mely *Máriaújfalutól a nyugati országhatárig terjed,* vagy az árvíz idején az éjszakai vonalbejárásokról? Mintha kitalálta volna gondolatalmat, a legfrissebb eseményre tereli a társalgást.

Éjjel-nappal dolgoztak

— *Meglepetés volt. Nem is számítottam a kitüntetésre. Azt tettem, amit a helyemben más is megtett volna...* Az árvíz sújtotta rész a brigádunk szakasza. Három kilométer hosszúságban eláztatta a víz a vasúti töltést. Csak 25 kilométeres sebességgel haladhattak át a vonatok...

Éjt nappallá téve dolgozott Decsi Imre a brigádjával, s a harmadik reggelen már újból a megszokott sebességgel roboghattak a vonatok Máriaújfalu és Szentgotthárd között. *Az éjszakai vonalbejárásokon mindig Koller Jenő pályamesterrel tartott.* A veszélyes időszakokban csak rövid időre „nézett" haza, hogy meggyőződjön, biztonságban van-e a család, mert a falut is körülzárta a víz. Alig érkezett, már fordult is vissza, nagy gumicsizmáiban átszelte a kiöntött területet, sietett oda, ahol nagyobb szükség volt rá. Családokat mentett a honvédséggel együtt.

Másfélmilliós kár helyreállítását végzik

Decsi Imre megérdemelte a kitüntetést, mert nemcsak a nehéz napokban, hanem most is az árvíz sújtotta szakaszon éppoly igyekezettel, lendülettel dolgozik brigádjával, mint akkor. *Másfél milliós kár helyreállítását vállalták az év végéig.* Hamarosan kezdik a vízzsákos pályarészek kiszedését. A hidak helyreállításához a terméskövet, betonaljakat már helyszínre szállították.

— *Van munka elég, csak győzzük* — mondja, majd így folytatja:

— *Az apám is pályamunkás volt, már 1906-ban itt dolgozott az öreg. Hogy apáról fiúra száll-e a szakmai örökség? Nem, a nagyobbik fiam már biztosan nem lesz pályamunkás. Ipari tanuló Szombathelyen az Építőipari Vállalatnál. A kicsi meg még iskolás. Majd meglátjuk, mi lesz a kis „többsincs"-ből.*

Horváth Anita

Tanácskoznak a vasút szocialista brigádvezetői

A vasutas szocialista brigádmozgalom ismét egy állomásához érkezik. Szakszervezetünk és a Vasútl Főosztály a Szakmai Kollégium 1965. augusztus 25-i ülésén úgy határozott, hogy szeptember és október hónapban *valamennyi vasútigazgatóságnál és üzemi vállalatnál szocialista brigádvezetői tanácskozásokat kell tartani.* A mozgalom értékelése és a további feladatok meghatározása az igazgatóságok vezetőinek vagy helyetteseinek, üzemi vállalatoknál pedig a vállalatvezetőnek, illetve helyetteseinek a feladata. *A tanácskozások megszervezéséért, a beszámolók elkészítéséért a gazdasági és szakszervezeti szervek vezetői együttesen felelősek.*

A második ötéves terv sikeres befejezése érdekében ezeken a tanácskozásokon kérni és igényelni kell a szocialista brigádvezetők segítségét. Az év első fele kedvezőtlen szállításai miatt mintegy 3 milliő árutonna lemaradását kell behozni. A szocialista brigádok ebben a munkában sokat tudnak segíteni.

A szocialista brigádvezetők tanácskozására igazgatóságaink és területi bizottságaink minden előkészületet megtettek már. A *miskolci igazgatóság* és területi bizottság szeptember 13- és 15-én meg is tartotta a brigádvezetői tanácskozást.

A kezdet tehát megtörtént. Reméljük, hogy a folytatás eredményes lesz.

A most folyó tanácskozások során és az azt követő időkben minden gazdasági, mozgalmi és szocialista brigádvezető, valamint szocialista brigádtag munkáján keresztül bizonyítsa be és *mozgósítsa a dolgozókat a minőségi munkára, az anyagtakarékosságra, az exportkötelezettség teljesítésére, a szocialista munkaerkölcs, az újítómozgalom továbbfejlesztésére, a lemaradások behozására, az anyagi ösztönzők hatékonyságának továbbfejlesztésére.*

Bízunk abban, hogy így lesz!

Milyen legyen a jó vezető

Vezetőképző tanács alakult a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vezetőképző Tanácsa augusztus 22-én tartotta alakuló ülését. *Horn Dezső,* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a tanács elnöke, ebből az alkalomból a következőket mondotta:

— *A vezetőképző tanács megalakításával olyan célkitűzések megvalósításához kezdünk hozzá, melyek fontosságát és helyességét egyre többen ismerik fel hazánkban. Azt, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vezetőképző Tanácsot állított fel — biztosra veszem —, a nálunk vezető beosztásban levők közül sokan egészen természetesnek tartják, és helyeslésel fogadják. De lesznek olyanok is, akikben a hír hallatára felvetődik a kérdés, mi a célja a vezetőképző tanács szervezésének?*

Vezetőink, és általában dolgozóink tájékoztatása érdekében először arról kell beszélni, hogy egyáltalán *miért van szükség vezetőképzésre,* és csak azután a most felállított vezetőképző tanács munkájáról, feladatairól.

Ismeretes, az MSZMP VIII. kongresszusa is felhívta a figyelmünket: *a gazdasági vezetés megjavítása további előrehaladásunk feltétele.* Ezzel kapcsolatban nem árt rámutatni arra, hogy hosszú ideig nagyon leegyszerűsítettük magunkban a *jó vezető* fogalmát. Bár túl vagyunk a leegyszerűsítések és túlzások időszakán, még ma is sokan úgy vélik, hogy a jó vezetőnek főként két ismérve van: *a személyi rátermettség és a szakismeret.*

Az élet azonban ezt a felfogást is túlhaladta. A színvonalas, korszerű vezetéshez a megfelelő személyi adottságokon és szakmai műveltségen felül speciális vezetési ismeretek is szükségesek.

A vezetéselmélet, a szervezéselmélet, az emberekkel való bánás, a legjobb munkakörülmények biztosítása külön tudománnyá váltak. Az igazán eredményes gazdasági vezetés érdekében minden vezetőnek el kell ezekből sajátítania annyit, amennyi az ő vezetői munkahelyén szükséges. Ezeknek a sajátos vezetési ismereteknek a megtanítttatása a vezetőképzés feladata. Aki megfordul külföldön, vagy aki figyeli a külföldi szakirodalmat, az tudja, hogy nemcsak a kapitalista országokban, hanem *a baráti országokban is évek óta foglalkoznak vezetőképzéssel.* Hazánkban is több helyen van már az iparban kísérleti jellegű vezetőképzés. Magunkévá kell tenni és nálunk is meg kell honosítani ezt a külföldön bevált, a szocialista országokban is fontosnak tartott szakemberképzési formát.

A közlekedés és hírközlés speciális jellege folytán bizonyos kérdésekben speciális feladat a közlekedés és a hírközlés számára történő vezetőképzés is. A vezetőképző tanácsot éppen azért hívta életre a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, hogy az általános vezetési ismeretek mellett a speciális tudnivalók megfelelő teret kapjanak, és így helyes irányban induljon meg a vezetőképzés a minisztérium egész területén.

A vezetőképző tanács tagjai: az egyes közlekedési ágazatok, a posta, a közlekedésépítés, a közlekedési javítóipar, a tárca dolgozóit magába tömörítő négy szakszervezet képviselői, valamint a minisztérium műszaki fejlesztési főosztályának, pénzügyi főosztályának, személyzeti és munkaügyi főosztályának vezetői, és természetesen a minisztérium pártbizottsága is.

A vezetőképzést sorrendben felülről lefelé, illetőleg a központból a terület felé haladva kívánjuk megoldani. Gondos előkészítés után fokozatosan kívánunk előrehaladni ebben a kérdésben. *Nem látszateredményekre törekszünk, hanem arra, hogy jelenlegi és jövendő gazdasági vezetőink valóban, a gyakorlatban jól hasznosíthatóan magukévá tegyék a korszerű vezetéstudományi ismereteket.* Reméljük, hogy ehhez a munkához jelentős segítséget nyújt a most megalakult vezetőképző tanács — fejezte be *Horn Dezső* elvtárs.

Egy nyugdíjas vasutas visszaemlékezései

1965. szeptember 20-án lesz száz éve, hogy a *Déli Vaspálya Társaság* által épített vasútvonalon megindult a rendszeres forgalom. Ebből az alkalomból közöljük *Dávid Ernő* nyugdíjas vezető főellenőr visszaemlékezéseit, akinek apja és nagyapja is szolgált a Déli Vaspálya Társaságot.

— *Pályaőrnek lenni, és őrházat kapni, ez a palyamunkások sorából kiemelkedést jelentett. De ez sem volt rózsás élet.* A pályaőr — így apám is — családjával együtt elkötelezte magát a vasútnak. *Anyám apám felváltója volt. S emellett még 12 gyereket nevelt* Ahogy felcseperedtünk, mi is csatasorba álltunk. Én például a vonatot fogadtam, értesítést hordtam, és az őrház környékét saraboltam. *Mert a rendre, a tisztaságra akkor is nagyon ügyeltek.* 1910-ig még telefonunk sem volt, csak a harangjelző „vitte" és „hozta" a jeleket, az értesítéseket. Az akkori szolgálati szabályzat csak napi *5 óra pihenést biztosított.*

— A munka reggel *6 órakor kezdődött, és este 18 óráig tartott.* S a fegyelem? Erre csak egy példa: a vasútnál először mint kisegítő napszámos dolgoztam. Azt a vonatot, amellyel munkahelyemre jártam, egyik alkalommal lemondták. Tehát már éjszaka tudtam, hogy a reggeli vonat nem megy. Így nem volt más hátra, mint éjnek idején a legnagyobb télben *20 kilométert gyalogoltam,* mert reggel 6 órára a szolgálati helyemen kellett lennem. *A munkafegyelmet még véletlenül sem mertem megszegni, mert gyorsan túladtak volna rajtam.*

Feljegyezte:

Perlaki Gyula

Késik a gólya

Szeghalom állomáson kosarazással történik a mozdonyok kiszerelése. *Püspökladány* állomás vonatkísérői sokat zúgolódnak emiatt. 1964 novemberében a szegedi igazgatóság méltányolta kérésüket és megígérte, hogy 1965 januárjában egy gólya-szénszerelőt küld Szeghalomra.

Azóta már elmúlt a tél, a tavasz, sőt a nyárnak is vége, csak a szénszerelő nem érkezett meg.

F. I.

Gyékényesen feltették a kérdést...

Az első pillantásra a nagyforgalmú állomás benyomását kelti *Gyékényes*. A reggeli órákban, amikor oda érkeztünk, egy kivételével valamennyi vágány foglalt volt.

— *Volt már olyan nap, amikor állomásunk teherkocsi forgalma megközelítette a kétezret* — tájékoztatott *Szolnoki János*, az állomásfőnök helyettese. — *Koprivnicával, a szomszédos jugoszláv határállomással szorosan együttműködve bonyolítjuk le a forgalmat. Az elegy többsége tranzit rajkai átmenettel.*

Nem győzik a munkát

— Győzik-e a munkát?

— *Sajnos nem* — válaszolta Szolnoki János. — *Állandó torlódásokkal küzdünk. A határforgalmon kívül a kavicsbánya naponta 200 kocsit rak meg sóderral és ez csak tetézi feladatainkat.*

— Milyen segítséget kaptak eddig?

— *Igazgatóságunk intézkedett, hogy Dombóvár, Csurgó és Nagykanizsa rendezze a mi vonatainkat. De úgy látszik ott sem győzik már, hiszen az elegymozgás nagyon lelassult.*

Végigjártuk az állomást. A három tartalék munka nélkül ácsorgott. Pihentek a kocsirendezők is.

— Miért áll a csapata? — kérdeztük *Molnár György* tolatásvezetőtől, aki 23 éve dolgozik Gyékényesen, s ebből 15 évet már kocsirendezőként töltött el.

— *Négy vágányon már rendezett, indulásra előkészített szerelvények állnak, csak gép kell hozzájuk* — válaszolta a tolatásvezető. — *Az egyik szerelvénynek már gépe is van, annak meg szabad út kellene, hogy mehessen Nagykanizsa felé.* Addig mi nem kezdhetjük a frissen érkezett elegy feldolgozását, amig ezek a vonatok itt foglalják a helyet. *Legalább még két állomási és egy kihúzóvágány kellene, hogy ilyen esetben is mozoghassunk.* Ez a problémánk nem újkeletű, mégsem segítenek rajtunk. Pedig a vágányok helye megvan...

Ilyen zsúfoltság mellett nem csoda, hogy lelassul a forgalom. A kocsitartózkodás átlagos ideje pedig több mint a kétszeresére növekedett a tervezettnek.

— *Igyekeznünk kellene* — jegyezte meg az egyik kocsirendező —, *mert a kavicsbányában már 72 rakott kocsi várja, hogy behozzuk az állomásra.*

Balesetveszélyes munkahely

Szénszerelő vágánya is van Gyékényesnek, a lehető legrosszabb helyen! A vágány ugyanis a *Zákány* felőli oldalon a „lírából" ágazik ki a váltókezelő őrhely irányába és az ott álló mozdonyok, meg a szénhegyek éppen eltakarják a vágányokat a váltóőr elől. Egyébként is veszélyes a szénszerelő vágány elhelyezkedése.

— *Éppen ma reggel történt itt egy baleset* — mondotta az állomásfőnök-helettes. — *Az egyik gép széndaru alá akart kerülni. Személyzete a szabályok mellőzésével megtolatta az előttük álló két mozdonyt.* Az első mozdony becsúszott a lírába, ahol éppen indult egy tehervonat. Ha nem is súlyosan, de mindkét gép megrongálódott, a 411 397-es mozdony szivattyú törés miatt szolgálatképtelenné is vált.

Tény, hogy ezt a balesetet a felelőtlen munka okozta, de nyílván közrejátszott a szénszerelő vágány rossz elhelyezése. A lírában való mozgást így a szénszerelő vágány felől mindig veszély fenyegeti!

Ha már a problémáknál tartunk mondjuk el, hogy a *Magyar Vasútasban* megjelent *Ne hagyjuk gazdátlanul a vezényletet!* című cikk Gyékényesen is visszhangra talált

— *Segédvezénylő hiányában az éjszakai órákban nálunk is gazdátlan a vonatkiséret irányítása* — mondotta *Zámbó Tibor* vezényelőtiszt. — *Ne gondolja, hogy ez egyéni panaszom* — magyarázta — *Szolgálati érdek kívánná meg a vonatkiséret állandó irányítását éjjel is, mert a forgalom nehézségei következtében a megszervezett fordákat nem tudják tartani vonatkisérőink.*

Sok vonat elmarad, s ezeket rendkívüli vonatokkal pótolják éjszaka is. A helyben lakó vonatkisérők: *Bencs László, Tóth Imre, Kuzma István* és a többiek, ha otthon vannak, minden pillanatban várhatják a felzörgetést. Kissé már hozzá is edződtek, hogy saját fordájukra nem nagyon számíthatnak. Megértik a nehézségeket, tudják, szükségesek a gyors intézkedések, de azért ez mégsem jó így.

Igyekeznek helytállni

Toronyi László oktatótiszt, a szakszervezeti bizottság titkára arról is beszélt, hogy a nehézségek ellenére igyekeznek helytállni a gyékényesi vasutasok.

— *Tavaly három brigádunk nyerte el a szocialista címet, az idén 34 brigád 198 fővel küzd érte.* A baleseti helyzet kedvező alakulása a fegyelem erősödésének következménye és nem kell szégyenkeznünk az oktatási eredmények miatt sem. Alapszervezetünk aktivistái jól segítik a szakvonali vezetés munkáját — mondotta Toronyi László.

Gyékényes állomáson égetőek a problémák, de sajnos nem azért mert forrón süt a nyárvégi nap... Szeretnénk hiánytalanul teljesíteni szolgálatunkat, de feltették a kérdést: *hogyan?* Választ és több segítséget várnak az egész vasút és a népgazdaság érdekében.

Lőrincz János

HÁROM ÜZEMI VÁLLALAT FÉLÉVI MÉRLEGE

A vasút félévi teljesítményének értékelésekor jóleső érzéssel állapítottuk meg, hogy a 6. szakosztály felügyelete alá tartozó három üzemi vállalat a gazdasági célkitűzéseket teljesítette.

Célkitűzések	Fatelítő ÜV.	Gépjavító ÜV.	Kitérőgy. ÜV.
1. Befejezett termelési terv teljesítése	109,1 %	103,6 %	104,6 %
2. Termelékenységi terv túlteljesítése	110,8 %	106,1 %	104,8 %
3. Önköltségi terv betartása	99,4 %	97,2 %	97,2 %
4. Béralap betartása	97,5 %	98,3 %	96,5 %

A célkitűzések teljesítésének vizsgálata alapján megállapíthatjuk, hogy a *Fatelítő ÜV. teljesítette legkiemelkedőbben a gazdasági célkitűzéseket.*

Kritikai megjegyzésünk, hogy bár a béralaopal egy kissé fukarkodtak, *de a megmaradt béralapot már felhasználták. Azokat jutalmazták belőle, akik a féléves teljesítmények sikeres elérése érdekében a legtöbbet tették.* Ez az intézkedés minden bizonnyal *ösztönzőleg hat* majd a II. félév és az éves terv teljesítésénél.

Vándorzászló a legjobb üzemnek

Az üzemek teljesítését a vállalat vezetői negyedévenként rendszeresen értékelik. A féléves eredmények figyelembevételével *a legjobb teljesítményt elért üzemnek adományozzák az igazgató és a szakszervezeti intézőbizottság által alapított vándorzászlót, és a vele járó pénzjutalmat.*

Az üzemi vállalatok gazdasági és mozgalmi vezetői az önköltségi terv betartásán és a tervek túlteljesítésén kívül *gondot fordítottak a szombatvasárnapi, illetve a munkaidő után kiállított vasúti kocsik kirakására is.*

A vállalat vezetői a gazdaságszervező és irányító munka mellett rendszeresen foglalkoztak a szocialista munkaverseny hatékonyságának növelésével, a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztésével is. A *Kitérőgyártó ÜV-nél* pedig 14 brigád küzd a szocialista cím elnyeréséért.

A Fatelítő ÜV-nél a fejlődést bizonyítja az is, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva *reálisabbá tették az üzemek közötti munkaversenyt.* A feltételek között ilyeneket olvashatunk: a termelékenység fokozása, anyagtakarékosság, minőségi munka, az önköltségi terv betartása, baleset-megelőzés és a munkafegyelem megszilárdítása.

A szocialista munkaverseny hatása a fatelítőnél megmutatkozik abban is, hogy *az üzemi balesetekből származó munkanapok száma a bázishoz viszonyítva 296 nappal csökkent.* Nem történt halálos és csonkulásos baleset, társadalmi tulajdon elleni vétség és fegyelmi úton sem bocsátottak el senkit.

Sajnos azonban, hogy a Kitérőgyártó ÜV-nél az üzemi balesetekből származó kiesett munkanapok száma 31, a társadalmi tulajdon elleni vétségek száma pedig 11 nappal emelkedett. Egy dolgozót pedig fegyelmi úton bocsátottak el. A Gépjavító ÜV-nél is növekedett a fegyelmi eljárások, a társadalmi tulajdon elleni vétségek és a fegyelmi elbocsátások száma.

Kedvező eredmények

Jó eredménynek könyvelhető el, hogy a munkaértekezletek rendszeres megtartása mindhárom üzemi vállalatnál kedvezően befolyásolta a tervek teljesítését. A termelési tanácskozásokon *a dolgozók által felvetett javaslatokat figyelembe vették* és a vállalatok vezetői szervező és irányító munkájukban hasznosították.

A 6. szakosztály felügyelete alá tartozó üzemi vállalatok *féléves mérlege a hiányosságok ellenére is kedvező.* Ahhoz, hogy az év végéig még előbbre lépjenek, az első félévben tapasztalt hibák, hiányosságok megszüntetésére van elsősorban szükség.

Szabó II. József

Ahol törődnek a munkaversennyel

LÁTOGATÁS A BALASSAGYARMATI FŰTŐHÁZBAN

Pompázó virágos kertjéről is híres a *balassagyarmati fűtőház.* Az iroda előtti részt vörös futórózsák borítják. *A látvány kellemes és szép.* Vajon milyen emberek azok, akik ilyen sok fáradsággal csinosítják munkahelyüket?

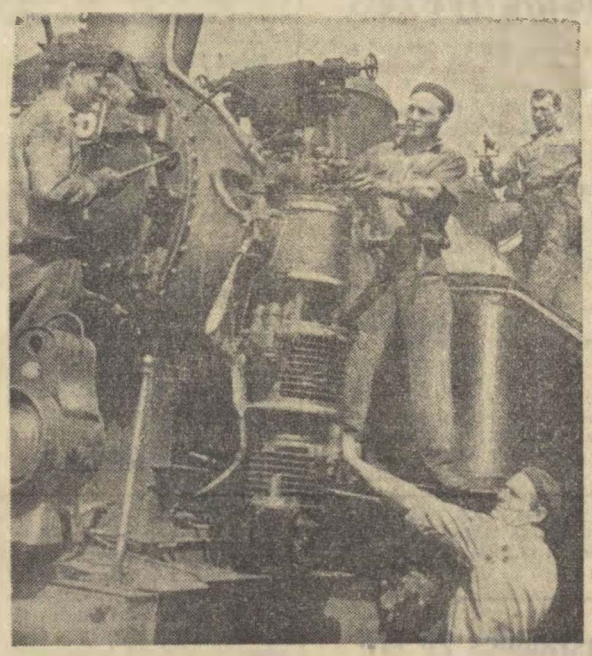
Terven felül

A szürkére meszelt épület oldalán falitáblák, rajtuk rajzok, adatok. A *Madách* és a *Május 1* lakatos szocialista brigád terven felül elkészült egy mozdony részlegvizsgájával. *A 375—1058 mozdonyon dolgozó szocialista kollektíva kilenc százalékkal csökkentette a javítási költséget, szénmegtakarítási eredményük 108 százalék.* És lehetne sorolni a többi brigád nevét is. A munkaversenyt a műszaki vezetők a szakszervezeti bizottsággal közösen igen jó együttműködéssel szervezték meg.

A korábbi gyakorlattal szemben a „vegyes" teher és személy mozdonyforduló tervet felbontották. Erre azért volt szükség, *hogy a tapasztaltabb, kipróbált mozdonyvezetőket megbízhassák a személyforgalom lebonyolításával.* Ezen a területen volt a legtöbb baj. Nem tudták a mozdonyokat gazdaságosan kihasználni. A felbontás jónak bizonyult. A fűtőház 107 százalékra teljesítette tervét. Az önköltségi tervüknek 110,9 százalékban tettek eleget.

A szocialista üzemrész címért

Jelenleg huszonhárom brigád tevékenykedik a fűtőházban. A fiókműhely dolgozói *a szocialista üzemrész cím megszerzéséért fáradoznak. A fejlődés annak tulajdonítható, hogy a munkaverseny gazdái állandóan törődnek a brigádokkal.* Az értékelés soha nem marad el, a felajánlásokat pontosan nyilvántartják és biztosítják a verseny nyilvánosságát is.



Munkában a Madách-brigád tagjai.

(Forrai János felv.)

Bódis Jenő villanyszerelő szocialista brigádja sokrétű és fáradságos feladatnak tesz eleget a fűtőházban. Ennek ellenére vállalata, hogy a beosztott segédmunkásoknak szakmallag is segít. Példájukra a többi brigádban is nagy a tanulási kedv. *Sikerrel rendezték meg a munkásakadémia előadásait,* melyeken a dolgozók sokat tanultak a képzett mérnököktől.

Sokat lendített a fűtőház munkáján a műszakiakból és mozdonyfelvigyázókból alakult komplexbrigád. A *Tóth Lászlóné* vezette női brigádot is gyakran emlegetik Balassagyarmaton. Ők mint kocsitakarítók segítik a kulturált utazást.

A szocialista kollektíva vállalkozott *a helybeli tsz patronálására, az ifjúsági park létesítésére és a politechnikai középiskola építésére is.* Példamutató az az összefogás is, ahogyan elvégzik a szabadságon levők helyett a munkát.

A balassagyarmati fűtőház virágoskertje mögött *melegszívű embereket találtunk.* Olyanokat, akik szeretettel, odaadással ápolják a barátságot, a szaktársi kötelékeket.

Forrai János

Nyárutó Balatonfüreden

Az ősz már az ajtónkon kopogtat. S ha melegít is a nap, a fénye már nem az igazi.

Elcsendesedett a Balatonpart is. A magyar tenger festői tájairól ki-ki otthonába, hazájába ment. Mert az idei nyár — ha kevés jó idő is volt —, ismét sok hazai és külföldi vendéget vonzott a kéklő víztengerhez.

A nyári csúcsforgalomból, a vendéglátásból *Balatonfüred* állomás is kivette a részt. *A kis állomás öreg falai között sok ezren fordultak meg.*

A négy pénztár — mert az idén a jegykiadó helyek számát is növelték —, a nyaralás alatt *1 millió 138 522 forintot forgalmazott.*

A sokszínű forgatagból ma már semmit sem látni. A közelgő ősz, miként a természetet, az állomást is egyhangúvá szürkítette. Azért szép ez is, mert valamit búcsúztat, s valami mást ígér. S az emlékezés mindig szép, hiszen egy kollektíva, egy kis közösség munkájára, áldozatvállalására gondolunk.

Gyimesi János állomásfőnök olyan lelkesedéssel beszél az elmúlt 50 napról — *mert a sok rossz idő miatt ennyi jutott csak az igazi csúcsforgalomra* —, mint egy felejthetetlen élményről. Pedig munka volt ez a javából.

Naponta 4—5000 utas fordult meg Balatonfüred állomáson, *ez 600-zal több mint az elmúlt év hasonló időszakában.* Növekedett a teherforgalom is. *7—800 mázsával több árut szállítottak házhoz, mint tavaly.* Még ez sem okozott különös gondot.

Az állomás dolgozói — *42 vasutas* —, kiválóan látták el munkájukat. Mindenki tudta, mikor mit kell tennie. Az állomás a féléves tervét üzemszínt felett teljesítette. Dicséret illeti *Katona Tibor* 5 tagú szocialista brigádját. A nehéz szolgálatot példásan látták el.

Jól végezte munkáját az információs szolgálat is. *Péter Mihályné* németül, *Bertók Mária* oroszul beszél. Ha a szükség úgy kívánta, *Kelemen Gyuláné* ruhatáros angol és német nyelven segítette a felvilágosítókat.

Az állomásfőnök és a munkatársak elégedettek. Csupán egy dolgot sérelmeznek. Most az új létszám megállapításkor a balatoni idény befejeztével az információs szolgálatot megszüntették. Ez azt jelenti, hogy a mindenkori *szolgálattevőnek kell ezt a munkát is elvégezni.* Ha holt idény következne, akkor nem lenne semmi baj, de itt nagyon sok üdülő télen is „üzemel". Ezenkívül különböző tanfolyamokat, továbbképzéseket tartanak Füreden. Ezért egy információsra feltétlen szükség lenne.

Szerényi József

Felkészültek az őszi szállítási feladatokra

Szerencs Hegyalja egyik legfontosabb és legforgalmasabb vasúti csomópontja. *Sátoraljaújhely* felől és a *Nyírségből* ide érkeznek, itt rendezik, majd továbbítják a szerelvényeket *Miskolc* irányába.

A *szerencsi fűtőház* 21 mozdonyával, naponta 34 személy- és tehervonatot továbbít. Azonkívül 10 ipartelepet, közöttük az ország egyik legnagyobb cukorgyárát, a *Szerencsi Cukorgyárat* is kiszolgálja. Ez nagy feladat elé állítja a fűtőház 186 tagú kollektíváját, mert a cukorrépa kampány idején 21 000-rel több kocsi érkezik, illetve távozik az állomásról, mint rendes körülmények között.

— *Ezt a nagy munkát csak közös erővel tudjuk elvégezni* — mondotta *Vanyó János* fűtőházfőnök. — *Jó az összhang az állomás és a fűtőház dolgozói között, valamint a cukorgyár vezetőivel is. Problémáinkat közös értekezleten beszéljük meg, és együttesen segítünk azokon.*

Az őszi nagy szállítási feladatokra már minden előkészület megtettek. Még azokon a gépeken is elvégezték a részlegjavításokat, amelyeknek a javítása csak az őszi hónapokban lett volna esedékes.

Augusztus 15-re befejezték a fűtőház újjáépítését is. Kibővítették a lakatosműhelyt, új hegesztő és kerékpár süllyesztővel gazdagodtak.

A fűtőház dolgozói jó eredményeket értek el a takarékosság és az önköltség csökkentésénél is. A fajlágos önköltségi tervüket *119 százalékra*, vagyis a vállalt 340 000 forint értékű önköltségcsökkentést már az első félévben 1 200 000 forintra teljesítették. Az üzemanyag-megtakarításnál is 117 százalékos eredményt értek el.

— *Fűtőházunk már négyszer volt élüzem* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Pásti Éva* üzemgazdász. — *A termelékenységnél 108, a gazdaságos mozdonyfelhasználásnál pedig 114 százalékos a túlteljesítés.* Jó munkát végzett a 15 szocialista brigád 85 tagja is.

Kisvárdai János

ŐSZI FORGALOM

— *Szerzett kirakó munkásokat?*

— *Azt nem, de póthitelt kocsiálláspénzre igen.*

(Pusztai Pál rajza)

A vasúti közlekedés korszerűsítéséért

HÁROM ÉVVEL EZELŐTT LÉTESÍTETTÉK A VASÚTI TUDOMÁNYOS KUTATÓ INTÉZET JÁRMŰKÍSÉRLETI OSZTÁLYÁT

A technika fejlődése, a közlekedés korszerűsítése és modernizálása ma már tudományosan is megalapozott módszereket követel. A cél: *mindent előre vizsgálni, kiszámítani, mindent előre tervezni.*

Csakis így felelhet meg a közlekedés, a biztonság, a korszerű, nagyobb követelményeknek.

A kísérletezésből, a fejlődés alapjainak lerakásából nagy rész jut a Vasúti Tudományos Kutató Intézetre. *Pápay István*, a járműkísérleti osztály vezetőjét kerestük fel — akit nemrég tüntettek ki a Kiváló Újító jelvény arany fokozatával —, hogy munkájukról, feladataikról érdeklődjünk.

— *A járműkísérletek eredményei alapján történik a biztonságos, menetrendszerű és gazdaságos vonattovábbítás feltételeinek meghatározása* — mondotta. — *A járművek futásjóságának kísérlete, vizsgálata ad lehetőséget a minél nagyobb kényelmet biztosító vasúti járművek kialakítására. Az esetek többségében a kocsikat csak sikeres kísérletek után lehet korszerűsíteni, műszakilag fejleszteni.*

— Mikor alakult a járműkísérleti osztály?

— 1961. év végéig a MÁV-nál csak néhány főből álló járműkísérleti csoport végezte ezt a sokrétű munkát. A gőzvontatásról a Diesel- és villamosvontatásra történő áttérés már sürgetően követelte az eddiginél lényegesen nagyobb kapacitású és technikailag is jól felszerelt járműkísérleti egység létrehozását. *Így 1962 januárjában megalakult a MÁV Járműkísérleti Főnökség.* Négy hónappal később pedig ezt a csoportot a *Vasúti Tudományos Kutató Intézethez* csatolták.

— Az elmúlt három év alatt mennyit fejlődtek?

— Osztályunk meglehetősen kis létszáma és hiányos műszerezettsége ellenére is nagyszámú kísérlettel segítette már eddig is a gépészeti szakosztály munkáját. *Az osztály felállításával egy időben vezették be a toltvonati közlekedést.* Jórészt kölcsönműszerekkel végeztük el azokat a kísérleteket, melynek feladata volt a toltvonatok továbbításához legalkalmasabb *szerkocsis gőzmozdonytípus megválasztása*, a tolt menetben és kitérőkben megengedhető legnagyobb sebességek megállapítása. E kísérletek eredményeként a 424-es sorozatú mozdonyokra a tolt menetben *a korábbi 50 km/órával szemben 70 km/óra tolási sebességet engedélyezhettünk.* Később, amikor már nagyobb számú villamos mozdony üzemelt, akkor azoknál is megállapítottuk a tolt meneti sebességet.

— A Diesel- és villamos-vontatás bevezetésével milyen új feladatokat kellett elvégezniök?

— Ez a korszerűsítés nehéz feladat elé állította osztályunkat. A vontatási mérőkocsi dinamométer berendezéseinek ugyanis csak 22 tonna volt a felső mérési határa, és így a lényegesen nagyobb vonóerő kifejtésére is alkalmas Diesel- és villamos mozdonyok prototípusain csak úgy végezhettük el a szükséges kísérleteket, hogy osztályunk kollektívája a rendelkezésünkre álló néhány hónap alatt 40 tonna felső méréshatárú nyúlásmérőbélyeges dinamométert készített.

A műszerezettség fejlesztése tekintetében tett egyéb erőfeszítések is eredménnyel jártak. Két év alatt sikerült a dinamikus mérésekhez nélkülözhetetlen *Hottinger-féle* műszerekből is a legszükségesebbeket beszerezni.

Kísérleteink nagyobb része az újonnan beszerzett Diesel- és villamos mozdonyok prototípus vizsgálatával kapcsolatosak. De természetesen a gőzmozdonyokkal is végeztünk és végzünk kísérleteket. *A közelmúltban fejeztük be a kísérleti céllal létesített nagy sebességű, kitérőn haladó vonatok futásbiztonságának vizsgálatát. Most folyó munkáink közül pedig egyik legfontosabb a különböző féktuskó anyagok összehasonlító vizsgálata.* Ennek az a célja, hogy kopásálló, jó minőségű féktuskó anyagot válasszunk — fejezte be nyilatkozatát Pápay István, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet járműkísérleti osztályának vezetője

Halácsi Dezső

Helyes kezdeményezés

A budapesti igazgatóság és a vasutasszakszervezet budapesti bizottsága *közös munkavédelmi ellenőrzést szervezett.* Három héten keresztül *48 brigádban több mint 200 brigádtag* tart ellenőrzést a budapesti igazgatóság szolgálati helyein.

A brigádok az igazgatóság osztályvezetőiből, főelőadóiból, a szolgálati helyek vezetőiből és a mozgalmi szervek tisztségviselőiből tevődnek össze.

A brigádtagok ellenőrzik, hogy a végrehajtó szolgálat vezetői és dolgozói mennyire tartják be a forgalom biztonságra és a munkavédelemre vonatkozó törvényes előírásokat. *Csamangó Henrik* főigazgató, a budapesti igazgatóság vezetője a szeptember 13-án tartott brigádértekezleten kihangsúlyozta, hogy a sorra kerülő vizsgálatnak fő célja a segítségadás, a tapasztalatok átadása. Tanulmányozni és feltárni mindazon körülményeket, amelyek

gátolják a forgalom biztonságát, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javulását.

Rámutatott, hogy a sorra kerülő brigádvizsgálat jelentősen hozzájárulhat az úgynevezett *„üzemi vakság"* megszüntetéséhez. Lényegében tehát nemcsak vizsgálatról, hanem tapasztalatcseréről is szó van.

A budapesti igazgatóság és a budapesti bizottság kezdeményezését helyesnek tartjuk.

A vasút nagy feladat előtt áll. *Az őszi és téli forgalom sikerének biztosítéka lehet, ha a műszaki előfeltételekkel egyidejűleg gondot fordítunk a forgalmat lebonyolító vasutas dolgozókra is.* A brigádvizsgálat egyik célja az, hogy az igazgatóság a téli felkészülésről is képet kapjon.

T. J.

Dombóvár—Pusztaszabolcs 20 óra

A tolatós teher személyzete fáradtan, éhesen és főleg nagyon mérgesen érkezett Pusztaszabolcs állomásra. Rossz hangulatuk egyetlen oka *a 20 órás út volt. Táczi Ferenc* vonatvezető ezt a következőképpen mesélte el:

— *Augusztus 26-án 12 órakor jelentkeztünk Dombóváron, hogy az 1095/1099-es vonattal Pusztaszabolcsra induljunk. Az indulásra azonban* — még ma sem tudjuk miért —, *csak 12 órai várakozás után, éjjel 24 órakor került sor. Kurd-Csibrák állomáson egy kocsi kisorozására 4 órát vártunk,* s így ment ez a többi állomáson is. *Sárbogárdon* — annak ellenére, hogy az állomáson tolató személyzet van —, a forgalmi szolgálattevő a mi csapatunkat jelölte ki a tolatás elvégzésére. *Végül is 27-én este 20 órakor, 20 órai fáradságos út után Pusztaszabolcsra értünk.*

Kinek jó ez?

Molnár Árpád

Hasznos tudnivalók

a betegség címén távol töltött idő igazolásáról

A Magyar Vasutas 1965. január 16-i számában foglalkoztunk a társadalombiztosítási tanácsok vitásügyi határozatai alapján követendő intézkedésekkel. Kifogásoltuk, hogy egyes szolgálati főnökségek *kivizsgálás nélkül igazolatlannak minősítik a dolgozóknál azokat a napokat*, amelyekre a társadalombiztosítási tanács a táppénz megvonását határozta el.

Helytelen gyakorlat

A szolgálati főnökségek egy része a cikkben közöltek ellenére még mindig *a régi, helytelen gyakorlatot folytatja.* Ezek felszámolásának elősegítésére közöljük a helyes eljárást.

Az a dolgozó, akit az illetékes MÁV ellenőrző orvos betegállományba vesz és részére a Beteg-lapot — 917—355 sz. MÁV Eü. minta — kiállítja, *mindaddig igazoltan van távol munkahelyétől, amíg az orvos a táppénzes állományból ki nem írja.* A betegállománynak az első és utolsó napját a beteglapon az orvos feltünteti.

Ebből következik, hogy ha a dolgozó az orvos által elismert betegállományi ideje alatt szabálytalanságot követ el, *az elkövetett szabálytalanságért kizárólag a társadalombiztosítási tanács vonhatja felelősségre.* Ez alatt az idő alatt ugyanis — éppen az igazolt távollét miatt — nem a munkafegyelmet, hanem *a táppenzes fegyelmet sérti meg.* Ha a társadalombiztosítási tanács az igazolt táppénzes állományi időben egy vagy több napra megvonja a táppénzt, ezt munkaügyi szempontból nem lehet igazolatlanul mulasztott napoknak tekinteni.

Mit értünk igazolatlan távollét alatt

Abban az esetben azonban, amikor egy dolgozó a beteglapon vagy a táppénzes jelentésen — 917—347 sz. Eü. minta — az orvos által igazolt első vagy utolsó táppénzes állományban tölthető napot meghamisítja és így igyekszik távollétét igazolni, *ezekre a napokra táppénzt nem lehet fizetni,* s mivel az orvos által igazolt táppénzes időn kívül esik, igazolatlan távollétnek minősül.

Az igazolt betegállományi időben elkövetett, a vasúti fegyelmi szabályzatba ütköző cselekményért járó felelősségre vonást nem zárja ki a betegállomány. A fegyelmi eljárás során és a fegyelmi határozatban azonban nem lehet kimondani az orvos által elismert táppénzes napok igazolatlan voltát.

A dolgozónak azt a napját sem lehet *igazolatlannak minősíteni*, amelyen táppénzes állományba vétel céljából a körzeti orvos javaslatával megjelenik az ellenőrző orvosnál, de az ellenőrző orvos nem veszi betegállományba.

Ha a dolgozó nem nyugszik bele az ellenőrző orvos elutasító döntésébe, *joga van fellebbezni.* A fellebbezés előírás szerinti lefolytatása miatt a munkahelyétől távol töltött időt még akkor sem lehet igazolatlannak minősíteni, ha a fellebbezést végső fokon elbíráló MÁV egészségügyi szervek sem veszik betegállományba.

Ugyanez az eljárás abban az esetben is, ha az ellenőrző orvos kiírja táppénzes állományból a dolgozót és ő azt az illetékes MÁV egészségügyi szerveknél megfellebbezi. *Még akkor sem tekinthető igazolatlannak a dolgozó munkahelyétől távol töltött ideje, ha a fellebbezés időtartama alatt nem dolgozik,* és ha az elbírálásra hivatott MÁV egészségügyi szerv döntése szerint sem indokolt további betegállományban tartása.

Ha az ellenőrző orvos nem tud dönteni a keresőképtelenség kérdésében, gyakran szakorvosi kivizsgálásra küldi a dolgozót. Ezen a címen távol töltött idő sem tekinthető igazolatlannak még akkor sem, ha a szakorvosi kivizsgálás eredményeként sem kell táppénzes állományba venni.

A szolgálati vezető dönti el

Vannak dolgozók, akiket az illetékes orvos nem vett betegállományba és a munkahelyüktől való távolmaradásukat utólagosan akarják igazolni. *Ilyenkor a szolgálati vezetők a dolgozók meghallgatása után és a benyújtott igazolások alapján döntenek*, hogy a távol töltött időt igazoltnak vagy igazolatlannak minősítik-e. Ha a dolgozó nem ért egyet a szolgálati főnöknek a döntésével, a vállalati munkaügyi döntőbizottsághoz (volt egyeztető bizottság) kell fellebbezni.

Papp András

BALESETI KRÓNIKA

Augusztus 25-én *Kőbánya felső* állomásra *megállj állású jelző mellett behaladt* az 1061 d. sz. vonat. Behaladás közben összeütközött a III. sz. vágányról kihúzó 460 sz. vonattal. Az esemény következtében több vasúti kocsi kisiklott és megrongálódott. Az 1061 d. sz. vonat mozdonya szolgálatképtelenné vált. Személyi sérülés nem történt. A vizsgálat szerint a balesetért *Szonyadi István*t, az 1061/d. sz. mozdony vezetőjét, *Nagy Ferenc* fűtőt és *Gerencsér Mihály* vonatvezetőt terheli a felelősség a bejárati jelző állásának félre értelmezése miatt.

★

Augusztus 29-én *Budapest Ferencvaros* személypályaudvaron a II. vágányról kihaladó 2814 II. sz. vonat gépének kiálló részei horzsolódtak a III. vágányon határon kívül álló 42514 sz. mozdonnyal. A baleset *Miklós László* forgalmi szolgálattevő, *Kertész István* mozdonyvezető, *Honti Ferenc* gépkezelő és *Baráth Tibor* külsős forgalmi szolgálattevő mulasztása miatt következett be.

★

Augusztus 31-én *Debrecen* állomás gurító felhúzó vaganyában levő 44 sz. váltónál a XIV. sz. vágányról felhúzó 44 106 sz. tartalék *beleütközött* a mérlegvágányon mérlegelést végző 411 095 sz. tartalékba. A baleset következtében üvegszilánk okozta sérülés miatt *Kádár Ferenc*, a 411 095 sz. tartalék mozdonyvezetője *életét vesztette.* Több kocsi kisiklott. A vizsgálat szerint *a baleset váltóellenőrzés elmulasztása, szabálytalan váltóállítás és a figyelési kötelesség elmulasztása miatt történt.*

★

Augusztus 31-én *Putnok állomásról* a 9567 sz. vonattal szemben menesztették a 9558/II. sz. vonatot. A veszélyeztetést *Bárdos Béla*, Putnok állomás szolgálattevője okozta azzal, hogy korábbi más számú vonat részére szóló engedély érvénytelenítése nélkül menesztette 9558/II. sz. vonatot.

★

Szeptember 1-én *ugyancsak Putnok állomáson* az állomási tartalék tolatás közben elütötte *Bánkuti László* váltóőrt, aki az elütés következtében *mindkét lábán csonkulásos sérülést szenvedett.* A vizsgálat szerint nevezett szükségtelenül olvan helyen ugrott fel a mozgó kocsisorra, ahol sem lépcső sem fékbódé nem volt.

★

Szeptember 4-én Oszkó István MÁV nyugdíjas halálos balesetet szenvedett a Borsodi tanyák megállóhelyen. A balesetet nevezett figyelmetlensége okozta.

Szeptember 6-án *Környe* és *Dad* állomások között a 12. sz. menetigazolvánnyal közlekedő pályamesteri kiskocsi összeütközött a 133/134 szelvényben levő útátjáron egy közúti személygépkocsival. Az összeütközés következtében *Széplaki László* főpályamester és *Sadi János* pályamunkás könnyebb sérülést szenvedett. A baleset oka: *a pályamesteri kiskocsival túllépték a megengedett sebességet és a pálya csúszósságát sem vették figyelembe.*

★

Szeptember 6-án Érd állomáson az 1027 sz. személyvonat elütötte Pál János pályamunkást, aki az V. sz. vágány mellett az ellenkező oldalon készült a felszálláshoz. Az elütés következtében kartörést és agyrázkódást szenvedett.

★

Szeptember 5-én *Dunaharaszti* és *Taksony* állomás között a 968 sz. vonat elütötte *Mikulecz Mihály* kiadóőrt, aki a jelzőlámpákkal *a vágány tengelyében haladt.* Az elütés következtében rendkívül szerencsés módon csupán horzsolásos sérüléseket szenvedett. Megállapítást nyert, hogy nevezett szolgálatba lépés előtt *szeszes italt fogyasztott.*

★

Szeptember 7-én Ádánd állomáson légvezetéki oszlop cseréje közben Vince Lőrinc 28 éves segédmunkás halálos balesetet szenvedett. A vizsgálat szerint nevezett munkatársa és csoportvezetője távollétében egy kilazított vezetéktartó oszlopra felmászott, a vezetéket elvágta. Ennek következtében a kidőlt oszlop maga alá temette.

Intermezzók a budapesti pályaudvarokon

A budapesti személypályaudvarok nyári forgalma évről évre nagyobb megterhelést jelent a dolgozóknak. Bizony sokszor állnak hosszú sorok a pénztárablakok előtt. Mint egy *nyüzsgő hangyaboly* olyan a pályaudvar: a folyosók, a csarnok, a vágányok köze és sokszor a kocsik belseje is.

A nyár melege, az utazással járó idegesség közepette sok tanulságos, vagy éppen mulatságos események tanúja lehet a szemlélő. Vége-hossza nem lenne egy ilyen beszámolónak. Néhány intermezzó azonban ide kívánkozik.

A hangszóró közli, hogy *Berlin—Prága* felől gyorsvonat érkezik a csarnok első vágányra. Utasok, hordárok, vasutasok futkosnak ide-oda. *Hullámzik a tömeg.* Egy középkorú szemüveges férfi hatalmas bőrönddel és keskeny vállain jókora hátizsákkal igyekszik a vonat felé. *Vékony lábai rogyadoznak a nehéz teher alatt.* Előtte néhány lépéssel egy fiatal nő szaporázza lépteit. A bejáró vonatot kémleli, s közben hátra-hátra pislog. Kezében egy rózsaszínű nylonszatyrot lóbál kecsesen.

A nő illeg-billeg. A férfi nagyokat nyög.

— *Jenő! Jenő! Kriminális vagy! Igyekezhetnél...!* — szól hátra a hölgy a cipekedőre.

Nem az első bíztatás lehetett, mert a kis szemüveges emberke *mint sebzett oroszlán elüvöltötte magát.* Hangja elveszett a pályaudvar zsivajában. Maradék erejével pedig *úgy ledobta a súlyos bőröndöt*, hogy annak tartalma — női ruhák, pulóverek, hálóingek, kombinék, sálak, övek, harisnyák mind, mind kiborult a peron kövére. *Szegény Jenőnek egyetlen fehérneműje sem volt a sok-sok női ruha között.*

Éjfél felé történt a következő eset. Egy érdekes külsejű fiatal pár állított be az indulási ügyeletre. A férfi lábrafeszülő kockás nadrágot, szegélyezett, valószínűtlenül rövid zakót és fején magas, de egészen keskeny szélű szalmakalapot viselt.

Rossz magyarsággal így kezdte mondókáját:

— *Kérem felírni. Én akarunk Nyíregyházára utazni. Megvettem a gyorsvonat jegyet. Itt van. Hely nincs a vonaton. Megyek vissza a szálloda. Ezt kell maguk megfizetni.* — Fiatal felesége csak állt és riadtan pislogott a virágos, nagy szélű kalapja alól.

Bár támadásnak minősült a fellépés, az ügyeletes nyelt egy nagyot és sajnálkozását fejezte ki a történtek miatt.

Mi más tehetett volna? Ilyenkor nyáron az 1710-es motorvontatású, *Szabolcs expresszen* mindig sok az utas. A Kanadába szakadt hazánk fián azonban ezúttal sikerült segítenie. A szerelvényre járó motorkocsiban még tudott helyet biztosítani részükre és elutazhattak Nyíregyházára.

— *Kérem Mister!* — mondta az ügyeletes, miután az utasok elhelyezkedtek. — *Néha előfordul, hogy nincs ülőhely a vonatokon, de segítőkészség az mindig akad.*

Köztudomású, hogy *sok baj van a helyjegyrendszerrel.* Az utasok között mindennapos látvány a csetepaté. Ezen a napon is sok utasa volt a *bukarest—prága—berlini* gyorsvonatnak. A jegyvizsgálók alig győztek igazságot tenni. Az egyik fülkében két férfi osztozkodott egy ülőhelyen. A vállasabb, hangos német szavak kíséretében fenyegette a másikat, majd egymásnak rontottak.

— *Botrányos!* — szólaltak meg az ott álló műszaki és forgalmi dolgozók és máris ugrottak fel, hogy rendet teremtsenek a kocsiban.

A két utasnak ugyanarra a helyre szólt a helyjegye. Emiatt kaptak hajba. Ököllel akarták eldönteni, kit illet meg az ülőhely.

Gergely József

PERCEK ALATT TÁLALHAT

ebédet, vacsorát

ÉTEL-KONZERVBŐL!

Néhány a bő választékból:

Töltött paprika	10,70 Ft
Húsgombóc tejfeles kapros mártással	12,80 Ft
Sóletbab füstölt hússal	13,40 Ft
Sertéspörkölt	13,40 Ft
Töltött káposzta	8,— Ft

A Kavala brigád megmozgatta Ostravát

A Kavala-brigád tagjai műszakkezdés előtt megbeszélik a feladatokat a Hranice és a Zsolna közötti vonal egyik állomásán

(Foto CSTK)

Bányák, kohók, vasművek, energetikai központok, gépgyárak, vegyiművek, — ez *Ostrava*, Csehszlovákia szén-, és acélbázisa.

Naponta 200 tehervonat

Kétszáz tehervonat szállítja ide naponta a nyersanyagot. A vonatok kiürítésük után szénnel, kohóipari termékekkel, vegyianyagokkal megrakodva térnek vissza. Reggel és este 50—50 személyvonat szállítja munkába, majd haza a dolgozókat. Több tucat szénszállító szerelvény hordja naponta fekete terhét. Ostraván vezet keresztül a Lengyelországba irányuló nemzetközi vasútvonal is. A sineknek nincs idejük kihűlni. Szinte minden percben átrohan rajtuk egy vonat.

Ezt a nagy forgalmat, amelyről a prágai *Közlekedésügyi Minisztériumban* azt mondják, hogy párját ritkítja a világon, három szocialista munka-brigád irányítja.

Jan Kavala diszpécser hat évvel ezelőtt azon törte a fejét; *miért késik a vonatok nagy része az ostravai körzetben, miért kapnak a kohók későn ércet, miért nem tudnak az emberek pontosan munkába érni?* Tanácskozott munkatársaival és elhatározták, hogy meg kell ismerkedniök mindazokkal az emberekkel, akikkel együttműködnek, a felettes alárendelt vasutasokkal, a kohók és bányák anyagbeszerzőivel, a vállalatok szállítási felelőseivel. Meg kell ismerni az embereket és érteni kell munkájukhoz.

Új brigád alakul

Ezzel az elhatározással együtt született meg az első diszpécser brigád, mely a *„Vörös Október"* nevet vette fel.

A brigád első programja az állomások meglátogatása volt. A műszak befejezése után *jegyzetfüzettel kezükben felkeresték körzetük állomásait.* Beszéltek az állomásfőnökökkel, a forgalmistákkal, a váltóőrökkel, kocsirendezőkkel, vonatvezetőkkel, jegyvizsgálókkal, sorompó- és pályaőrökkel, mindenkivel, akik nélkül elképzelhetetlen a vasúti forgalom. Amikor személyesen megismerkedtek egymással, megegyeztek abban, hogy mindnyájan egy időben, azonos műszakban dolgoznak. *Azóta eltűnt az alá és fölérendeltek viszonya, a szolgálati beszélgetésekből is elmaradt: a csinálják ahogy akarják, minket nem érdekel.* Kavala, a brigád vezetője minden hónapban összehívta a műszakot. Nem gyűlésre, hanem közös vacsorával, zenével, tánccal egybekötött baráti beszélgetésre. *Feleségekkel és férjekkel együtt.* Ilyenkor értékelték a munkát, jutalmaztak, bíráltak, vitatkoztak. *A résztvevők közül senkinek sem volt az az érzése, hogy ígyűlésen van.*

A diszpécserek gyakran ellátogattak a kohókba, hogy megismerjék a problémákat. Megértették, miért nem rakják ki a kohók az előbb érkezett ércet megrakott szerelvényt, és miért várnak a kirakással egy másikra, amelynek érce alkalmasabb összetételű a tervezett olvasztásra. Meglátogatták a bányákat is, hogy jobban megértsék a vasúttal szembeni követeléseiket. Elmentek a szomszédos körzetek diszpécsereihez és megismerkedtek azok munkafeltételeivel.

Három brigád vetélkedik

A Kavala-brigád eredményei láttán *újabb két brigád alakult.* Az ostravai vasúti csomóponton tehát *három kollektíva vetélkedett egymás között.* S az eredmény?

Javult a személyvonatok menetrendszerű közlekedése, *a tartalék mozdonyokat majdnem 100 százalékra kihasználják,* s szinte teljesen megszűntek az állomások személyzetének hanyagsága okozta rendkívüli események.

Az ostravai diszpécserek meglátogatták *Prágát, Bratislavát, Nymburkot, Prerovot, Brnot* — minden nagyobb vasúti gócpontot —, és elmesélték módszerüket. Sok kollektíva pedig Ostravába látogatott. A mozgalom, melyet ők kezdeményeztek, mind jobban szélesedik a csehszlovák vasutaknál.

Josef Pulcer
Prága

Segített a közösség

Komáromban a város területén — egy ipari célra történő kút fúrásanál — július közepén 1200 méter mélységben 62 fokos gyógyvízre bukkantak. A kút hozama percenként 4000 liter, s ez jóval több, mint amennyit hasznosítani kívántak. A városi tanács ezért úgy döntött, hogy a gyógyhatású víz 60 százalékát a strandfürdőhöz vezetik el. Ehhez azonban két kilométeres csőhálózatra volt szükség.

A tanács végrehajtó bizottsága a lakossághoz, a vállalatok és intézmények dolgozóihoz fordult segítségért. *A komáromi vasúti csomópont dolgozói elsőként jelentkeztek és nagyon sokszor az éjjeli szolgálat után végezték a vállalt társadalmi munkát, melynek értéke kétmillió forint.*

Az új városi gyógyfürdőt augusztus 20-án nyitották meg.

Molnár István
állomásfőnök

VASÚTI BETONALJAK

(Könyvismertetés)

A Vasúti Szakkönyvtár sorozatban a Műszaki Könyvkiadó gondozásában *Vasúti betonaljak* címmel — több szerző összetett munkája alapján — érdekes könyv jelent meg. A mű fejezeteit *Bihary Károly, Kutasy Lajos* Kossuth-díjas, *Erdős László, Szikszay Gerő, Csutor János* és *Lengyel László* írták.

A könyv tizenkét fejezetre osztva tartalmazza a korszerű hézag nélküli felépítmény ma már legismertebb építőelemét: *a feszített vasbetonalj összes műszaki adatait és jellemzőit.* A könyv összefoglalja és általánosítja a feszített betonaljakra vonatkozó ismereteket és a korszerű technika állásának megfelelően tartalmazza az erre vonatkozó eredményeket.

A tizenkét fejezetben a szerzők bemutatják a vasúti betonaljak különféle típusait, az előállításukhoz felhasznált anyagok minőségi követelményeit, meghatározzák a betonaljak méretezését, a nem feszített betonaljak teherbírásának számítási módszereit, ugyanezeket a jellemzőket a feszített betonaljaknál, a sínleerősítés kérdéseit. *Hosszú fejezetet szántak a szerzők a vasbetonaljas felépítmények szigetelt sináramköreinek kérdéseire, a betonaljgyártás technológiájára, nagyüzemi gyártására stb.* Külön fejezet foglalkozik a vasbetonaljas felépítmény fektetésével és fenntartásával és a betonaljak vizsgálatával.

A könyv fejezetei logikus felépítésben követik egymást és elolvasásával, tanulmányozásával minden pályafenntartási szakember hasznosan bővítheti ismereteit.

A 381 oldalas, 211 ábrát tartalmazó mű igen fontos hézagpótló szerepet tölt be a vasúti irodalomban.

B. I.

Újjáépült a ceglédi vasutas művelődési otthon

Szakszervezetünk *Pest—Nógrád* megyei bizottsága legutóbbi ülésén megtárgyalta *a 400 000 forintos költséggel újjáépített ceglédi vasutas művelődési otthon* második félévi programját.

Kicsi, elavult és düledező vályogházban volt évtizedekig *a ceglédi vasutasok művelődési központja.* Most az újjáépített létesítmény a városi kultúrház után Cegléd második jelentős kulturális intézménye lett.

Az új épület sokoldalú lehetőséget biztosít a ceglédi vasutasok, családtagjaik és a környék lakóinak művelődésében. Erről tanúskodik a megyei bizottság ülésén előterjesztett programtervezet is.

A tudományos ismeretterjesztés programjában *irodalmi, történelmi, orvosegészségügyi és könyvtártörténeti előadások követik egymást.* Az országosan ismert vasutas vegyeskar hetenként háromszor próbál, a vívók kétszer edzenek és havonta klubnapot, szellemi vetélkedést is rendeznek.

Otthont kapott az új létesítményben *a Tömörkényi Irodalmi Kör* is. Az új lehetőségek között új rendszerű *szabadpolcos könyvkölcsönzést vezettek be* és hetenként kétszer, kedden és csütörtökön szabadon válogathatnak az olvasók kedvenc könyveik között. Jelenleg 136 vasutas olvasója van a könyvtárnak. Széles körű akciót szerveznek az olvasómozgalom kiterjesztésére azért, hogy jusson el a könyv minden családhoz.

Gazdag programot alakítottak ki az ifjúság különböző rétegei számára. *A nőbizottság a gyermekek számára már most hozzáfogott a téli vasárnap délelőttök hasznos, tartalmas időtöltést biztosító programjának kidolgozásához.* Ott tartják majd a KISZ-szervezet politikai oktatásait. Tánctanfolyam indítását tervezik serdülőknek és fiataloknak. *Klubnapokkal, tánccal, szellemi fejtörőkkel tarkított szombat-vasárnapokat készítenek elő a művelődési otthon látogatói részére.* Külön programot terveznek szó akozásban és művelődésben egyaránt a szocalista brigádok és a nyugdíjasok részére.

A megyei bizottság hosszas vita után kiegészítésekkel fogadta el a színes, gazdag programot. Majd határozatban hívta fel a szakszervezeti bizottságokat a művelődési otthon vezetőségének újjáválasztására, a tudományos ismeretterjesztő munka kiterjesztésére, rendszeresebbé tételére, valamint a szabadpolcos könyvtári kölcsönzési idő növelésére.

K. J.

Szeptember 1-től

közönségszervező iroda működik a budapesti bizottság mellett

A SZOT elnöksége 1962 decemberi határozata leszögezi: *„... A közönségszervezés a többi népművelési feladathoz hasonlóan fontos tevékenység. A szakszervezeti vezető testületek segítsék és követeljék meg, hogy a közönségszervezés nevelő feladattal párosuljon. Gondoskodni kell a közönségszervezés tartalmi irányításáról, a hálózat minden üzemet érintő kiépítéséről, a megfelelő személyek kiválasztásáról, az aktivisták képzéséről..."*

A Budapesti Pártbizottság 1964 augusztusi határozata is feladatul tűzte ki olyan közönségszervező jegyiroda-hálózat létesítését, ahol az üzemi közönségszervezők egy helyen intézhetik a szervezéssel kapcsolatos tennivalókat.

A budapesti szolgálati helyeken is sok problémát okozott az, hogy a közönségszervezőknek 10—14 — a város különböző pontjain elhelyezett — jegyirodával kellett kapcsolatot tartani. Ezen a helyzeten változtatott a *Művelődési Minisztérium, a Fővárosi Tanács és a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa* által kiadott közös rendelkezés, amely kimondja, hogy a szakmai szakszervezetek budapesti bizottsága mellett állami fenntartással hozzanak létre közönségszervezői irodát. Az iroda feladata, hogy az adott szakma területén az üzemi közönségszervezőket az összes budapesti színházak jegyeivel ellássa a hagyományos hitelakció keretében.

A vasutasszakszervezet budapesti bizottságának elnöksége augusztusi ülésén hozott határozatot vasutas közönségszervezői jegyiroda felállítására. A jegyiroda szeptember 1-én kezdte meg működését. A budapesti szolgálati helyek közönségszervezői az 1965/66-os színházi évadban október 1-től a színházak műsoraira szóló jegyeket már az irodától vehetik át.

Horváth Ferenc

A korszerű közlekedési eszközök müncheni seregszemléje

Június 25-én tárta ki kapuit *Münchenben,* a nemzetközi szállítási és hírközlési kiállítás.

Az 500 000 négyzetméter területen 46 állam állított ki 38 csarnokban. A kiállított berendezések értéke mintegy 15 millió dollár. *103 vasúti jármű és pályaberendezés részére 3,2 km hosszú vágányt fektettek.* A látogatókat egy egysínű függővasút és egy kötélpálya szolgálja ki a talaj szintje fölött.

A kiállított berendezések mellett filmek, modellek és képek is mutatják a technológiai eljárásokat, a várható fejlődés irányát. Az *UIC kiállítás ismerteti,* hogy a vasúttársaságok hogyan működnek együtt a fejlődés, korszerűsítés érdekében.

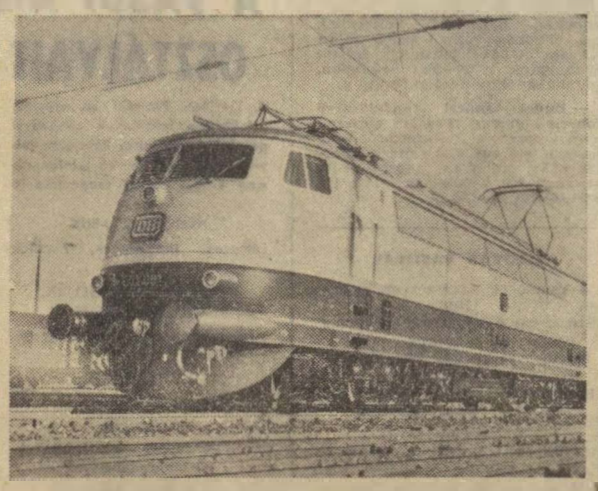
A DB egyik külön csarnokban szemlélteti, *hogy mi történt az utóbbi száz évben a gyorsabb, biztonságosabb és kényelmesebb vasúti közlekedés érdekében.* Egy másik csarnokban látható a DB második világháború utáni újjáépítése és azóta bekövetkezett fejlődése. Pályák, pályaudvarok, mozdonyszínek, gördülő anyag.

Az érdeklődők megtekinthetik *a Henschel* gyár E 03 sorozatú nagysebes égű villamosmozdonyát. A *Siemens* és *Halske* gyár bemutat egy olyan berendezést, melynek révén az utasok a vonatok érkezéséről tájékozódhatnak. Az AEG egy új típusú jegykiszolgáltató készüléket, valamint jegynyomtató gépeket szemléltet. A német kiállítók bemutatnak még *központi vonó- és ütközőkészülékeket, légfékberendezéseket, hidraulikus erőátviteli berendezéseket stb.*

Jelentős anyagot mutat be a *francia* vasút és ipar, *Belgium, Ausztria, Hollandia, Svájc, Svédország* és *India* is.

A nemzetközi közlekedési kiállítás október 3-án zárja kapuit.

O. J.



Az E 03 típusú villamosmozdony óriás a Kasseli Henschel Művekben készült. A hat vontató motor összteljesítménye 8750 lóerő. Ez a DB első olyan mozdonya, amely 200 km/óra sebesség mellett is menetrendszerűen tud közlekedni.

Géza bácsi

Egy sokat ígérő őszi reggelen indult először szorongó szívvel a vasút felé. 15 éves legényke volt, tele életkedvvel, optimizmussal. Régi vágyát látta teljesülni. Iparos tanuló lehetett. No persze, nemcsak úgy egy-két szóból, hiszen 1921-ben a gyors elhelyezkedés nem volt divatos. Apjának hónapokig kellett a főmérnök kedvébe járni, míg végül is — megjött a papír: orvosi vizsgálat után felveszik a fiát.

Az első nap, melyet a műhelyben töltött, kedves eseményként maradt meg emlékezetében. Ezen a napon fogott először vágót, kalapácsot — és egyáltalán lakatosnak való szerszámot a kezébe — s azokat oly ügyetlenül kezelte, hogy mire estébe hajlott az idő, alaposan „megformálta" velük nemcsak a munkadarabot, hanem a kezét is. Ezzel azonban mit sem törődött. Lázas igyekezettel dolgozott, s minden szavát, tettét alaposan megfigyelte mesterének.

Barakonyi Gézából kiváló szakmunkás lett. A tanoncok közül egyedül maradt a műhelyben, s amikor részt vett a segéd- és tanoncmunka kiállításon — ezüstérmet nyert.

Az évek gyorsan peregtek. Akadt könnyebb, nehezebb esztendő is, de valamennyit becsülettel, szorgalmas munkával élte végig. A negyvenes években mint mozdonyvezető dolgozott, majd 1949-ben a pécsi igazgatóság IV. osztályába került.

Nemrég a fűtőház létszámába kérte magát. Amikor elköszönt munkatársaitól, ezeket hallotta: aztán jöjjön ám gyakran hozzánk Géza bácsi, ne feledjen el bennünket. Ő mosolygott. Hogy is feledjené a vasútnál eltöltött 44 munkás esztendőt. Több mint négy évtizedet nem lehet csak úgy egyszerűen a szívből kitörölni. Fiatalságát, erejét, tudását adta a vasútnak, s most amikor a nyugdíjazás küszöbén áll, újra meg újra végigvonul előtte munkáséletének minden mozzanata.

Igy hívja mindenki, ilyen közvetlenül, barátian. Régóta ismerik, szeretik, megbecsülik. Bár az idő már jócskán eljárt felette, ő mégis valahogy — örökifjú maradt. Ha nevet, szemei mindig huncutul villannak, s ha tréfát mesél, olyat tud — mit még senki sem hallott. Régi dolgokról frissen, élethűen mondja el emlékeit s szinte megelevenedik minden a hallgatók előtt.

Egy fiatal kollegája beszélte egyszer:

— Géza bácsival együtt utaztam a vonaton. Miután vizsgák előtt voltam, minden percet ki akartam használni. Igy hát elővettem a történelem könyvet, hogy tanuljak. Géza bácsi mosolyogva nézett s aztán egy-kettőre előadást rögtönzött — történelemből. Érdekes, tanulságos beszélgetés volt.

Barakonyi Gézára persze nemcsak a jókedély s a kitűnő emlékező képesség jellemző. Egyéb jó tulajdonsága is van. Igy többek között: a hűség. Hűség a vasúthoz, ahol immár 44 esztendeje dolgozik.

Sport

USIC-kongresszus Lipcsében

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) szeptember 17 és 22-e között Lipcsében tartja XX. kongresszusát. Ezen a kongresszuson hagyják jóvá az 1966. évi versenyprogramot, a bajnokság helyét és időpontját. A kongresszuson *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára és *Kellner István*, a szervezési és nevelési osztály vezetője képviseli a magyar vasutas sportot.

FELLENDÜLT A KILIÁN-MOZGALOM

A Kilián Testnevelési Mozgalom lassan bontakozott ki a debreceni járműjavítóban. *A szakszervezeti bizottság mellett létrehozott sportbizottság azonban gondos szervező munkával az utóbbi időben jó eredményeket ért el.* Ebben az évben például *170 dolgozó határozta el a* követelmények teljesítését. Közülük nyolcvanhatan az elmúlt évben is részt vettek a mozgalomban. Tavaly vasjelvényt nyertek, most a bronzjelvény elnyerését tűzték ki célul.

Jelenleg a szakszervezeti bizottság által kiírt *labdarúgó-bajnokságok folynak*, ebben kilenc alapszervezet nevezett csapatot. A labdarúgó-bajnokság után a *kézilabda- és röplabdabajnokságokra* kerül majd sor. *Atlétikai versenyek* szervezését is tervbe vették. A télen pedig asztalitenisz- és sakkbajnokság ad lehetőséget a pontok gyűjtésére.

Az MHS üzemi elnöksége lehetővé tette, hogy a „kiliánosok" *lőversenyeken is részt vegyenek.* Így az ott elért eredményt is figyelembe lehet venni a pontgyűjtésnél.

Volosinovszki János
Debrecen

Bemutatjuk a MÁV Hatvani AC úszószakosztályát

A *MÁV Hatvani AC* 1962-ben hozta létre úszószakosztályát. Az egri *Kakukk Jenő* vette kézbe az edzések irányítását. Hamarosan segítőtársakra is talált Hatvanban a *Berencsi-házaspár* személyében. A hosszú, kitartó munkának az idén megérett a gyümölcse. A Heves megyei úszóbajnokság B-kategóriájában a MÁV HAC szerezte meg *az első helyet.*

Míg ezt az eredményt elérték, göröngyös utat kellett megjárniok. *A legnagyobb gondot a megfelelő uszoda hiánya okozta és okozza még ma is.* A hatvani strandon van ugyan egy medence, amit az úszók is használhatnak, de az időjárás miatt egy évből körülbelül csak 3—4 hónapot. A víz hideg, a medence takarítása és a vízcsere pedig általában két napot vesz igénybe. A múlt évben ennek a meggyorsítására az úszók is besegítettek, társadalmi munkával. Közel 30 méter hosszú árkot ástak, egy vastagabb vízvezeték lefektetésére. Ennek segítségével azóta javult a vízellátás.

A téli edzéseik még körülményesebbek. Az utóbbi két évben, *télen az úszóedzések jelentős részét a Budapesti VSC uszodájában tartották, és ma is nagy szeretettel és köszönettel gondolnak a „rokon" sportkör segítségére.* A száraz edzéseket a helyi MTH tornatermében végzik.

A szakosztálynak egyébként *44 igazolt úszója* van. Egyik legtehetségesebb versenyzőjük a 12 éves *Vass Teréz*, de *Gyura Szabolcs, Berencsi Ildikó, Szabó András, Tuza Éva* és *Mikes Kálmán* neveit is érdemes megemlíteni, mert ők a holnap ígéretei.

Úszóutánpótlásban sincs hiány. *Két év alatt 172-en végezték el a Kilián úszótanfolyamot a városban.* Ezek közül többen aktív versenyzők akarnak lenni.

Itt kell szólnunk arról is, hogy van egy ifjúsági és egy serdülő vízilabda-csapatuk. Velük *Gonda Ferenc* foglalkozik — eredményesen. Az úszókhoz hasonlóan, a pólósok is nagyon szorgalmasak.

A MÁV HAC vezetősége a tőlük telhető anyagi támogatást biztosítja az úszószakosztály részére, amely ma is látható a szakosztály felszerelésében.

Hatvant úgy is nevezik, hogy vasutasváros. A hatvani vasutasok sportköre is az ismert egyesületek közé tartozik. Ez a sportkör vállalta, hogy Hatvan városában úszóéletet teremt. Az eltelt három évben jól dolgoztak, kíváncsian várjuk, milyen lesz a folytatás...

Szigetváry József

Az ünnepi rakodással még mindig baj van

A szegedi igazgatóságon aktíva értekezleten vitatták meg az első félévi eredményeket. *Borsodi János*, az igazgatóság vezetője elmondotta, hogy a tervezett 3 523 700 tonnával szemben csak 3 228 609 tonna árut szállítottak el, és így tervüket 88,6 százalékra teljesítették.

A beszámoló ezután a szállíttató felek vasár- és ünnepnapi rakodásával foglalkozott. *A vállalatok többsége csak nappal rakodik és a rakodómunkákat is korlátozottan foglalkoztatják.* Inkább kocsiálláspénzt fizetnek, mint túlórát.

Számos fuvaroztató jelenleg is ötnapos munkahéttel dolgozik. *Pénteken déltől hétfő reggelig lényegében sem az áru fogadása, sem a vasúti kocsik kirakása nem történik meg.*

Az aktivaértekezlet résztvevői kérték a megyei pártbizottságokat, a szállítási bizottságokat, hogy az említett hiányosságok megszüntetéséhez több segítséget adjanak. Elengedhetetlen az is, hogy az igazgatóság területén levő vasutas pártszervezetek és szakszervezeti bizottságok felvegyék a kapcsolatot a szállíttató felek pártszervezeteivel, mozgalmi szerveivel és közösen beszéljék meg a tennivalókat.

Fontos ez azért is, mert az igazgatóság területén a második félévben — *ha az első félév több mint 410 000 tonnás lemaradását is figyelembe veszszük* — több mint *5 millió tonna* árut kell elszállítani.

Az aktivaértekezlet a beszámoló után szolgálati ágakra oszlott és így vitatta meg a második félév tennivalóit.

Sziládi Sándor

A Hivatalos Lapból

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

34. számból: 120244/1965. I/2. A. A kitüntetések adományozásának irányelveiről.

119653/1965. I/2. A. „Életmentő Emlékérem" kitüntető jelvény alapításáról.

Pályázati felhívás az 1966. évi belföldi és külföldi aspirantúrára.

Jelentkezés szakmérnök képzésre.

36. számból: 120845 1965. I/8. D. Tényleges és nyugellátott vasúti alkalmazottak és családtagjaik arcképes igazolványának érvényesítése az 1966. évre.

Nyugalomba vonult vasutasokat tüntettek ki

A vasútnál több évtizeden át végzett eredményes munkájukért *42 nyugalomba vonult vasutas dolgozó részesült kormánykitüntetésben, miniszteri és vezérigazgatói dicséretben.* A kitüntetéseket szeptember elsején *Lindner József* vezérigazgató-helyettes rövid ünnepség keretében adta át a Vasúti Főosztály tanácstermében. Az ünnepségen jelen volt *Gulyás János* a vasutasszakszervezet titkára.

Munka Érdemrend bronz fokozata kitüntetést kapta:

Abafalvi László m. főfelügyelő, Keleti fth.; Fitos János főell. Ferencváros áll.; Kiss István felvigy. Hatvan—Füzesabony Ptf. Főn.; Egervári János felügy. Szombathelyi Jj. ÜV.

Miniszteri dicséretben részesült:

Szél József főfelügy. Szeged ig.; Ferenc Károly főell. Északi Jj. ÜV.; dr. Korpás Emilné tan. Pályafenntartási Technikum: Csányi Gáspár felvigy. Landler Jenő Jj. ÜV.; Sárosi Ferenc főell. Dunakeszi Jj. ÜV.; Hercz Menyhért főell. Szolnok Jj. ÜV.; Tóth József főell. Dunakeszi Jj. ÜV.; Krasznai Mihály főell. Szolnoki Műhely Szertár; Kiss A. János munkás Józsefvárosi áll.; Fehér I. József felvigy. Keleti pu.; Szőnyi György m. főell. Bátaszék fth.; Erdődy József m. főfelügy. Miskolc ig.; Juhár János felügy. Sátoraljaújhely Szertár; Szomszéd József m. felvigy. Kisterenye fth.; Takaró László m. főell. Debrecen Jj. ÜV.; Csetényi Ferenc m. főint. Dunakeszi Jj. ÜV.; Hullay Károly m. főell. Bp. ig.; Szentesi Ferenc felvigy. Kelenföldi áll.; Marton András felvigy. Közp. Szertár; Török Ferenc főell. Szombathely ig.

Vezérigazgatói dicséretben részesült:

Balázs József főell. Ferencváros áll.; Lőwi Béla m. főell. Keleti Műszak; Váradi Pál m. főfelügy. Anyagvizsgáló Főn.; Fülöp Kálmán m. felügy. Fatelítő ÜV.; Várszegi János felvigy. Nagykanizsa áll.; Boros Miklós m. főell. Dunaújváros fth.; Palkó Ferenc m. felvigy. Szombathely fth.: Berta Ferenc m. felügy. Északi Jj. ÜV.; Pék Mihály főell. Sopron fth.; Lelovics József főfelügy. Gépjavító ÜV.; Rákos Ignác m. felvigy. Kisterenye fth.; Guzi József m. főell. Berenta fth.; Harangozó Gyula felvigy. Keleti pu.; Sándor József m. főell. Szeged fth.: Farkas Pál főell. Horvátkimle áll.; Simon István főell. Dunaújváros Ptf. Főn.; Balogh József főell. Szolnok Jj ÜV.; Bogáts László m. főfelügy. Szeged ig.

ELINTÉZÉS

— Bemutatom Önöket egymásnak. Ő az, aki nem rakja ki a kocsit, és ő az, akinek szüksége van üres kocsira...
(Pusztai Pál rajza)

LAKÁSCSERE

— **Szombathelyi** belvárosi 2 és félszoba, összkomfortos, gázos, telefonnal felszerelt, emeleti lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra, esetleg 1 szoba hálófülkésre. Érdeklődni lehet: Soltné, 41—34, v. 224—179 telefonon. (Keleti Műszak, könyvtár.)

— **Budapest központjában** levő III. emeleti nagyméretű 2 szoba komfortos MÁV szolgálati lakásomat elcserélném két 1 szobás lakásra. Telefon munkaidőben: 297—300, 296 mellék. Kutiné,

— **Váci** szoba, konyhás, kertes, baromfiudvarral rendelkező MÁV szolgálati lakásomat elcserélném pesti vagy Pest környéki lakással rendelkező vasutassal Lehet tanácsi, esetleg hármas cserével, megegyezéssel. Érdeklődni lehet: Bp. VIII., Visi I. u. 14. III. em. 6., du. 17 órától.

— **Elcserélném Köröndnél, MÁV**-házban. I. emeleti, 1 szoba, komfortos és magasföldszinti 1 szoba, konyhás lakásokat belterületi, másfélszobás, vagy 1 szoba hallos lakásra. (MÁV-házban is lehet.) Érdeklődni: 229—658 telefonon, munkanapokon 8-tól 16.30 óráig.

— **Budai tanácsi rendelkezésű** főbérleti garzon lakásom elcserélném kétszobás, komfortos. vagy nagyméretű egy szoba összkomfortos MÁV szolgálati lakásra az I., II. vagy XI. kerületben. Telefon: 220—660/103 mellék.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály Dombóvár; Kisvárdai János Miskolc; Sziládi Sándor Szeged; Molnár István Komárom; Markos József Zalaegerszeg; Perlaki Gyula Sopron; Danes József Tapolca; Foki István. Molnár Árpád Budapest; Pintér Lajos Vácrátót; Gál Gyula Záhony: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szita György Murakeresztúr, Klimó Sándor Hatvan, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kiss Sándor Gyoma, Béres Zoltán Záhony, Holéci József Szombathely, Bognár Károly Tapolca, Sasvári Ferenc Eger. Markos József Zalaegerszeg: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Gallai Sándor Budapest: Versei közlésre nem alkalmasak.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
Üzemi: 39—77.

Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 95
Szikra Lapnyomda, Budapest

HÍREK

— **Több mint 2 és félmillió** forintos költséggel végzik Vác állomás vízhálózatának átépítését. A tervek szerint a munkálatokat még az év végéig befejezik.

— **4930 tonna szenet takarítottak** meg az első félévben a tapolcai fűtőház mozdonyvezetői és fűtői. Ez a fűtőház húsz napi szénfogyasztásának felel meg. Az önköltségi tervet 2,7 százalékkal teljesítették túl.

— **Uj típusú hálókocsit építtet** a Nemzetközi Hálókocsi Társaság. A turistaforgalomra készülő új kocsikat klímaberendezéssel látják el.

— **600 éve bányaváros Rudabánya.** A szeptember 4-től 26-ig tartó emlékhónap rendezvényei az aggteleki barlangban fejeződnek be, ahol szeptember 26-án a MÁV Debreceni Szimfónikusok adnak ünnepi műsort.

— **A Moszkva környéki vasútvonalakon megkezdték** az ER—22 típusú villamosvonat műszaki kísérleteit. Az új vonat motorkocsijait Rigában, a pótkocsikat pedig a kalinyini vagongyárban gyártották.

— **Eredményes véradó napot** rendezett a Magyar Vöröskereszt a Déli pályaudvaron. A mozgalmi szervek felvilágosító munkájának eredményeként az állomás, a fűtőház és az adatfeldolgozó főnökség dolgozói tömegesen jelentkeztek véradásra.

— **A Vasúti Főosztály pártbizottsága** és szakmai kollégiuma közös ülésen vitatta meg az MSZMP ideológiai munkájára vonatkozó irányelveit. Megállapították, hogy a vasutas dolgozók között is nagy gondot kell fordítani az ideológiai nevelésre, a tudatformálásra. A beszámoló és a vita után határozatot fogadtak el, melyben megszabták miként dolgozzák fel hosszú távlatokban az irányelvekből adódó feladatokat.

— **Harminchat szocialista brigád dolgozik** a nagykanizsai fűtőházban. A fűtőház dolgozóinak mintegy 45 százaléka, 255 dolgozó tartozik a szocialista brigádokba.

— **A beruházási és felújítási terv** első félévi teljesítését vitatták meg a Pest-Nógrád megyei bizottságok augusztus 27-én megtartott ülésén. Ezután beszámoltak a Munkaügyi Döntőbizottság munkájáról és tapasztalatairól is.

— **Százezer forint értékű** társadalmi munkával parkosítják szolgálati helyük környékét a záhonyi KISZ-fiatalok. A KISZ-isták és a szocialista brigádtagok eddig már 508 óra társadalmi munkát végeztek.

— **231 hallgatóval szeptember 6-án kezdődött meg a tanítás** a MÁV Tisztképző Intézetben. A forgalmi, kereskedelmi, a távközlő- és biztosítóberendezési, valamint az építési és pályafenntartási tagozat hallgatói részére Lindner József vezérigazgató helyettes mondott megnyitó beszédet.

KERESZTREJTVÉNY

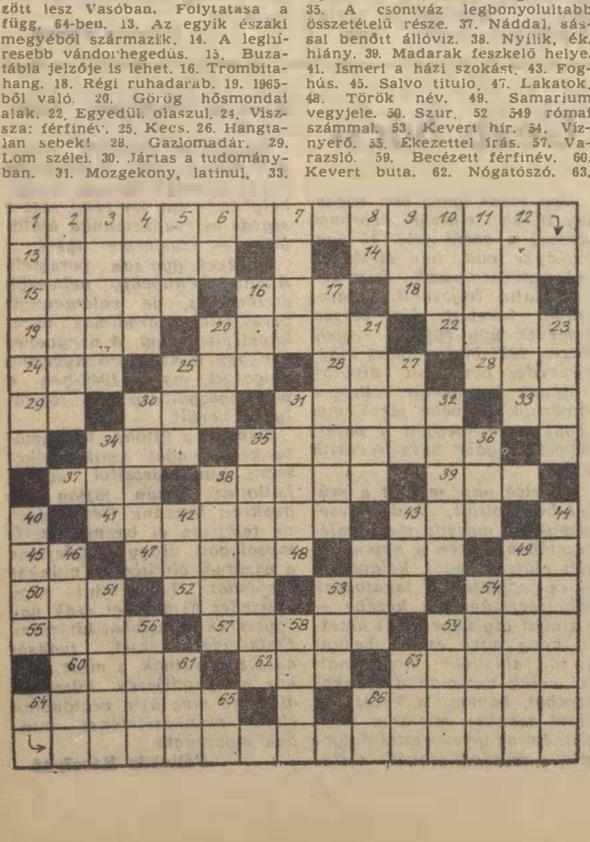
Vízszintes: 1. Október 8—22 között lesz Vasóban. Folytatása a függ. 64-ben. 13. Az egyik északi megyéből származik. 14. A leghíresebb vándorhegedűs. 15. Buzatábla jelzője is lehet. 16. Trombitahang. 18. Régi ruhadarab. 19. 1965-ből való. 20. Görög hősmondai alak. 22. Egyedül, olaszul. 24. Vissza: férfinév. 25. Kecs. 26. Hangtalan sebek! 28. Gazlómadár. 29. Lom szélei. 30. Jártas a tudományban. 31. Mozgekony, latinul. 33. Nyeles az elején! 34. Rágó szerv. 35. A csontváz legbonyolultabb összetételű része. 37. Náddal, sással benőtt állóviz. 38. Nyílik, ék. hiány. 39. Madarak feszkelő helye. 41. Ismeri a házi szokást. 43. Foghús. 45. Salvo titulo. 47. Lakatok. 48. Török név. 49. Samarium vegyjele. 50. Szur. 52 549 római számmal. 53. Kevert hír. 54. Víznyerő. 55. Ékezettel írás. 57. Varazsló. 59. Becézett férfinév. 60. Kevert buta. 62. Nógatószó. 63. Fordított érték, franciául. 64. Zenében: hévvel, sebesen. 66. Domború ellentéte.

Függőleges: 1. Himlő. 2. Ugyanott, latinul. 3. Kölnifajta, fonetikusan. 4. Svájci tó. 5. A rossz ellentéte. 6. Kérdőszó. 7. Zimankós. 8. Részvénytársaság. 9. Hidrogén és oxigén vegyülete. 10. N. S. 11. Fájdalmasan sír. 12. Borsod megyei község. 16. Állati termék. 17. Híres állatmese író. 20. Híres bortermelő község. 21. Nem ebből. 23. A rómaiaknál minden olyan jel, amiből jósolni lehet. 25. Folyó a Szovjetunióban. 27. Szenvedés. 30. Csekély értékű drágakő. 31. Magaskultúrájú arab nép Spanyolországban. 32. Délfranciai városba való. 34. Érzékenyen érint. 35. Hispániában beszélt román nyelv. 36. Nagy költőnk családi neve. 38. A kelet-turkesztáni medence fő folyója. 40. Divatját múlt. 42. Nógrád megyei község. 43. Becézett női név. 44. Részeseset. 46. Község az abonyi járásban. 48. Latin művészet. 49. Vissza: a nyolcadik nagybolygó. 51. Ha ide állunk, árnyat lelünk. 53. Fontos táplálék. 54. Tengeri rabló. 56. Majdnem suhog. 58. Fémből készült, szabadon függő korong. 59. Dömsöd kétharmada. 61. Bucka mássalhangzói. 63. Háros vége. 64. A vízszintes 1. folytatása. 65. E. O. 66. Hélium kémiai jele.

Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 64. **Beküldési határidő:** október 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Időszerű ideológiai feladatok. Ifjúság szocialista nevelése.

Könyvet nyertek: Kovács Rezsőné, Bp. XI., Budafoki út 17/a., Nyőgés Klára, Győr, Kálvária u. 21/b., Högye Imre. Békéscsaba, Pft. Főn. MÁV-állomás. Fegyveres Sándorné, Győr. Kálvária u. 21/b., Abonyi Gyula, Újszász, Vasutasház.



A VASÚT ANYAGELLÁTÁSI OSZTÁLYAIT IS ÉRDEKLI!

A 114/1965. PM—OT sz. utasítás értelmében felajánljuk elfekvőségeinket megvételre. Részletes felvilágosítást a 226—445 telefonszámon Erdősi József csoportvezető ad.

HENGERELT ÁRUK
lemezek, idomacélok, huzalok stb.
KOVÁCSOLT TENGELYEK, CSISZOLÓ ÁRUK
csiszolókorongok, csiszolótestek stb.
CSŐFÉLESÉGEK
gázcsövek, forrcsövek
ÖNTVÉNYEK
szürkeöntvények, acélöntvények, alumíniumöntvények
SZINES FÉMEK
sárgaréz idomok, lemezek, huzalok, vörösréz profilanyagok, szegmensek, lemezek
ÉPÜLETSZERELVÉNYEK
csapok, fittingek, kötőelemek.
CSAVARFÉLESÉGEK
vasmenetű csavarok, facsavarok, szegecsek
CSAPÁGYAK
golyós- és görgőscsapágy, bronzcsapágy stb.
ERŐS- ÉS GYENGEÁRAMÚ VEZETÉKEK
zománchuzalok, légkábel stb.
KÁBELFÉLESÉGEK
földkábel, légkábel stb.
ELEKTROMOS SZERELÉSI ANYAGOK
szigetelőanyagok, kapcsolók stb.
SZÉNKEFÉK
NORMÁL ÉS KÜLÖNLEGES IZZÓLÁMPÁK
MŰSZEREK
Budapesti Helyi Érdekű Vasút
Bp. VII., Kertész u. 10.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. OKTÓBER 2.

A vasútnál is képzett vezetőkre van szükség

Kéthetes, vasutas vezetőképző tanfolyamot rendeztek a Vasúti Főosztályon

A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* és a *Vasúti Főosztály* kezdeményezésére szeptember 20-án, kéthetes, magas szintű vezetőképző tanfolyam kezdődött a főosztály kultúrtermében. A tanfolyamot *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. Beszédében hangsúlyozta, *hogy a vezető és szervező munkát jól ellátni, eredményesen, sikeresen irányítani, a vasútnál is jól képzett, arra rátermett vezető képes.* A népgazdaság minden ágában, így a vasútnál is találkozhatunk olyan vezetőkkel, akik azt hiszik, mindent tudnak már, nincs szükségük továbbtanulásra, továbbképzésre.

— *Akik ezt gondolják, akik így vélekednek* — folytatta a miniszter — *azok rossz úton járnak. Jó vezető csak úgy lehet valaki, ha lépést tart ezzel a rohanó, lüktető élettel, ha igyekszik megismerni annak a területnek, ahol dolgozik, még a legapróbb gazdasági összetevőjét is.* A technika, a technológia fejlődéséről nem is beszélve. Ezt elsajátítani csak tanulással, továbbképzéssel lehet. Ezért hoztuk létre ezt a tanfolyamot. A vasút vezetői a kéthetes tanfolyamon *vezetéselméletet is tanulnak*, hogy még magabiztosabban, még közvetlenebbül irányítsanak, mint eddig tették azt.

Dr. Csanádi György beszédének második részében a soron következő feladatokról, a személy- és áruszállításokról szólt.

— *Az áruszállításban — figyelemre méltó eredményeket értünk el* — folytatta. — *Nincs mit szégyellni. Műszaki fejlesztésünk, a különböző szervezeti formáink — elsősorban a vasútnál — ténylegesen egy nagy szállítási feladat megoldását jelenti.* Meg kell azonban mondani azt is, hogy ez jórészt a személyszállítás rovására történt. Most megvan a lehetőségünk arra, hogy energiánknak sokkal nagyobb részét fordítsuk a személyszállításra.

A miniszter nemzetközi példával is bizonyította, hogy a vasúti személyszállítás menynyire sajátos, országonként változó problémát jelent.

— *A Balaton északi vonalán 80 kilométeres sebességre, a miskolci vonalon 120 kilométeres sebességre építettünk pályát.* Ha arra gondolunk, hogy *Tokio* és *Osaka* között 240 kilométeres sebességű vonatok közlekednek, sőt. *München* és *Augsburg* között még ennél is gyorsabbak, akkor úgy tűnik, hogy a mi miskolci vonalunk bizony lemaradást jelent.

Kitért a miniszter arra is, *hogy 1966-ban új vasúti árudíjszabást vezetnek be.* Az új tarifarendszer kidolgozása most folyik. A cél az, hogy ezzel az árudíjszabással a szállító feleket még jobb és pontosabb munkára ösztönözzék.

— *Nem kényszeritjük őket, hogy vasárnap is rakodjanak* — mondotta a miniszter —, *de olyan tarifát szabunk meg, hogy minden kényszer nélkül rakodnak majd, mert előnyös lesz számukra.*

Ezzel az új rendszerrel remélhetőleg megszünik az az állapot, hogy a vasút egyszer túlterhelt legyen, máskor többlet kapacitással rendelkezzen.

(szerényi)

Üdvözöljük a VI. Szakszervezeti Világkongresszust

Október 8—28. között kerül sor *Varsóban* a nemzetközi munkás- és szakszervezeti mozgalom kiemelkedő eseményére, *a VI. Szakszervezeti Világkongresszusra.* A kongresszus olyan fórum, amelynek feladata a munkásosztály világméretű küzdelmének továbbfejlesztése a proletárnemzetköziség eszméi alapján.

A kongresszus jelentőségét tovább emeli az a tény, hogy egybe esik *a Szakszervezeti Világszövetség megalakulásának 20. évfordulójával.*

A Szakszervezeti Világszövetség az évfordulón büszkén tekinthet vissza a megtett útra, *mert következetesen képviselte a nemzetközi munkásosztály érdekeit, harcolt a munkásegységért, a népek békéjéért, mindennemű kizsákmányolás és elnyomás ellen, a társadalmi haladásért.* A húsz év alatt szerzett tapasztalatai, és az a tény, hogy az egész világ dolgozói és szakszervezetei előtt vállalt kötelezettségeinek maradéktalanul eleget tudott tenni, képessé teszi arra, hogy a VI. Szakszervezeti Világkongresszusra és az új feladatokra felkészüljön.

A legutóbbi évek eseményei minden vonatkozásban igazolták az V. Szakszervezeti Világkongresszus értékelésének helyességét és akcióprogramjában meghatározott vonalának megfelelő voltat, akár a békéért folyó harcról és annak kilátásairól, akár a szocialista országok erősödéséről, a nemzeti felszabadító mozgalom fejlődéséről, az osztályharcnak a tőkés országokban való erősödéséről, vagy a dolgozók egységére irányuló törekvéséről van szó.

A Világkongresszus olyan időben ülesezik, *amikor a nemzetközi munkásosztály, a szocializmus, a béke erői növekednek*, ugyanakkor azonban fokozódik az imperialisták agresszivitása, a társadalmi haladás megakdályozására. Elsősorban az *Amerikai Egyesült Államok* háborús provokációi, támadása a népek szabadsága és függetlensége ellen, veszélyeztetik a békét. *Vietnamban* és a világ más helyein, bűnös provokációkat folytatnak a szocialista világrendszer ellen, a népek megfélemlítésére, világuralmi törekvéseik megvalósítására.

Számos kapitalista országban a burzsoázia támadásokat intéz a dolgozók demokratikus jogai és gazdasági vívmányai ellen, a monopóliumok fokozzák a profit utáni hajszát.

A nemzetközi munkásosztály évszázados harcának tapasztalatai bizonyítják, hogy a munkásegység a leghatásosabb fegyver a kapitalizmus ellen vívott harcban. A jelenlegi nemzetközi helyzetben különösképpen *minden erőfeszítést meg kell tenni a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységének helyreállítására*, a Szakszervezeti Világszövetség egységtörekvéseinek támogatására.

A világ szakszervezeti mozgalmában — *az egyes reformista szakszervezeti vezetők mesterkedései ellenére is* —, erősödnek a szakszervezeti egységtörekvések. A VI. Világkongresszus legfontosabb feladata *a nemzetközi szakszervezeti mozgalom imperialista akcióegységének kibontakoztatása*, elősegíteni az egész világ dolgozóinak és szakszervezeteinek egységét a társadalmi haladásért, a demokráciáért, a békéért.

Abban a biztos tudatban, hogy a VI. Szakszervezeti Világkongresszus a szakszervezeti mozgalom és a dolgozók nemzetközi szolidaritása megerősödésének e hatalmas fóruma, hatékonyan fogja segíteni az egész világ dolgozóinak és szakszervezeteinek egységét, *kívánunk a kongresszusnak eredményes munkálkodást.* Egyben biztosítjuk, hogy a magyar szervezett dolgozók — *közöttük a vasutasok* —, készek minden erejükkel egy sorban haladni a világ dolgozóival, a közös ellenség, az imperializmus ellen, a közös célokért, a békéért, a társadalmi haladásért.

Csak a debreceni igazgatóság teljesítménye haladta meg a 100 százalékot

Augusztusban a MÁV állami szállítási tervének teljesítésénél jelentkező elmaradás — *beleértve az import és tranzit küldeményeket is* —, valamivel meghaladja a 10 százalékot. A belföldi kocsiigényes havi operatív szállítási tervet *csupán 94 százalékra* teljesítettük. Ezzel párhuzamosan a minőségi munkára jellemző több mutatónál sem értünk el kielégítő eredményt.

A fentiek következménye, hogy az értékelt műszaki-gazdasági mutatók alapján

csak a debreceni igazgatóság eredménye haladta meg a 100 százalékot. A többi igazgatóság teljesítménye jóval 100 százalék alatt van.

Kivételt csak a *miskolci* igazgatóság képez, melynek 99.74 százalékos eredménye még elfogadhatónak értékelhető.

A szemelyszállító- és a tehervonatok menetrendszerűsége mind az I. felév, mind a bázisidőszakhoz viszonyítva, a *budapesti* igazgatóságnál esett legjobban vissza. A vonatközlekedési terv teljesítése pedig csak a *szegedi* és a *miskolci* igazgatóságnál kielégítő.

A mozdonyok gazdaságos felhasználására jellemző mutatóknál, az egy dolgozó- és az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítménynél a bázisidőszak eredményéhez mért felfutás — *dacára az újabban beépített nagyteljesítményű Diesel-mozdonyoknak* —, augusztusban volt a legalacsonyabb.

A teherkocsik statikus terhelése és ezzel összefüggően a raksúlynorma célkitűzésének teljesítése valamennyi igazgatóságnál kielégítő szinten mozog. Ezzel szemben

a teherkocsik dinamikus terhelése — mely a gazdaságos üzemeltetésnek egyik fontos jellemzője —, nemhogy a tervhez, hanem még a bázishoz mérten is kedvezőtlenül alakult.

A tehervonatok átlagos terhelésének és a kocsitartózkodási időnek augusztusi eredménye *hálózati szinten megfelel a kivánt követelményeknek*, de részben az egyik, részben a másik mutató eredményességének javítása érdekében a miskolci, pécsi, a szegedi, és a szombathelyi igazgatóságok dolgozói még sokat tehetnek

Az elektronikus gépeké a jövő

Dr. Ing. Gerhart Potthoff professzor nyilatkozata

Az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem* tanácsa szeptember 11-én rendkívüli ülést tartott, amelyen *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter is részt vett. A tanácsülés több neves hazai és külföldi professzort avatott az egyetem tiszteletbeli doktorává. Az új tiszteletbeli doktorok között volt *dr. Ing. Gerhart Potthoff* professzor, a *Drezdai Közlekedési Főiskola* közlekedéstechnikai tanszékének dékánja is.

A neves német professzor, aki az elmult években már több izben jart Magyarországon, szeptember 13-án, *dr. Turányi László* egyetemi tanár, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem vasúti üzemmérnöki tanszék vezetőjének kíséretében ellátogatott a Vasúti Főosztályra.

Rödönyi Károly miniszterhelyettessel, a MÁV vezérigazgatójával és *Lindner József* vezérigazgató-helyettessel folytatott beszélgetés közben sok szó esett az elektronikus számítógépek alkalmazásának jelentőségéről. A MÁV vezetői a többi között elmondották, *hogy az üzemi vontatási szén lineáris programozása, a fuvarlevelek számfejtése mellett, hamarosan megkezdjük a vonatközlekedési terv elektronikus géppel történő programozását.* A főosztályon szivélyes légkörben lefolyt beszélgetés után a professzornak a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* Mészáros utcai I-es üzemében bemutatták a vonatközlekedési terv elektronikus programozásának előkészületeit. Ezt az alkalmat használtuk fel mi is, hogy a *Magyar Vasutas* részére nyilatkozatot kérjünk Gerhart Potthoff professzortól.

— Milyen jelentőséget tulajdonit professzor úr annak, hogy a Magyar Államvasutak a szén lineáris programozása, a fuvarlevelek számfejtése mellett, a közeljövőben a vonatközlekedési terv programozását is elektronikus gépek segítségével végzi — tettük fel a kérdést.

— *Ez jelentős lépés egy vasút életében* — hangzott a válasz. — *Az elektronikus számítógépek gyorsan, pontosan elvégzik a legbonyolultabb feladatokat is. Ez a vasutaknál azt jelenti, hogy a nehéz, fejtörő munkától megszabadulnak a vezetők, s igy több idejük jut az üzem vezetésére, irányitására. Ma már az egész világon az elektronikus gépeké a jövő. A fejlettebb országokban már számos területen alkalmaznak különböző automatikus gépeket. Az elektronikus gépek alkalmazását a vasúton is el kell kezdeni. Önök nagyon helyesen ezt az utat, a jövő útját járják.*

A professzor ezután megköszönte a vasút vezetőinek, hogy a beszélgetés után bepillantást nyerhetett a MÁV elektronikus gépparkjába. Hangsúlyozta, hogy a vasút korszerüsítését illetően, az NDK vasútja azonos problémákkal küzd a Magyar Államvasutakkal. *Az ilyen baráti beszélgetések, kölcsönös tapasztalatcserék mindig hasznosak mindkét fél számára.*

Végezetül sok sikert kívánt az elektronikus gépek alkalmazási területének to ábbszélesítéséhez. (vf)

Az ercsi cukorgyár nyugodtan dolgozhat

Ercsi nem tartozik a nagy állomások közé, *csak átmenő forgalma jelentős.* Ilyenkor összel azonban felfigyelnek rá. A cukorgyár, a cukorrépakampány egyszerre *„nagy állomások"* rangjára emeli.

Naponta száz-száztíz vagon répa érkezik és 25—30 kocsi répaszeletet továbbitanak. *Molnár István* állomásfőnök szinte szünet nélkül talpon van.

— *Tavaly Ercsi nyerte a répa ki- és berakási versenyét* — mondja. — *Az idén sem szeretnénk alább adni. Erre a kampányra külön végrehajtási utasitást készitettünk. Mindenki tudja mi a feladata, fennakadás nincs.*

A jó szervezést bizonyítja az is, hogy

a répával érkező irányvonatok egyenesen a gyárba mennek. Állás, felesleges időtöltés nincs.

Az üres kocsikat pedig azonnal továbbítják.

A cukorrépakampány idejére *23 új embert is kapott Ercsi állomás.* Ők a kocsifelírást, a bárcázást, a számfejtést végzik. Úgy mondják — februárig eltart ez a munka. Pedig naponta 160 vagonnyi répát emészt fel a gyár.

Már most gondolnak a rossz időre, a télre is. Jelenleg a távoli helyekről szállítják a répát. A gyárkörnyékiek csak később kerülnek sorra. Az esetleges munkaerőhiányról is időben gondoskodtak. A közeli honvéd alakulatok vezetőivel már most megállapodtak, ha a szükség úgy kívánja, a katonák azonnal segítségükre lesznek.

Az állomás vezetőinek még arra is jutott idejük, hogy a környék termelőszövetkezeteivel és az egyik legnagyobb szállítójukkal, a *Sinatelepi Állami Gazdasággal* is tárgyaltak az élőállat és a gabonaszállítmányokról. Ezt a feladatot jól lebonyolitani csak közös, együttes munkával lehet.

Az őszi forgalom sikere érdekében a vasút és a szállító vállalatok képviselői *komplexbrigádot alakitottak.*

Ez az alapos, minden láncszemében jól olajozott gépezet minden bizonnyal hasznos, sikeres munkát végez majd.

Sz. J.

Szolnokon a Zagyva partján a múlt évben kezdték meg az új MÁV Kórház építését. A hatemeletes központi épület már elkészült. A kórház építésének teljes befejezésére 1967-ben kerül sor.

(MTI Fotó Lajos György felv.)

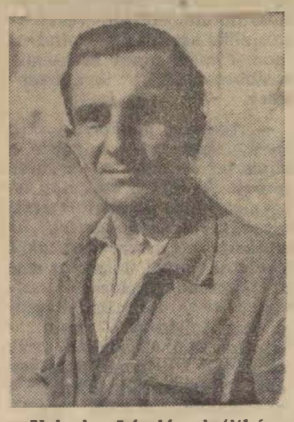
Közvetlen kapcsolat az emberekkel — ez a szakszervezeti munka alapja

Beszélgetés Valuska Lászlóval a Hámán Kató fűtőház szakszervezeti bizottságának titkárával

Mikor szerette meg a mozdonyokat, a vasút világát? Jó régen volt, hiszen most *harmincnyolc esztendős.* Ipari tanulóként dolgozott a szolnoki járműjavítóban, s gyakran vitte az ebédet nagybátyjának, szállásadójának, *Benke Péter* fűtőnek. Ilyenkor egy-két fordulót tehetett a mozdonyon.

Még ma is a mozdonyok szerelmese *Valuska László*, a Hámán Kató fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára, aki, mint mozdonyvezető nyolc és fél esztendőt töltött el a vasparipán.

Szolnokon tanulta a géplakatos mesterséget, s egy évre — létszámcsökkentés miatt — búcsút kellett mondania a vasútnak. Amikor az elbocsátottak visszatértek, a legkülönfélébb helyekre kaptak irányítást. Ő ötödmagával az egykori Északi, a mai Hámán Kató fűtőházba került.



Valuska László szb-titkár (Maros László felv.)

TANFOLYAMRÓL-TANFOLYAMRA

A középtermetű, halk beszédű, barna hajú Valuska László nyugodt embernek látszik, de ez a nyugodtság vibráló nyugtalansággá változik, ha a tanulásról, további terveiről esik szó:

— *A legjobban azért izgulok, hogy eredményesen elvégezzem a vasútgépészeti technikum negyedik évfolyamát* — mondja. — *Most már nehezen megy a tanulás, nagyon leköt a szakszervezeti munka, a fűtőház sok-sok problémája.*

Ha végiggondolja, mennyi mindent tanult a különféle tanfolyamokon, maga is csodálkozik. A kétéves lakatosi gyakorlatot hathónapos fűtői gyakorlat követte. Ezt a tanfolyamot 1953 karácsonya előtt végezte el, s négy évvel később a villamosmozdonyvezetői hivatás izgatta. Nem kérte senki, önszántából végezte el ezt a tanfolyamot. Azután még egy tanfolyam következett, s most megkezdte az utolsó, negyedik évfolyamot is a vasútgépészeti technikumban.

Mindene a tanulás, a fejlődés, ismerkedés a vasút nagy problémáival, a vasutasok életével, ügyes-bajos dolgaival. Amikor orvosi tanácsra a mozdonyvezetést abbahagyta, a vontatási tanfolyamon mint titkár dolgozott. Következő „állomása" a budapesti igazgatóság IV. osztályának személyzeti csoportja volt, ahol két évig, ez év márciusáig dolgozott.

— *Nagyon érdekes, izgalmas munka az emberekkel való foglalkozás* — mondja lelkesen. — *Sok tapasztalatot szereztem, sokat láttam, tanultam. Ez az osztály összefogja az egész vontatási ágat, így lehetőségem volt arra, hogy nemcsak a személyzeti problémákkal, hanem más kérdésekkel is alaposan megismerkedjenek. Ennek most, mint szakszervezeti bizottsági titkár is jó hasznát veszem.*

A FŰTŐHÁZ JELENTKEZIK

Az év elején történt, hivatali asztalán csengett a telefon. Régi, kedves munkahelyéről, a Hámán Kató fűtőházból *Szakos István*, a fűtőház főnöke kereste.

— *Laci, azért hívtalak* — kezdte —, *hogy nem lenne-e kedved visszajönni és a szakszervezeti bizottságban tevékenykedni. Mindenki ismer nálunk, az emberek szeretnek, ez fontos feladat lenne a részedre.*

— Mit érzett ekkor? — kérdezzük Valuska Lászlótól?

— *Nem tudtam azonnal választ adni, csak annyit mondtam, hogy a feleségemmel megbeszélem. Két napon belül kellett döntenem, s nagyon kíváncsi voltam, hogy mit mond az asszony. Nagy választ elé kerültem: vonzott a régi üzem, amelynek minden zegét-zugát jól ismertem, de tartott új, megkedvelt munkahelyem is.*

— S az asszony válasza?

— Csak ennyi volt: *„ha erőt érzel magadban, vállald el".*

Így kerültem vissza az év elején, a választás alkalmával oda, ahonnan elindultam. Huszonnégytagú szakszervezeti bizottság élén dolgozom. A munka nem indult zökkenőmentesen: *eleinte furcsa részvétlenséget, passzivitást tapasztaltam.* Azóta feloldódott a jégpáncél, s most már nagyon jól érzem magam. A budapesti bizottság kéthetes titkári tanfolyamán is sokat tanultam.

SZAKSZERVEZETI GONDOK

Körlevél kerül elő: a másnapi szakszervezeti bizottsági ülés napirendje. A munkáselállás problémáiról, a védőételek, védőitalok és a ruházat égető kérdéseiről lesz szó.

— *A ruházat szempontjából különösen nagy a lemaradásunk. A védőtétel, védőital körül nincs baj, ha jön a télt időszak, a hőfoktól függően dolgozóink zavartalanul megkapják majd forró feketeadagjukat.*

— A mozdonyok felkészítése körül sincsenek különösebb problémáink — teszi hozzá — *csak az okoz gondot, hogy Diesel-mozdonyaink, amikor az igazgatóság területén kívülre mennek, nem mindig kapnak időben visszairányítást.* Az ilyen rossz együttműködés növeli a személyzeti problémákat. Hová küldjük dolgozóinkat a mozdonyok után, hiszen mire odaérnek a a megadott állomásra, azok már más célok felé robognak?

— A szakszervezeti munkában mi a legfőbb tapasztalata?

— *Abból indulok ki, hogy a szakszervezet nem szakszolgálat. Itt nem lehet elrendelni, utasítani.* Igaz, hogy a rendeletek és utasítások a szakszervezeti funkcionáriusokat is kötik, de ahhoz, hogy ezek az elképzelések gyakorlattá váljanak, *úgy kell beszélnünk és beszélgetnünk az emberekkel, hogy mindig érezzék a szaktársi-, az emberközelséget.* Az ilyen közvetlen kapcsolat többet ér bármilyen zord hangú elrendelésnél, vagy utasításnál. Azt hiszem: *ez a szakszervezeti munka alapja...*

Maros László

Az elnökség tárgyalta

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 21-én ülést tartott. Az ülésen megvitatták a vasút ruházati utasítását, az 1965 első félévi tervteljesítést, a felszabadulási munkaverseny tapasztalatait és az éves vállalások részarányos teljesítését, majd sor került szakszervezetünk és a társadalombiztosítási osztály 1965 első félévi gazdálkodásának megvitatására.

Végül az 1965. évi beruházási program első félévi teljesítéséről, a télre való felkészülésről, s az elnökség 1965 első félévi határozatainak végrehajtásáról szóló tájékoztató jelentés került napirendre.

Alacsony a rampa

Zalalövő állomáson olyan alacsony a raktári rampa, hogy a darabárus „gumidani"-ra nehézkes és körülményes a berakodás.

Nagyon jó lenne, ha a rampát talpfával magasítanák, mert ezzel esetleg balesetet előzhetnének meg.

Markos József

Húszéves a Szakszervezeti Világszövetség

A közeli napokban a világ minden részén megemlékeznek a *Szakszervezeti Világszövetség 20 éves fennállásáról.* Korunk legnagyobb és legbefolyásosabb nemzetközi szerve az SZVSZ a második világháború vérzivatara után, *1945. október 3-án alakult Párizsban.*

A Szakszervezeti Világszövetség az egyetlen olyan nemzetközi szakszervezet, amely különböző gazdasági rendszerű és politikai berendezésű országok dolgozóit, szakszervezeteit egyesíti magában. *A szövetség 20 évvel ezelőtt zászlajára írta a munkásosztály érdekeinek védelmét, egységének megvalósítását. Azóta mindig hű is maradt a munkásosztály alapvető érdekeihez.* Az 1949-ben bekövetkezett szakadás ellenére — melyet az angol—amerikai szakszervezéti vezetők árulása idézett elő — *a nemzetközi munkásosztály leghatalmasabb érdekvédelmi szervezetévé vált.* A világ dolgozóinak megbecsülését, bizalmát tükrözi az a tény, *hogy ma az SZVSZ 120 millió tagot számlál.*

A Szakszervezeti Világszövetség pótolhatatlan szerepet tölt be a nemzetközi életben azzal, hogy mozgósítja a világ dolgozóit a békéért, az imperializmus és a monopóliumok ellen, a társadalmi haladásért vívott egységes harcra. *A dolgozók milliós tömegei követik,* s ezért jelszavai és programja egyszersmind a világ munkásosztályának, dolgozóinak programját és jelszavát képezi.

A Szakszervezeti Világszövetség valamennyi dolgozó érdekeit képviseli, ezáltal megteremti az alapot az akcióegységükhöz. Szakmai tagozatai irányítják a szociális helyzet megvalósításáért, a demokratikus jogokért folytatott gazdasági harcot a kapitalista és a gazdaságilag elmaradott országokban. *A szocialista országok szakszervezetei, köztük a magyar szakszervezetek is hatékony munkát végeznek az SZVSZ-ben és szakmai tagozataiban.*

A nemzetközi proletárszolidaritás, a szervezett dolgozók világméretű összefogása óriási politikai tényező, amely a béke és a haladás ügyének győzelmét segíti. A 20. évfordulót ünneplő, egyre jobban erősödő Szakszervezeti Világszövetség ereje abban van, hogy következetesen hű marad azokhoz az alapelvekhez, amelyeket alakulásakor tűzött ki: *küzdeni a proletár érdekekért, a szociális haladásért és az embert nem legmagasztosabb céljaiért.*

A nemzetközi munkásosztály, a haladás erői küzdelmének további sikereihez nélkülözhetetlenül szükséges a Szakszervezeti Világszövetség. A haladó szakszervezetek feladata és kötelessége, hogy nagy világszervezetüket egyre alkalmasabbá tegyék korunk új jelenségeinek helyes értékelésére, történelmi feladatainak megoldására.

EREDMÉNYES KULTÚRMUNKA

Eredményes kultúrmunka folyik a *Miskolc tiszai pályaudvar Vörösmarty Klubjában.* A jól sikerült irodalmi estek és a KISZ rendezésében megtartott szavalóversenyek elismerést váltottak ki mind a vasutas, mind a környék dolgozói körében. Egy-egy irodalmi est nemegyszer telt ház előtt zajlott le. Sikerük volt a szellemi és ügyességi vetélkedőknek is.

Az 1961—65-ös oktatási évben 13 szolgálati helyen 23 munkásakadémiát szerveztek.

Hogy a dolgozók mennyire igénylik a továbbképzést, azt a tisztai pályaudvar példája is bizonyítja. Ott 160 dolgozó részére szerveztek munkásakadémiát, végül 263 hallgató jelentkezett. Hasonló volt a helyzet *Diósgyőr és Sátoraljaújhely* állomásokon is.

A munkásszállások közül az *Építési Főnökség* 160 fős munkásszállásán is eredményes kultúrmunka folyik. Több egészségügyi és más témájú ismeretterjesztő előadásokat, filmvetítést, hangversenyt és irodalmi estet tartottak már. *Különösen jól sikerült a miskolci munkás képzőművészek kiállítása,* és a miskolci séta címmel megrendezett irodalmi műsor.

Az elmúlt oktatási évben *több mint ezer dolgozó tanult,* illetve vett részt az állami oktatásban. Emelkedett a könyvtári kölcsönzések száma is.

Az új és modern művelődési otthon megnyitása után pedig a kulturális élet további fejlődésére és javulására lehet számítani.

Kisvárdai János

Javult a szakszervezeti munka

Az új vezetőség megválasztása óta javult a szegedi igazgatóság szakszervezeti bizottságának munkája. *Lugosi József,* a szakszervezeti bizottság titkára rendszeresen beszámoltatja a vezetőség tagjait és útmutatásaival, bírálataival segíti őket.

Többször érte bírálat a segélyezési bizottságot, mert nem mindig vizsgálták kellő alapossággal a kérelem jogosságát, a kérelmezők anyagi helyzetét. A segélyezési bizottság azóta változtatott módszerén, a nem indokolt kérelmeket elutasítja, illetve alaposan felülvizsgálja: jogos-e a kérés.

Kifogásolható még a bizalmiak munkája. A segélyek záradékolásakor minden esetben javasolják a segély megadását. De nem végeznek környezettanulmányt. Az egyszerűbb, vagy inkább a népszerűbb utat választják: *„Mi javasoltuk, de a bizottság elutasította, nem tehetünk róla."* Pedig ha munkájukat nagyobb felelősséggel végeznék, a bizottság munkáján könnyítenének. A bizalminak ugyanis tudnia kell, hogy a kérelmező jogosult-e a segélyre, vagy sem. Ezzel nemcsak az ügyintézés egyszerűsödne, hanem sok felesleges munkától kímélnének meg másokat is.

Cserháti József

Vendégségben a francia vasutasszakszervezetnél

A francia vasutasszakszervezet elnöksége és szakszervezetünk között létrejött kapcsolatok, illetve az elvtársi együttműködés továbbfejlesztése céljából 1964-ben vezetőszintű francia vasutas-szakszervezeti küldöttség járt hazánkban. Itt-tartózkodásuk alatt tárgyalásokat folytattak a kapcsolatok továbbfejlesztéséről, majd tanulmányozták a magyar vasutasok életét. A múlt évi megbeszélések eredményeként, a francia vasutasszakszervezet meghívására augusztus 30-tól szeptember 14-ig kéttagú vezetőszintű küldöttség járt Franciaországban.

Gazdag program

A küldöttség vezetője *Szabó Antal,* szakszervezetünk főtitkára, tagja *Tuczai Gyula,* a Veszprém megyei bizottság titkára volt.

A delegáció hazaérkezése után Szabó Antal főtitkár elvtársat kértük meg, hogy összegezze a kéthetes tanulmányút tapasztalait.

— *Francia barátaink gazdag programot készítettek számunkra* — mondotta. — *A program keretében tárgyalásokat folytattunk a szakszervezet vezetőivel, majd lehetőségünk nyílt vidéki vasutas munkahelyek megtekintésére, a dolgozókkal való találkozásokra és beszélgetésekre.*

Megbeszélésünk két témakört ölelt fel. A nemzetközi kérdések keretében a *Szakszervezeti Világszövetség* közlekedési, szakmai tagozatában végzett munkánk összehangolása, a nemzetközi munkásmozgalom kérdéseit illetően elfoglalt álláspontunk és tennivalóink. A másik kérdés, a szakszervezet kapcsolatainak formái és tapasztalataink hasznosítása keretében *tanulmányoztuk a balesetvédelemmel kapcsolatos eredményeiket,* amire ott-tartózkodásunk alatt külön is alkalmat adott egy sajnálatos vonatösszeütközés. A francia hatóságok nyomban letartóztatták a baleset okozójának vélt mozdonyvezetőt. *Ez ellen a vasutas-szakszervezet a leghatározottabban tiltakozott.* Eredményes tevékenységüknek volt köszönhető, hogy a letartóztatott mozdonyvezető a negyedik napon szabadlábra került. Később a vizsgálat eredményeként bebizonyosodott, hogy téves volt a hatóságok feltételezése.

Megkülönböztetett szeretettel

— Vidéki útjuk során hol, merre jártak, mit láttak?

— *Párizsból a nyugat-franciaországi Bretagnéban mentünk, ahol több vasúti csomópontot kerestünk fel.* Mindenhol megkülönböztetett szeretettel fogadtak bennünket. A helyi szakszervezeti vezetők nagy nyíltsággal számoltak be a dolgozók érdekében elért eredményeikről. A *Saint Malo-i* szervezet vezetői például örömmel újságolták, hogy az ipari üzemeket és a kikötőket kiszolgáló vasúti személyzet *munkabérét és leterheltségét hosszabb harcok eredményeképpen sikerült elfogadható színvonalra hozni.* Méghozzá úgy, hogy a különböző szakszervezeti szervek jól együttműködtek.

Általában az a benyomás alakult ki bennünk, *hogy a vasutas-szakszervezet igen erős pozíciót foglal el és egyre eredményesebben dolgozik a szakszervezeti egység megteremtésén,* megértve a Szakszervezeti Világszövetség erre vonatkozó útmutatásait. Nagy élményt jelentett számunkra, hogy a vasutasszakszervezet alapszerveiben dolgozó tisztségviselők — *akik a szó igazi értelmében vett társadalmi munkások* —, milyen lelkesedéssel, milyen önzetlenül, s milyen politikai érettséggel végzik áldozatos munkájukat.

— A francia vasutak korszerűsítését, modernizálását illetően, milyen tapasztalatokat szereztek?

— *Annak ellenére, hogy semmi különbség nincs a mi pályarendszerünk és a francia vasutak pályarendszere között, pályáik rendkívül jól karbantartottak.* Még a nem hegesztett sínszálakkal rendelkező vonalakon is meglepően simán, zökkenésmentesen járnak a szerelvények, a mienknél lényegesen nagyobb sebességgel.

Forgalomirányítás gombnyomásra

A másik, amit mindenhol tapasztaltunk, *a rend és a tisztaság.* Ez nemcsak a higiénia szempontjából, hanem munkásvédelmi szempontból is jelentős. *A közlekedő utak, a vágányok közötti területek tisztasága és rendje eredményezi részben azt, hogy feltűnően kevés a személyi baleset.* Kétségtelen, ebben része van annak, hogy a francia vasutak ráfordításában meglehetősen előkelő helyen szerepel a vágányok, az állomások, a fűtőházak és a többi szolgálati helyek, jó műszaki állapota mellett azok rendje, tisztasága is.

Útunk során *Dijonban* is jártunk. A város a többi között arról is nevezetes, hogy *ott rendezték be Franciaország első központosítottan irányított, modern biztosító berendezését.* Küldöttségünket a vasútigazgatóság vezetője fogadta, míg a berendezést az igazgatóság főmérnöke magyarázta el és mutatta be műszaki jellemzőit. Ennek a berendezésnek a segítségével az igazgatóság legnagyobb és legleterheltebb vonalainak *biztonságos, központosított forgalmát egy asztal mellől gombnyomásra tudják irányítani és lebonyolítani.* A berendezést a Francia Államvasútak mérnökei tervezték és az államvasútak készítették. A berendezés létesítésével egy időben az összes kapcsolódó berendezéseket is elkészítették és üzembe helyezték. Gondolok itt a mozdonyrádióra, a vonatbefolyásoló berendezésre stb.

— A szakszervezeti és szakmai kérdéseken kívül, milyen benyomásokat szereztek még?

— *Franciaországi tartózkodásunk alatt nagyon sok érdekes benyomást szereztünk, de mégis legnagyobb élményünk a francia dolgozók lelkes, csupaszív munkájának megnyilvánulása volt. Keményen dolgoznak és emellett vidámak, barátságosak.*

Két élmény

Két nagyon érdekes élményben volt még részünk. Az egyik, amikor módot nyújtottak arra, hogy megtekintsük a *világon egyedülálló apálydagály vízierőmű-berendezést, melyet Bretagnéban öt éve építenek.* Az építkezés főmérnöke, aki vasúti mérnök volt, nagy szeretettel és büszkeséggel mutatta be a nagyszabású és lenyűgöző méretű építkezést.

A másik élmény, a hagyományos L'Humanité-ünnepséghez fűződik. A munkásosztálynak, a dolgozó népnek ilyen méretű, ilyen hangulatú demonstrációja láttán csak ámulni lehetett. Az ország minden részéből Párizsba érkezett dolgozók közel 600 ezres tömege félelmetes erőről, elszántságról tanúskodott. Meg kell említeni, hogy a közreműködő külföldi munkásdelegációk szereplését is nagy figyelem kísérte. Így az ott gyakorlatokat bemutató magyar tornászok teljesítményét is lelkes elismerés, taps köszöntötte.

— *Delegációnk teljesítette küldetését. A francia vasutasszakszervezet vezetőivel folytatott megbeszélések alkalmával megállapodtunk abban is, hogy 1966-ban egy francia vasutas-szakszervezeti delegáció hazánkba látogat* — mondotta befejezésül Szabó Antal főtitkár elvtárs.

Visi Ferenc

Nemcsak vasúti érdek

A nemzetközi személyszállítási csúcsforgalom tapasztalatai

A nyári nemzetközi személyszállítás csúcsforgalma szeptember elején végetért. Most, amikor a munkaközben felmerült problémák emléke még frissen él bennünk, helyes, ha tanulságként megvizsgáljuk, *miként felelt meg a vasút*, ezen belül a *Nyugati pályaudvar* a nemzetközi utasszállítás követelményeinek.

A nyári menetrendben a tavalyinál több nemzetközi vonat állt az utasok rendelkezésére. *A felkészülés minden érdekelt szerv és dolgozó részéről idejében megtörtént.* Mennyiségileg mindent megoldottunk, a minőség tekintetében azonban voltak hiányosságok.

Írásos tájékoztatást

A nemzetközi személyszállítás zökkenőmentes végrehajtása, a kulturált utazás biztosítása, nemcsak vasúti érdek. A vasút nemzetközi hírnevének megóvása mellett, nem szabad megfeledkezni arról, hogy az utasszállítás szinvonala kihatással van az idegenforgalom alakulására is. A külföldiek magyarországi tartózkodásuk alatt szerzett szép emlékeit lerombolhatja az utazás viszontagsága. Fontos követelmény tehát, hogy szembenézzünk a tényekkel, értékeljük a tapasztalatokat, szüntessük meg a visszásságokat.

Az utóbbi években megélénkült turistaforgalom természetes velejárója, hogy egyre több külföldi állampolgárral kerülünk kapcsolatba. Tudott dolog, hogy a csoportos utazásokkal szemben az egyénileg utazók kiszolgálása és elszállításának megszervezése a vasútnak is több munkát jelent, gondosabb szervezést igényel.

Az egyéni turisták útitervük összeállításában a vasutas dolgozóktól kérnek segítséget. A tömeges és sokirányú érdeklődés miatt azonban csak hosszas várakozás után kaphatnak felvilágosítást, de akkor sincs mindig lehetőség arra, hogy az információs dolgozók alapos és részletes tájékoztatást adjanak. Ezen úgy lehetne változtatni, *ha az összes utazási lehetőségekről (vonatok indulása, csatlakozások, helyjegy stb.) egybefoglalt, nyomtatott tájékoztató készülne.* Ebből az utasok sorbanállás és kérdezgetés nélkül kiválaszthatnák a nekik legmegfelelőbb utazási lehetőséget. Célszerű volna ezt a tájékoztatót idegen nyelveken is kiadni.

Bonyodalmak a jegyváltásnál

A jegykiadást végző dolgozók létszámának növelése ellenére, *a pénztáraknál is gyakori volt a sorbanállás.* A külön helyjegypénztár hiánya miatt, a csupán helyjegyet igénylő utasoknak is *(főleg hazatérő külföldiek)* végig kellett állniok azt a sort, ahol a meglehetősen bonyolult elszámolási munkát igénylő menetjegyet váltók várakoztak. *Gyakran előfordult, hogy az utas sorrakerülése után tudta meg, hogy feleslegesen állt sorba, mert a kiválasztott vonatra a helyjegy elfogyott.* Bosszúsága fokozott volt, ha helyjegyének beszerzését ezt megelőzően az IBUSZ pénztárainál, vagy a Keleti pályaudvaron hasonló tortúrával már megkísérelte. Illetve, ha a Nyugati pályaudvar pénztárának nemleges válasza után, a többi jegykiadó helyen sem kapott helyjegyet.

Az utasok jobb kiszolgálása érdekében — a külföldön már általános rendszerhez hasonlóan — *nálunk is megkellene szervezni a központi helyjegy-nyilvántartást és elosztást.*

Minden napos volt a csupán pótlólagos helyjegy kiadást izgatottan váró tömeg *(80—100 utas)* feleslegesen hosszú ideig tartó sorbanállása, mert a határállomás szabad ülőhelyjelentését a többszörös táviratközvetítés miatt, a pénztár csak az utolsó percekben kapta meg. *(Augusztus végétől Sturovo állomás közvetlenül adja ezt a jelentést és így a panaszra adó ok már megszünt. Felvetődik azonban a kérdés, miért nem korábban történt ez a helyes intézkedés.)*

Ülőhelybiztosítás, utaselhelyezés

A külföldre menetjegyet váltott utasnak természetesen az a kívánsága, hogy a sokszáz kilométeres útján ülve utazhasson. *Sajnos ennek a kívánságnak nem minden esetben tudtunk megfelelni.* Az utasforgalom növekedéséhez képest a nemzetközi vonatok mennyisége, illetve az azokba besorozott kocsik férőhelyeinek száma, a csúcsforgalmi időszakban *(különösen a hétvégi napokon)* kevés volt, nem jutott mindenkinek ülőhely.

Főleg a *Metropol Expresszen* utaztak sokan állva és zsúfoltan; ennek következtében itt volt a legtöbb panasz is. *Némelykor sajnos botrányos jelenetekre még tettlegességre is sor került az ülőhelyért.* Az ülőhelyhez nem jutó utasok szenvedélyesen követelték a helyjegy nélküli kocsikat.

Bár kettős helyjegykiadás csak ritkán fordult elő, mégis előfordult, *hogy helyjegygyel rendelkező utas a kijelölt helyére nem tudott leülni,* mert az már foglalt volt.

A későbbiek során, amikor a helyjegy nélküli utasok elhelyezésére egy többlet kocsi rendszeres közlekedtetését szolgálati felsőbbségünk engedélyezte, a panaszok — *főleg a „fakultatív" viták* —, csökkentek. Teljesen azonban nem szűntek meg, mert még mindig lényegesen többen utaztak, mint amennyi ülőhely volt a vonaton.

Az állandó jellegű panaszok és viták legtöbbje abból származott, *hogy az utazóközönség még nem ismeri a fakultatív ülőhelybiztosítás lényegét.* Mint minden újat, ezt is széleskörű tájékoztatással *(rádió, sajtó, televízió stb.)* tudósítani kellett volna. Nem volt eredményes erre vonatkozóan a vasutas, illetve az IBUSZ dolgozók tájékoztató munkája sem. Sokszor kurta felvilágosítást kapott az utas, amelyből csak azt értette meg, hogy ezeken a vonatokon helyjegy nélkül lehet utazni. Az ülőhely biztosítás lehetőségét azonban nem közölték. Ezt az utas csak felszálláskor tudta meg, de ülőhelyet már ekkor hiába keresett. Az ilyen előzően sablonos, *„expresszfelvilágosítás"*-sal tájékozott utasok a vonatnál felháborodottan panaszkodtak.

A következő helyjegybiztosítással közlekedő *Balt Orient Expressznél* nem volt ilyen sok panasz, annak ellenére, hogy a határállomáson történő és táviratban közölt szabad ülőhelyek felmérése alapján naponta kb. 150 helyjegyet adtunk ki pótlólagosan. *Egy ülőhelyre kétszeres helyjegy kiadás ugyan ennél a vonatnál is volt,* a hibát azonban legtöbbször nem a magyar, hanem a külföldi jegykiadó helyek követték el. Az utasok a helyjegyüknek megfelelő ülőhelyeket esetenként ezért nem tudták elfoglalni, mert külföldön a Budapestig kiadható ülőhelyekre is Magyarországon átutazó utasok részére szolgáltattak ki a helyjegyet.

Szorosabb együttműködést

Naponta okozott zavart az is, hogy *több kocsi ülőhelyszámozási rendszere a helyjegy kiadási diagramtól eltérő* és az utasok emiatt nem tudták megtalálni kijelölt helyüket. A CFR kocsikban általános, *hogy a nemzetközi megállapodás szerinti számozási rendszeren felül, a belföldi használatra vonatkozó számozási rend is fel van festve,* s így egy-egy ülőhelynél kettő, egymástól eltérő számozás van. A helyjegyrendszerhez nem sok bizalommal levő utasok a kocsik helytelen számozása esetén is kettős helyjegykiadásra gondoltak és élesen bírálták a helyjegyet kiadó pénztárak munkáját.

Végezetül meg kell említeni, hogy a menetközben előforduló hibák egy részének megszüntetése *csak több érdekelt vasút együttes intézkedésével lehetséges.* Ezért az operatív jellegű intézkedések céljából az eddiginél *szorosabb együttműködés volna szükséges a vasutak között.*

E cikk keretében a nemzetközi személyszállítás minden kérdésének ismertetésére nem kerülhetett sor. A közös szándék, az utaskiszolgálás javítása érdekében inkább a hiányosságokat tártuk fel, és nem az eredményekről beszéltünk. Végsőszoron azonban önmagában az is eredmény, hogy a jelentkező utastömeget a rendelkezésünkre álló eszközökkel el tudtuk szállítani. Ezért a meglevő hibák ellenére is elmondhatjuk, hogy a vasutas dolgozók az idei nyári személyszállítás csúcsforgalmában ismételten önfeláldozó munkát végeztek.

Németh József

A kirakással nincs baj Szolnokon

Az elmúlt évben a szolnoki Tiszamenti Vegyiművek egyedül *több millió forint kocsiálláspénzt fizetett ki* a vasútnak. Tavaly *Németh Mihály* állomásfőnök és *Hargitai László* állomásfőnök-helyettes nem volt megelégedve a szállító vállalatokkal.

Azóta sokat változott a helyzet. A Tiszamenti Vegyiműveknél *megszervezték az állandó éjjel-nappali ki- és berakást,* és gyorsan, ütemesen dolgoznak a szolnoki csomópont többi szállítható felei is.

Persze, gond azért akad. Mert ilyen nagy állomáson, ahol *egy huszonnégy órában 2400—2500 kocsit rendeznek,* ez magában is nagy munkát, körültekintő szervezést igényel. S ha ehhez hozávesszük az átmenőforgalmat és a csomópont rekonstrukcióját, akkor nyugodtan mondhatjuk, *hogy Szolnokon nem könnyű a megnövekedet szállítási feladatokat zavartalanul ellátni.*

Hargitai László az imént érkezett vissza. Kora reggel óta a déli ipartelep munkavágányainak az átadásánál volt. A teherpályaudvar mentesítésére ugyanis Szolnok alatt, a kiskunfélegyházi vonalon *egy új finomrendező is épül.* Ezzel egy időben természetesen folynak a vágányépítések, átalakítások és az új pályaudvar földmunkálatai.

— *Szállítható feleink* — a vegyiművek, a papírgyár, a kénsavgyár — *kiszolgálása mellett most a cukorgyárral kell legtöbbet törődnünk* — mondja Németh Mihály állomásfőnök. — *Naponta 100 vagon répa érkezik. Ezenkívül 300—350 vagon szenet is továbbítunk a gyárnak. Ugyanakkor a cukorgyár naponta 35—40 vagon répaszeletet ad fel a termelők részére.*

— A gyár tervei szerint január 20-ig *1000 vagon kész cukrot belföldre kell szállítanunk* — veszi át a szót Hargitai László —, *800—1000 vagonnal* pedig külföldre. Irányvonatokkal cukorrépát küldünk még két dunántúli gyár, *a sárvári és a petőházi* cukorgyár részére, mivel a tavaszi nyugat-dunántúli árvíz miatt ott kevesebb a termés.

— Hogyan győzik ezt a rengeteg munkát?

— *A kocsirendezőknél bevezettük a közbeváltást. Azonkívül az új prémiumrendszer is bevált.* Havonta átlagban 300 forinttal keresnek többet kocsirendezőink, s ez ösztönzően hat. Eddig baleset nélkül dolgoztak, s ez mindennél többet mond.

Közben a telefon cseng. Új répaszállítmány érkezett Mezőtúr térségéből. Az állomásfőnök intézkedik, hogy továbbítsák azonnal a cukorgyárnak!

— *Ez ma már a második olyan szerelvény, amely a délelőtt jött* — mondja. — *Szünet nélkül érkezik a répa.*

(szerényi)

RÉGI TÁBLA — ÚJ TARTALOM

(Pusztai Pál rajza)

VASÚTÉPÍTŐ KATONÁK

A sorköteles honvédek szolgálati idejük egy részében közvetlenül termelő munkával segítik a népgazdasági feladatok megoldását. A közelmúltban egy képriportban már beszámoltunk arról, hogy Alsóörs állomáson katonák, diákok, és vasúti pályamunkások közösen végezték az állomás vágányhálózatának korszerűsítését. Ezúttal a Csajág állomás átépítési munkálataiban részt vevő katonákról és vasútasokról adunk tájékoztatót.

A bevágás partjának kialakításában dolgozó katonák munkáját szakavatott kezű pályaépítők ellenőrzik.

Lánctalpas földgyaluk segítik a pályaépítő katonák munkáját.

(MTI Fotó Kovács Sándor felvételei)

Csúcsforgalom Mohács állomáson

Tulajdonképpen arról szerettem volna érdeklődni *Mohács* állomáson, hogyan készültek az őszi forgalomra, de az élet megelőzött.

— *Nálunk már augusztus 1-én megkezdődött a csúcsforgalom* — ezekkel a szavakkal fogadott *Hortobágyi Lajos* állomásfőnök. — *Leadási forgalmunk naponta 100—120 kocsi. Rengeteg építőanyag érkezik ide a Duna mellé, hogy mielőbb helyreállíthassák az árvíz során megrongálódott lakóházakat, és újakat építhessenek azok számára, akiknek otthonát teljesen elvitte az ár. A Farostlemezgyár forgalma is megnövekedett, mivel a hosszan tartó árvíz alatt alig jött részükre faanyag: Most annál több érkezik: naponta 10—12 vagon.*

— Nagy feladatot jelent számunkra, hogy mintegy 6 ezer tonna műtrágyát, amely Mohácsra hajóval jön, nálunk kell vagonba rakni és továbbítani Baranyába, Somogyba. Az átrakást gyorsan el kell végezni, mert a bérelt uszályok nem állhatnak — vette át a szót *Boncz József* állomásfőnök-helyettes. — *Nagy problémát jelent, hogy a kocsirendezők létszáma kevés. Igaz, hogy 1+3 fővel dolgozik a tolatócsapat, de az egyik kocsirendező szinte állandóan el van foglalva a beérkező gépek kísérésével.* Állomásunk legyezőszerűen szétágazó vágányhálózata egyébként is megnehezíti a munkát.

A sok feladat, persze, nem jelenti azt, hogy ne tudnának megbirkózni vele. Mohács állomás eddig minden szempontból teljesítette az élüzem követelményeit.

Különösen nagy gondot fordítanak arra, hogy a beérkező szerelvényeket gyorsan kirakják és induló vonataik mindig pontosan elkészüljenek. *Igen nagy segítséget jelent, hogy a 12-es AKÖV most két rakodógépet üzemeltet Mohácson és az egyik állandóan a vasútállomáson dolgozik.* Naponta 10—12 kocsit ürítenek ki ezzel a géppel. A többi szállító fél is igyekezettel végzi a ki- és berakást. Az állomás pártszervezete idejében felvette a kapcsolatot a mohácsi üzemek vezetőivel és most eleget tesznek a kérésnek, gyorsították a rakodás tempóját.

L. J.

Tizenegyedszer az élüzem címért

A *miskolci* járműjavító vállalat eddig tízszer nyerte el az élüzem címet, s az első félév termelési eredményei szintén az élüzem szint felett vannak.

A bázishoz viszonyított termelési volumen 22 százalékkal nőtt és *ez 6 millió 912 ezer forintos túlteljesítést jelent.*

A vállalat a teljes termelési profiljának 60 százalékát a teherkocsi fővizsga javítása adja.

Fél év alatt 115 kocsival javítottak ki többet, mint amennyit a terv meghatároz.

Kedvezően alakult az önköltségi terv teljesítése is. A vállalat *a nyereségét 2 millió 27 ezer forinttal túlteljesítette.*

Az elért eredményekben jelentős szerepe volt a takarékossági intézkedéseknek is. Jó munkaszervezéssel 60 639 rezsi órát takarítottak meg. A múlt évhez viszonyítva csökkent a túlóra is. *Az átlag órabér pedig 7,95 forintról 8,05 forintra emelkedett.*

Aki csak évekkel ezelőtt járt a járműjavítóban az ma már alig ismerné meg. Korszerűsítették az eszterga- és kovácsműhelyt.

4,9 milliós beruházással új műhelycsarnokot kapott a kocsiosztály.

A 80 személyes öltözőt és mosdót 160 fő ellátására tették alkalmassá, és megkezdték az építését annak *a modern egészségügyi, kulturális és szociális épületnek is, amelyre 1,3 millió forintot szánnak.*

A költséges és nehezen mozgatható bakok helyett szovjet tapasztalat felhasználásával zárt szekrény kialakítású könnyű bakokat készítettek, s kísérleti használatba vették igen előnyös tapasztalatokkal. Az új hidraulikus kocsialvázegyengető berendezés beállítása is évente 12 ezer normaóra megtakarítást eredményez.

Az időbeszámítás új szabályairól

Az év elejétől a *Munka Törvénykönyve* módosított rendelkezései alapján megnőtt a folyamatos munkaviszonyhoz fűződő előnyök jelentősége. Megváltozott a korábban megszünt munkaviszonyból származó idők beszámíthatóságának lehetősége. *egyszerűbbé és egységesebbé vált az időbeszámításokkal kapcsolatos — addig eléggé bonyolult — eljárás is.*

A Munka Törvénykönyve általános szabályokat ad a korábbi munkaviszonyokból származó idők beszámítására. E szabályok főleg a pótszabadság szempontjából rendezték kedvezően ezt a kérdést.

A MÁV dolgozóit azonban *nemcsak a pótszabadság szempontjából érinti* a korábbi szolgálati idők beszámíthatósága. A vasutasok többsége érdekelt abban is, *hogy rangfokozatánál is figyelembe lehessen venni a korábbi munkaviszonyban eltöltött időket* és nem közömbös az sem, hogy ezeket az időket milyen mértékben lehet beszámítani, lehet-e, vagy kell-e különbséget tenni a vasutnál eltöltött szolgálati idők és a nem MÁV munkaviszonyban töltött idők között.

Kik kérhetnek időbeszámítást

Ezekre a kérdésekre — *némi késéssel* —, ad választ a *Hivatalos Lap* 31. számában közölt 118 500 1965. I/2. B. sz. utasítás, amely figyelembe vette a Munka Törvénykönyvének a korábbihoz viszonyítva kedvezőbb rendelkezéseit.

Előljáróban ki kell hangsúlyozni, *hogy az időbeszámításra vonatkozó szabályok csak azokat érintik, akiknek korábban már volt munkaviszonyban töltött idejük,* — vagy olyan idők, amelyeket munkaviszonyban töltött időnek kell tekinteni, *mint például a katonai szolgálat*, de ezeket az időket még nem számították hozzá jelenlegi szolgálati idejükhöz.

A rangfokozati időbeszámítás új szabályai szerint a korábbi munkaviszonyban töltött idejének beszámítását kérheti minden dolgozó, *ha legalább 2 év folyamatos munkaviszonnyal rendelkezik.* De 3 évi folyamatos munkaviszony elérése után lehet csak az időbeszámítást kérni annak aki:

a) jogszabálynak meg nem felelő módon *(korábban önkényesen)* szüntette meg előző munkaviszonyát,

b) egy éven belül kétszer, vagy többször. illetőleg az ilyen évet követően csak egyszer is felmondással szüntette meg munkaviszonyát, *(kivéve, ha a dolgozó az Mt. V. 30. §. (2) bekezdés, valamely pontja alapján mondott fel).*

c) munkaviszonyát fegyelmi elbocsátással, vagy bírói ítélettel szüntették meg.

Egységes eljárás

A rangfokozati időbeszámítást eddig több — egymást kiegészítő — rendelet szabályozta, ezért csak bonyolult eljárással, mérlegelésekkel lehetett az egyes kérelmeket elbírálni. *Az új utasítás leegyszerűsítette és egységessé tette az eljárást* és így csak két féle megkülönböztetést kell alkalmazni.

Az új szabályok szerint a volt kinevezett MÁV dolgozó *vasúti szolgálati idejét teljes egészében be kell számítani, míg a más minőségben és más munkaviszonyban eltöltött időket 50 százalékban lehet a rangfokozatnál figyelembe venni.* Annyit jelent ez, hogy annak a dolgozónak, aki korábbi munkaviszonya megszüntetésekor ki volt nevezve, újbóli alkalmazása esetén — *ha 2, illetve 3 évi folyamatos munkaviszonnyal rendelkezik* — meg kell kapnia korábban elért rangfokozatát.

Hangsúlyozni kell, hogy itt rangfokozatról van szó és nem a szakcsoportról. Ugyanis, ha egy II. szakcsoportban kinevezett dolgozót újbóli felvétele esetén III. szakcsoportos munkakörbe alkalmaz a MÁV, akkor a korábban elért II. szakcsoportos rangfokozatát is csak a III. szakcsoportban kaphatja meg. Az ilyen dolgozó is *csak átminősítéssel kerülhet magasabb szakcsoportba*, amennyiben az ehhez szükséges előfeltételeknek megfelel majd.

A volt MÁV szerződéses dolgozó szolgálati idejét és a nem MÁV — minden egyéb — munkaviszonyban töltött és igazolt idő 50 százalékát kell figyelembe venni és ezt a kérelmezőnek a beszámításkor meglevő rangfokozatához várakozási időként számítják hozzá.

Az a MÁV kinevezett dolgozó, akinek más munkaadónál — *tehát nem MÁV-nál* — eltöltött ideje is van, újbóli alkalmazása esetén mind a két változat alkalmazására kerül.

Egyszer kinevezik korábban elért rangfokozatába, majd az egyéb munkaviszonyban töltött idők 50 százalékát várakozási időként hozzászámítják a korábbi rangfokozatához. E kettő egybevetésével kerül megállapításra az ujonnan alkalmazott dolgozó induló rangfokozata, amelyet a beszámításkor — *tehát újabb alkalmazása óta* — elért rangfokozatához kell hozzászámítani.

Azok a dolgozók, akiknek korábbi kérelmét az akkor érvényben levő rendelkezések alapján már elbírálták és a beszámítani kért időket — részben, vagy egészben — már beszámították, *nem tarthatnak igényt újabb rangfokozati időbeszámításra.* De akinek korábbi kérelmét jogalap hiányában utasították el *(mert közszolgálat körén kívül eltöltött idő és a közszolgálatba lépés között egy évnél hosszabb idő telt el, vagy mert a munkaviszony fegyelmi elbocsátással, önkényes kilépéssel stb. szünt meg és a dolgozó nem szerzett igényt a kivételes elbíralásra)* kérheti a be nem számított időnek az új rendelkezés szerinti beszámítását. 1964 július 1-e után — a 116 997/1964. I/2. B. sz. rendelet alapján — elbírált kérelmeket és rangfokozatokat ugyancsak felül lehet vizsgálni, ha ezt a dolgozó kéri és rangfokozatot részére az új utasítás szerint lehet megállapítani.

A múlt év végétől sok időbeszámítási kérelem futott be az elbíráló szervekhez. Ezeknek a sorsa csak most — *az új MÁV utasítás megjelenése után* — rendeződik. Az uj szabályok szerint az időbeszámítás során szükségessé váló rangfokozat módosításokat nem az elbírálást követő hónap 1-étől, mint korábban, *hanem a kérelem benyújtását követő hónap 1-től, míg az 1964. december 31-ig benyújtott kérelmeknél ez év január 1-től kell végrehajtani.*

A dolgozóknak kell kezdeményezni

Az időbeszámítást illetően a szakszervezet elnökségéhez is több kérelem érkezett. ezeket megküldtük az elbíráló szervekhez, ahol *újabb kérelem beadása nélkül bírálják el az igényeket* és minden érdekeltet az elbíráló szervek — vállalatok vezetői, igazgatóságok —, értesítenek arról, hogy az időbeszámításokkal hogyan módosul rangfokozatuk. A kérelmek nagy számára való tekintettel ez azonban időt vesz igénybe, *így az érdekeltek türelmét kérjük ügyük intézéséig.*

A korábbi munkaviszonyban töltött idők beszámítását *csak a dolgozó kérelmére lehet eszközölni. Így az érdekelt dolgozóknak kell kezdeményezni az időbeszámítást*, melyhez megfelelő formanyomtatványt, űrlapot a fonökségeknél lehet kérni.

A szakszervezeti bizottságok az új rendelkezésről tájékoztassák a bizalmiakat, hogy az érdekelt és hozzájuk forduló dolgozók részére a helyes felvilágosítást megadhassák.

Banka József

Időben készüljünk fel a téli forgalomra

A vasúti közlekedés és ipar dolgozóira *rendkívül nagy feladatok hárulnak az év végéig.* Az első félévben a szokatlanul hosszú ideig tartó árvíz miatt a népgazdaság több termelő ágazata nem tudta teljesíteni tervét. Ennek következtében a fuvarozásra felkínált áruk mennyisége csökkent, így a vasut eddig a tervezettnél *mintegy 3,8 millió tonnával kevesebb árut szállított.*

Ha a második felevi feladatokhoz a lemaradast hozzáadjuk,

a vasútnak mintegy 13 százalékkal több árut kell elszállítania, mint az első félévben.

Számításba kell azonban azt is venni, hogy közeledik a tél, az az évszak, amelyben *a hideg, a hó, a fagy mindennap próbara teszi az embert és a gépet egyarant.* Éppen ezért a téli forgalommal kapcsolatos feladatok sikeres teljesítésének egyik biztosítéka, ha a műszaki előfeltételek megteremtésével egyidejüleg *megkülönböztetett gondot fordítunk a forgalmat lebonyolító vasutas dolgozókra — az emberekre.* Hogy milyen tél lesz, azt előre nem tudhatjuk. De bármilyen is lesz, úgy kell rá felkészülni, mintha a legszigorubb tél jönne.

Eddigi tapasztalataink kedvezőek. *A legtöbb helyen idejében hozzáfogtak a felkészüléshez.* Az augusztusban megtartott üzemszemlék is a téli felkészülés jegyében történtek. Több szolgalati helyen, mint például a *ferencvárosi pályafenntartási főnökség IV. pályamesteri szakaszán* szakszervezeti taggyülésen, a *Landler Jármujavító ÜV*-ben szakszervezeti bizottsági ulésen targyalták a téli felkészüléssel kapcsolatos intézkedési tervet. A *budapesti igazgatóság mintegy 300 szolgálati vezető, párt- és szakszervezeti tisztségviselő bevonásával brigádmunkaban a helyszínen ellenőrzi a téli felkészülésre tett intézkedések végrehajtását.*

A kedvező tapasztalatok ellenére mégis szükségesnek tartjuk kihangsúlyozni, hogy a téli felkészülésekkel kapcsolatos intézkedéseknek — az egyenletes szállítás, a termelés biztosításán túl — nagyobb súllyal kell tartalmazniuk

az emberekről való gondoskodást, téli munkakörülményeik javítását, egészségük fokozottabb védelmét.

Az üzemek, műhelyek, munkahelyek tetőzetének rendbehozása, a törött ablakok pótlása, a fűtőberendezések üzemképességének biztosítása, a téli védőruházat időben történő kiosztása, a védőitalok beszerzése, kiszolgáltatásának megszervezése *sehol sem igényel mást, mint jó szervező munkát, körültekintest, gondoskodást.*

Évenként visszatérő probléma a melegedő-helyiségek számának elégtelensége — *beleértve a kalauzkocsik hiányát is* —, a korszerűtlen öltöző-, mosdo-, fürdőhelyiségek téli időszakban különösen egészségre ártalmas volta stb.

A dolgozók téli ruhaval való ellátása általában megfelelonek mondható, de szükséges a ruhaellátással foglalkozó szervek figyelmét felhívni, hogy *az ellátás mértéke jelenleg nem kielégítő.*

Különös gondoskodást igényel a téli időszakban mind a dolgozók, mind az utazóközönség érdekében *a balesetek megelőzése.* Ezért már most szükséges gondoskodni az utak, a munkahelyek síkosságának megelőzése végett homokról, salakról, a munkahelyek térvilágításának biztosításáról, a forgalombiztonság érdekében pedig a jelzők, lassújelek előírásszerű kivilágításáról.

A téli felkészülésnek a vasút minden területén tervszerüen kell történnie. Ezt a szakmai kollégium szeptember 24-i határozatai is kötelezően előírják.

Az emberekről való gondoskodás azonban olyan feladat, amely nem igényel feltétlenül nagy beruházásokat, anyagi áldozatokat, itt a vezetők igazi, elvtársi segítenikarására van szükség.

Minden vezető, akire emberek vannak bízva, a termelésen, a szállítási feladatok teljesítésén túl *felelős a dolgozók egészségéért, testi épségéért.*

A téli felkészülés azonban *nemcsak a gazdasági vezetők feladata.* Bár a felkészülés jelenlegi szakasza általában kedvezőnek mondható, *szakszervezeti szerveinknek is további erőfeszítéseket kell tenni a hatékonyabb felkészülés érdekében.* Nem elégedhetnek meg csupan az ellenőrzéssel, a beszámoltatással. *Aktív tevékenységre van szükség* a jobb téli munkakörülmények kialakításáért.

A negyedik negyedévi termelési tanácskozások, a most folyó szocialista brigádvezetői tanácskozások is alkalmasak arra, hogy a dolgozók téli felkészüléssel kapcsolatos észrevételeit, javaslatait a szolgálati helyek és intézkedésre jogosult vezetői megismerjék és azokat felhasználják intézkedéseik során. Csakis az a felkészülés lehet eredményes, amely kapkodásmentes es nemcsak a panaszok okainak megszüntetésére irányul, hanem konstruktiv, gondoktol mentes munkakörülményeket biztosit, amely végül is a jó munkakedvben jut kifejezésre.

Zubor István

Tizéves a répceszentgyörgyi MÁV Nevelőintézet

Játszadozó gyerekek az intézet udvarán

Pompázó virág és üdezöld növény mindenütt. A levegőben friss fü- és fenyőillat árad. Az alkonyi szél vidám gyermekkacajt röpít suhanó szárnyán. Csak az öreg kastély áll változatlan némaságban, méltóságteljesen, mintha tárt kapuival még most is egykori urát várná.

Pedig hát rég volt az nagyon, amikor a répceszentgyörgyi copf stílusú — *ma műemlék* — kastélyt *gróf Mikes György*, szombathelyi nyugalmazott megyés püspök lakta.

Vidám gyerekek

Ma egészen más *„várurak"* népesítik be a kastély szobáit. *Mosolygós szemű, kipirult arcú vidám vasutas gyermeksereg költözött ide.* 10—16 éves fiúcskák, a *MÁV Nevelőintézet* növendékei.

Tíz évvel ezelőtt, 1955 nyarán volt a honfoglalás. S azóta — az akkor elhanyagolt, ablaktalan — romos kastélyból és tönkretett parkból *a sok gyermeki és nevelői kéz közös akarattal egy virágzó, pompázó otthont teremtett.*

Csöndes János, az intézet igazgatója így emlékszik vissza a kezdetre:

— *Az első két-három évben csak a létfenntartáshoz szükséges helyzetet lehetett megteremteni. De ez a „csak" igen nagy áldozatot, odaadó munkát követelt. Hiszen a semmiből, romos épületekből, üres vaksággal tekintgető ablakokból kellett meleg szobákat, tantermeket létesíteni. Ebben az évben még kevésbé volt mód a falak színén változtatni. Elsősorban a lyukak betömése volt a fő cél.*

A legfontosabb feladat az egészségügyi feltételek biztosítása volt. Mosdókban, WC-ben sokszor feltört a szennyvíz. 1958 őszén hosszú huzavona után végül munkához láttak, *és 1959-ben mintegy másfélmillió forintos költséggel megépült a szennyvízderitő berendezés. Az első időkben növendékeink az udvar közepén a kézi kútnál mosakodtak.* Később elkészült a vízhálózat is. 1959 nyarán már betonjárdát építettünk. Ezzel megteremtettük a folyosók, szobák tisztaságát. *Gond volt még a hálószobák zsúfoltsága.* Egy-egy 5x6 méteres helyiségben ugyanis 20—22 gyermek aludt. 1960-ban ez is megváltozott. Másfélmillió forintos költséggel új épület készült.

Kisstadion, társadalmi munkával

Azóta még egy tornateremmel is gazdagodtak. Az intézet 120 növendéke pedig *társadalmi munkával, a parkjuk szomszédságában egy új „kisstadiont" is épitett.* Itt az új létesítmény zöld gyepén sorakoznak most fel a diákok, hogy a vasárnap délelőtti napsütésben köszöntsék az elmúlt tíz évet.

Csöndes János igazgató megnyitó szavai után az ünnepi beszédet *dr. Soproni József*, a 3. szakosztály vezetője tartotta. Délután pedig kultúrműsor és sportverseny szerepelt a programban.

A jubileumi ünnepségen jelen voltak a társintézetek, *Kőszeg, Békéscsaba, Kaposvár és Bodrogolaszi* vezetői, továbbá azok a diákok és nevelők, akik valamikor a répceszentgyörgyi intézet falai között tették meg az első lépéseket. Ők is emlékeztek, mert emlékeztette őket az a változás, amely ebben az eldugott, távoli kis faluban. Répceszentgyörgyön a regi grófi kastélyban az elmúlt tíz évben végbement.

Szerényi József

Baleseti krónika

Szeptember 13-án *Keszőhidegkút—Gyonk* állomáson az 1093. sz. vonat előzetes értesítés nélkül az 1047 II. sz. tvg. menettel foglalt IV. sz. vágányra járt. A balesetet *Tóth János* tvg. vezető ébersége hárította el, aki miután a bejáró 1093. sz. vonat behaladását észlelte, menetével azonnal kihúzott a tamási vonalra. A veszélyeztetést *Juhász Miklós* forgalmi szolgálattevő és *Polgár István* váltókezelő okozta a vágányok ellenőrzésének és a tér megfigyelésének elmulasztásával.

★

Szeptember 14-én *Komárom* rendező XII. vágányáról a kijáró 2871 sz. vonatba belehúzott a XIV. vágányról *engedély nélkül megindult* 411.129 sz. gurító mozdony. Az ütközés következtében a 2871 sz. vonat két rakott kocsija és a 411.129 sz. mozdony 4 tengellyel kisiklott. Személysérülés nem történt. A balesetért *Nemes Vince* térfelvigyázó és *Fényi Sándor* mozdonyvezető felelős, a tolatás időben történő beszüntetésének elmulasztása miatt.

★

Szeptember 15-én, a 704. sz. gyorsmotorvonat több, mint egy vonathosszal meghaladta Kecskemét állomás megállj állású bejárati jelzőjét. A veszélyeztetésért a 704. sz. gyorsmotorvonat motorvezetője, Bizi László és Bor Mihály vonatvezető felelős, a bejárati jelző megfigyelésének elmulasztása miatt.

★

Karcag állomáson szeptemben 15-én 7.15 órakor *tolatás közben felvágták* a 18. sz. központi állítású váltót. Ugyanott 17.20 órakor az 1794 sz. tolatós tehervonattal végzett tolatás közben *a 15-ös átszelési váltót vágták fel.* Mindkét esetben helytelenül álló váltók mellett engedélyezték a tolatást.

★

Szolnok állomáson szeptember 16-án tolatás közben halálos balesetet szenvedett Rimóczi István, felügyelet mellett szolgálatot teljesítő újfelvételes kocsirendező. A balesetet az okozta, hogy nevezett a felügyeletét ellátó kocsirendező távollétében összeakasztás végett egyenes testtartással lépett a szük nyilású kocsik közé.

★

Szeptember 16-án *Tapolca* állomáson a VII. vágányról *jelzésadás nélkül megindult tartalékgép* horzsolódott a IV. vágányra betoló 1147. sz. személyvonat szerelvényével. Az ütközés következtében az állomási 324.848. sz. tartalék szerkocsija és a betoló szerelvény kalauzkocsija kisiklott. A kalauzkocsi szekrénye megsérült és ütközői összeakadtak a követő kocsi ütközőjével. A vizsgálat szerint a balesetért *Tóth Ernő* tolatásvezető, *Hobok Lajos* kocsirendező, *Merácz I. Lajos* mozdonyvezető hibáztatható.

☆

Szeptember 18-án *Csengőd* állomás bejáratánál feltartóztatott 958. sz. vonattal *egy térközbe került* a 960. sz. gyorsteher vonat. A veszélyeztetést az a körülmény okozta, hogy *Soltszentimre* vonatjelentő őre, *Varga Gyula*, visszajelentés bevárása nélkül foglalt térközbe bocsátotta a 960. sz. vonatot.

★

Szeptember 21-én *Bp. Ferencváros* és *Kelenföld* állomások között a 858. sz. vonat egy térközbe került és összeütközött a 64/II. sz vonattal. Az ütközés következtében a 64/II. sz. vonat 13 kocsija kisiklott és feltorlódott az előtte álló kocsira. *Személysérülés nem történt.* A jobb vágányon több mint négy, a bal vágányon több mint egyórás forgalmi akadály keletkezett. A vizsgálat szerint a balesetet *Varga Sándor*, a 858. sz. vonat mozdonyvezetőjének mulasztása idézte elő, *mecállí állású jelző figyelmen kívül hagyása miatt.*

Nagy az olvasóforgalom – kicsi a könyvtár

Könyv az asztalon, a szekrényben, a parkettán, a sarkokban. Egyszóval könyv mindenütt. A *Vasúti Főosztály szakszervezeti könyvtára zsúfolt.* Tízezer kötet és ezer bejegyzett olvasó. Hetenként kétszer másfél órás a kölcsönzés. Egy könyvtári órán *60—80 kötet könyvet kölcsönöznek.* Majd minden második ember látogatója a könyvtárnak.

A gépészek közül sokan, a jogászok közül viszont kevesen olvasnak szépirodalmat — árulkodik az olvasók törzslapja. *Bluszt Ernő*, a járműjavító osztály, *Balogh Győző*, a 9. szakosztály mérnöke és még többen szintén hetenként „váltják" a könyvet.

Ambrus István a könyvtár vezetője.

Raktárnak is zsúfolt...

1964-ben tízezer könyvet kölcsönöztek a könyvtárlátogatók.

Nagy az olvasóforgalom, ezzel szemben a könyvtár kicsi és zsúfolt. Hatezer kötetes kölcsönző könyvtár befogadására alkalmas a helyiség. Régen kinőtte magát. A könyvtár vezetője az utóbbi öt év alatt *legalább tízszer kapott ígéretet a helyiség növelésére, de a mai napig változatlan a helyzet. Raktárnak is zsúfolt lenne.* A kölcsönzőszolgálatról nem is szólva. Ugy látszik, senki sem tekinti szívügyének a változást. Eddig csak ígéretet kaptak. Ilyen körülmények között nem csoda, hogy a kölcsönzőszolgálat színvonala, feltételei romlottak.

Az olvasószolgálat tartalmi feltételeit a könyvtár vezetője és néhány társadalmi munkás, nehéz körülmények között ugyan, de megteremtette. Gondosan rendben tartott katalógus, színvonalas előajánlás fogadja a kölcsönzésre betérő dolgozókat.

— *A helyi kölcsönzés csak egy része a munkának* — mondja *Ambrus István*, a könyvtár vezetője. — *A múlt évben a különböző szolgálati helyeken 47 letéti könyvtárat működtettünk, s ezeknek több mint 2500 bejegyzett olvasója van. Az olvasókkal úgy is foglalkozunk, hogy ha a kölcsönzésre kért könyv éppen nincs a könyvtárban, bejegyezzük a keresett könyvek füzetébe és ha a könyvet más olvasó visszahozta, értesítjük a soron következő előjegyzett kölcsönzőt.*

Író-olvasó találkozó

A könyvtár vezetője az utóbbi 6—8 évben gondot fordított arra is, hogy az olvasók személyesen is találkozhassanak a hazai írókkal. *Az író—olvasó találkozók szervezésére fordított munka jó hatással volt az olvasó kölcsönző emberek táborának növelésére.* Az utóbbi esztendők baráti találkozóinak, estébe nyúló beszélgetéseinek olyan kiváló és a vasutasok között keresett, olvasott író részvevői voltak, mint *Veres Péter, Széchenyi Zsigmond, Mesterházi Lajos, Passuth László, Szabó Magda, Rideg Sándor, Thurzó Gábor* és *Molnár Gábor.*

Amikor tizenkét évvel ezelőtt Ambrus István a könyvtár vezetését társadalmi munkában átvette, 2800 kötet könyvet és 20 olvasót tartottak nyilván.

A könyvtár vezetése tehát *jó kezekben van.* Tovább növekedhet az olvasók száma, akár több százzal is, ha a főosztály könyvtára egyszer megfelelő helyiséget kap.

Kovács János

Jól dolgozik a békebizottság

A *debreceni járműjavító* szakszervezeti bizottsága mellett eredményes és hasznos munkát végez az öttagú üzemi békebizottság. *Ebben az évben már hat alkalommal tartottak békegyűlést.* Májusban „A békéért, nemzeti függetlenségért és a leszerelésért" hónap alkalmával aláírást gyűjtöttek és tiltakozó táviratot küldtek az Egyesült Államok vietnami agressziója miatt. Követelték, hogy az Egyesült Államok kormánya tartsa tiszteletben az 1954. évi genfi megállapodásokat.

Legutóbb szeptember 22-én *„Goldwaterizmus az amerikai külpolitikában"* címmel tartottak aktívaértekezletet.

A békeaktivák közül az elmúlt évek során többen megkapták az aranykoszorús békeharcos jelvényt is.

Volosinovszki János
Debrecen

Új felvonó épül a BVKH-ban

A BVKH dolgozóinak évtizedes kérése teljesül a közeljövőben. *Személyszállításra is alkalmas teherliftet kapnak,* amelynek építése hosszas huzavona után végre megkezdődött. Nem kevesebb, mint hét különböző szerv egybehangolt munkájára volt szükség. Egy kivitelezésében egyszerű, mégis a dolgozó ember fizikai munkáját könnyítő felvonó tervezésétől az építkezés megindulásáig sok minden történik. Csak legyen, aki szívvel, idegekkel, reményveszteség nélkül, türelemmel végigharcolja. A BVKH szakszervezeti bizottsága és a hivatal vezetése rendelkezett ezekkel a tulajdonságokkal.

Már bontják a százéves műemléképület háromemeletes loggiás folyosóinak födémét. A BVKH-t felkereső ügyfeleket az udvar felőli részen valóságos csatatér fogadja. A hivatal dolgozói azonban örömmel kivárják az építkezés végét, *mert bíznak abban, hogy a felvonó határidőre elkészül.*

Nincsenek ebben egyedül, hiszen sok száz vállalati fél óhaja is, de elsősorban a BVKH dolgozói érdekeltek a lift minél előbbi üzemeltetésében. *Nem kevesebb, mint 1000 mázsa fuvar- és egyéb okmányt és 1500 mázsa tüzelőanyagot hordanak fel évente az emeleti helyiségekbe megerőltető fizikai munkával, hátikosárban.* Ez a mennyiség azonban hatványozódik, mert a különféle szállítási bizonylatok szinte szalagszerűen kerülnek feldolgozásra a BVKH-t magában foglaló két épülettömbben, a tüzelés melléktermékét pedig le kell juttatni a földszintre stb.

A MÁV Épületfenntartási Főnökségen múlik elsősorban, hogy a remények mielőbb valóra váljanak. Ha ők jól dolgoznak és határidőre befejezik a munkát, az ÉM Gép- és Felvonószerelő Vállalat dolgozói még a szigorúbb tél beállta előtt elkészülnek a szerelési munkálatokkal és át tudjuk adni a várvavárt kombinált felvonót rendeltetésének.

Sz. I.

Az ideológiai nevelés nem kampányfeladat

Szakszervezetünk Baranya megyei bizottsága szeptember 14-én kibővített ülést tartott Pécsett, a vasutas kultúrotthonban. Az ülésen megjelent *Végh Lajos*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke és *Kresz Károly*, a Baranya megyei SZMT kulturális bizottságának vezetője is. *Kinczli József*, a megyei bizottság titkára vitaindító előadásában az MSZMP Központi Bizottsága által 1965. március 11-én, az ideológiai munka megjavítására hozott határozattal foglalkozott, ismertetve szakszervezetünk központi vezetőségének augusztus 13-án elfogadott szervezési intézkedéseit e párthatározat végrehajtására vonatkozóan.

Céltudatos nevelő munkát

A szocializmus teljes felépítésének egyik alapvető feltétele az emberek szocialista tudatának fejlesztése. Társadalmi fejlődésünk jelenlegi szakaszában — a gazdasági építőmunka mellett — ezért kerül előtérbe a nevelési feladatok céltudatos és következetes megvalósítása — mondotta bevezetőjében Kinczli József, majd e munkában elért eredményekkel foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy ezek az eredmények biztatóak és kézzelfoghatóan bizonyítják a dolgozók munkához való viszonyának pozitív irányú fejlődését. Elsősorban a termelőmunkában érik az embereket olyan hatások, amelyek alkalmasak arra, hogy megérleljék bennük a társadalmi érdeklődést és felelősséget.

Sokat hallottunk már *a munka emberformáló erejéről*, de arról keveset szóltunk, hogy ma is a munka a legnagyobb átalakító erő. Elég erre példaként felhozni a szocialista brigádokat, melyek tagjai *példásan helytállnak a munkában.* Törődnek egymással, segítik egymást és a legtöbb brigád az önképzésben, a társadalmi munkában is nagyon szép eredményeket ért már el. A pécsi igazgatóság területén *632 brigád versenyez a szocialista címért, és e brigádoknak 6654 tagjuk van.*

Ne tegyünk engedményeket

— *El kell érnünk* — folytatta —, *hogy a szocialista brigádok hatása ne csak e kollektívákon belül, hanem a mozgalom keretein túl is érződjön, példájuk legyen vonzó és iránymutató. Nagyon jelentős a hármas jelszó helyes, egységes értelmezése: szocialista módon dolgozni, élni, gondolkodni — csak együtt érvényesíthető. Ne tegyünk engedményeket, melyek az utóbbi időben különösen a gondolkodás megváltoztatásával kapcsolatos vállalásoknál tapasztalhatók voltak.* Az önművelés, a kulturálódás nem szorulhat háttérbe. A szakszervezet elsőrendű feladata, hogy segítse a párt politikájának megvalósítását. Segítse a maradiság, a babonák és a tudatlanság megannyi maradványa elleni harcot. Segítse a nacionalista és soviniszta nézetek felszámolását, az internacionalizmus eszméinek térhódítását.

A beszámolót követő vitában *Kresz Károly* is szót kért.

— *Minden emberben spontán módon is kialakul egy világkép* — mondotta a többi között —, *de mi azt akarjuk, hogy ez a világkép helyes legyen.* A legegyszerűbb dolgozók is a tudatosság magasabb fokára emelkedjenek. Tudják, mit kell tenni, hogy gyorsabb legyen a fejlődés. Ez már nem lehet spontán feladat, de nem is kampányfeladat ennek elérése, hanem hosszan tartó, szívós nevelőmunka során juthatunk csak el oda, hogy minden ember műveltebb legyen. Sok tanulsággal, tettekre serkentő gondolatokkal zárult a tanácskozás.

Lőrincz János

Önzetlen segítség

Jól dolgozik a pécsi fűtőház nyugdíjelőkészítő albizottsága

Alapos, körültekintő munkát végez a *pécsi* fűtőház nyugdíjelőkészítő albizottsága. Rendszeresen segítik a nyugdíj előtt álló idős dolgozók ügyeinek intézését. Nagyon sok járkálástól, időtöltéstől mentesítik őket. Segítettek többek között *Lippai Lászlónak* és *Kiss Kálmánnak* is, hogy idegen vállalatnál töltött munkásévekről időben igazolást nyerjenek. *Juhász Kálmán* viszont nem igényelte a baráti segítséget, s így a nyugdíjazáskor néhány évvel kevesebbet vettek figyelembe.

Hozzáértéssel

Lelkiismeretes, jó munkájáért külön ki kell emelni *Téglás* elvtársat, a bizottság vezetőjét, *aki nemcsak hozzáértéssel, de sok szeretettel is tevékenykedik* a kiöregedett dolgozókért.

Nemrégiben a rokkant *Kemény Gyula* bácsi problémáját oldották meg, akinek elromlott a kézikocsija. A szakszervezeti bizottság közreműködésével a kocsit megjavították, s most már ismét használható. *A nyugalomba vonult öregek szívesen és gyakran keresik fel egykori munkahelyüket, a fűtőházat.* gyakran kérnek tanácsot, segítséget a szakszervezeti bizottságtól.

Nagyon szép, de egyben elismerő cselekedet az is, hogy május 1-én — aki teheti — a fűtőház kollektívájával vonul fel a harcos seregszemlén. Az öregek léptei ezen a napon együtt dobbannak a fiatalokéval, hogy bizonyítsák: *részesei, tagjai a közösségnek, nem szakadtak el tőle.*

A fűtőház épülete előtt a nyugdíjasok részére padokat helyeztek el, melyeken jó időben üldögélni, beszélgetni szoktak. Amolyan találkozóhely ez, ahol feleleventik régi munkáséveiket. *Gyakran látogat ki hozzájuk a szakszervezeti bizottság titkára, s a nyugdíj-előkészítő albizottság vezetője is,* hogy érdeklődjön életükről, problémájukról.

Ünnepélyes búcsúztatás

Korábban nem volt szokás nyugdíjaztatás előtt az ünnepélyes búcsúztatás. A módszer azonban megváltozott, s már az idős dolgozók részére kedves aktust jelent, amikor az albizottság rendezésében ünnepségen búcsúznak társaiktól — s a munkától. Az üzem dolgozói ilyen alkalmakkor *maguk készítette fényképtartókkal s olyan sorozatú mozdonymakettekkel ajándékozzák meg idős társaikat.* amelyen szolgálati éveikben dolgoztak.

Bensőséges, meleg kapcsolatról szólnak ezek az ünnepségek. S hogy a több évtizedes munka után a jól megérdemelt pihenés is méltóképpen vegye kezdetét — ehhez nyújt önzetlen elvtársi segítséget a fűtőház szakszervezeti bizottsága, s azon belül is — a nyugdíjelőkészítő albizottság.

Pálinkás Károlyné

Százéves a szombathelyi vasúti csomópont

— Ott jön!

— *Az a kis, füstölgő, fekete pont? Látom már!*

Felmorajlik a tömeg és előrelendül. Színes napernyők táncolnak, kobakok és cilinderek lendülnek a magasba, fehér és tarka kendők lobognak a fejek felett.

A *„robogó csoda"*, a 424-esek *„ükapja"*, lassan, prüszkölve, fújtatva begördül a pályaudvarra.

Szombathely, 1865. szeptember 21. Virágok, szalagok a mozdony orrán, az első soproni utasok leszállnak az emeletes kocsikról. Idegen, idegent kérdez: *Milyen volt az út?* Mások a század csodájáról beszélnek: Ki gondolta volna, hogy a nagy *Stephenson* harminchat éve létező lokomotívja Nyugat-Magyarország jelentéktelen kis városába ilyen hamar eljut?

ADRIÁIG NYITVA AZ ÚT

— *Vasutat, Bécstől a tengerig!* — adta ki a jelszót Ausztria a XIX. század elején, abban az időben, amikor Adriát Béccsel összekötő kereskedelmi útvonal — Sopron érintésével — magyar területen vezetett végig. Megszületett a terv, a vécsiek új programot dolgoztak ki: a vasútvonal vezessen osztrák területen, a Semmeringen át. Az osztrák próbálkozások hamarosan a soproniak tudomására jutottak, és a földbirtokosok, kereskedők, iparosok megalakították a *Soproni Vasút Társaságot* azzal a céllal, hogy megvalósítják a *Bécs — Sopron — Szombathely — Kanizsa — Trieszt* vasútvonalat, mert így a forgalom továbbra is a régi útvonalon bonyolódik le, és a magyar érdekeket szolgálja.

A szabadságharc bukása, Ausztria központosító törekvése háttérbe szorította a magyar kezdeményezést, pedig akkor már *Bécsújhely* és *Sopron* között elkészült a vasútvonal. A *Vas* megyei és *Sopron* megyei küldöttségeket elutasította a császári és királyi kereskedelmi miniszter: *a vonal megépítéséhez állami finanszírozásról szó sem lehetett.* Szombathely város tanácsa 1850. január 21-én határozatot hozott: *ingyen telket, homokot, fövenyt és szükséges más anyagokat ad a vasút építéséhez.* A terv megvalósítása mégis tizennégy évig húzódott pénzügyi okok miatt. *1863. november 13-án megkapták az engedélyt, és másfél év alatt befejeződött a vasútépítés.* Majd ezt követően egy év után már a Szombathely—Kanizsa vonalrész is megnyílt.

1895-ben megkezdi működését a szombathelyi MÁV Üzletvezetőség. *(Létszáma: 1 üzletvezető, 5 osztályfőnök, 60 hivatalnok, 10 altiszt).* A forgalom ebben az időben jelentős volt már: naponta hatvannégy vonat indult és érkezett.

Szombathely állomás a munkásmozgalom történetében is helyet kapott. 1912. február 4-én a *Déli Vasút* munkásai helyzetük javításáért folyamodványt nyújtottak be, melyet elutasítottak. Az elutasítást népgyűlés követte, a szervezett dolgozók *a sztrájk mellett foglaltak állást*, melyet meg is szervezték.

ELTŰNNEK A ROMOK

A második világháború a szombathelyi vasúti gócpontot sem kímélte: *19 millió 378 600 forint volt a háborús kár.* A felszabadult sineket, romba dőlt épületeket 1949-re csaknem egészében helyreállították. Azóta a szállítási igények meghatványozódtak.

Az elmúlt másfél évtized alatt átalakult az állomás arca is. Kétemeletes üzemi épület létesült az első állomásépület helyén, a *Savaria* út tengelyében. *Az ötvenöt éves felvételi épület teljes renoválása — a belső helyiségek korszerűsítése — még ebben az évben befejeződik.* Tizenöt év alatt négyszeresére emelkedett az állomás forgalma. 1948-tól 1964-ig két és félszeresére nőtt az utasforgalom. A megnövekedett igényeket az állomás csak nagy erőfeszítése kárán tudja kielégíteni.

A SZÁZEGYEDIK ÉV SIKERÉÉRT

1965. szeptember 19. Vasárnap délelőtt. Egyenruhás vasutasok merev vigyázzban állva tisztelegnek Szombathely állomás parkjának közepén emelkedő emlékmű előtt. *Horváth József*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára leleplezte a százéves fennállását megörökítő *„kőbe vésett memorandumot".*

Az ünnepi beszéd szavai belevegyülnek az állomás zajába: *„... Minden év egy lépés a vasút történetében, s nekünk nem mindegy, hogyan emlékeznek majd meg rólunk, száz év múlva. Mindjárt a százegyedik évet is úgy kell kezdenünk, hogy a siker gondolata vezérelje minden tettünket..."*

Horváth Anita

Külföldi vendégeink

Gulyás János, a szakszervezet titkára a svéd delegáció tagjaival beszélget.

(Hemző Károly felvétele)

Az elmúlt hetekben ismét több külföldi delegáció, szakszervezeti küldöttség látogatott el hozzánk. Augusztusban háromtagú *szovjet* vasutas szakszervezeti delegációt láttunk vendégül. Szeptemberben egy kilenctagú *francia*, majd egy háromtagú *svéd* vasutas szakszervezeti delegációt fogadtunk.

Külföldi vendégeink beszélgetést folytattak szakszervezetünk vezetőivel, majd üzemeket, vasúti szolgálati helyeket és intézményeket látogattak meg. A szovjet és a francia delegációt *Szabó Antal* főtitkár, a svéd delegációt pedig *Gulyás János* titkár fogadta.

Vendégeink elutazásuk előtt kedvezően nyilatkoztak a látottakról.

1965. október 16 — november 6

Műszaki könyvnapok

1962-ben rendezték meg első ízben a *műszaki könyvnapokat*. Azóta minden évben, így az idén is megrendezik a műszaki könyvnapokat. Az október 16 és november 6-a között megrendezésre kerülő könyvnapok gazdag programot ígérnek. A fővárosban és a vidéken vásárlással egybekötött alkalmi műszaki könyvkiállításokat, ankétokat, író-olvasó találkozókat rendeznek.

A Műszaki, az Akadémiai, a Közgazdasági és Jogi és a Táncsics Könyvkiadó számos új művel jelentkezik.

Dr. Kubinszky Mihály:

A vasutak építészete Európában

A XIX. század második felében megindult nagyarányú építkezések között a vasutak építészete is igen jelentős. Az európai vasúthálózat fejlődése az építészek elé új, eddig ismeretlen feladatok megoldását tűzte célul, *s így a modern építészet fejlődéstörténetének a vasútépítészet igen érdekes és tanulságos fejezete.* Művében a szerző ezt a specifikus építészeti ágat követi nyomon, kiindulva az 1830—50-es évektől, mikor a kezdődő vasúttechnika a kor követelményeit fa, majd vasszerkezetekkel elégítette ki, és a formaképzést a klasszicizmus és romantika stílusjegyei irányították.

Az európai kapitalizmus tetőpontján, az 1850—1914-es években a nagyvárosok kialakulása, a vasúttechnika és a vasúthálózat kiterebélyesedése következtében a haladó építészeti irányzat is szembefordult a historizáló eklektikával. A két világháború közötti Európában a vasúttechnika tovább fejlődik és építészetében a modern irányzat jut diadalra. Általánosan elterjednek a vasbetonszerkezetek, s a megoldások gazdaságosságára törekednek. 1945 után, az újjáépítés korában, a vasútépítészetben is érvényesülnek *a szocialista építészeti irányok és a modern építészeti irányzat hatásai*, a modern építőtechnika fejlődése, a gépesítés, előregyártás, műanyagok érvényesülése. A vasutak építészeti fejlődésének példája a legújabb építészet kialakulását tükrözi, tehát a leszűrt tanulságok egész modern építészetünkre is jellemzők és rendkívül tanulságosak.

A szerző nemcsak a szakemberek, hanem a nagyközönség számára is élvezhető módon dolgozta fel a hazai és külföldi anyagot. Hasonló mű a külföldi irodalomból is hiányzik, ezért a könyv nagy érdeklődésre tarthat számot. A könyvet 100 ábra, illetve 220 fénykép teszi szemléletessé.

Sok az utas — kevés a pad

A *Déli-pályaudvar* új, modern üvegcsarnokának belső berendezésére az utóbbi időben egyre több a panasz. *Az utazóközönség kifogásolja az ülőhelyek hiányát.* Az ősz, a rossz idő beálltával nemcsak az utasok, hanem az üvegcsarnokban levő személypénztárak dolgozói is zúgolódnak, mert a várakozók ülőhely hiányában a pénztárak között levő csomagtartóra ülnek.

Ezzel akadályozzák egyrészt a jegyváltásra váró utasok mozgását, másrészt hangos beszélgetéseikkel zavarják a pénztárosok munkáját is.

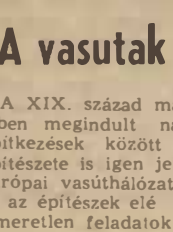
Az utasok és a jegypénztárosok között emiatt gyakori a nézeteltérés. *Mindez azonban elkerülhető lenne, ha több padot helyeznének el az üvegcsarnokban.*

Foki István

PÉNZUTALOM bonyodalommal.

Amióta kikerültünk az iskola padjaiból, elváltak útjaink.

Engem a pedagógus pálya vonzott, ő vasutas szeretett volna lenni, az is lett. Ő Budapestre került szolgálatra, én Miskolcon tanítok. Az újságban olvastam róla, a rádió is ismertette hőstettét. Lélekjelenlétével és bátorságával sok ember életét mentette meg. Magas kitüntetést és pénzjutalmat is kapott.

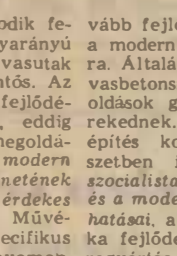


Nemrégiben országos megbeszélésre jöttem fel Budapestre, közben nagyon megtetszett egy rádió a KERAVILL kirakatában. Megvásároltam. Az üzletben sok érdekes és értékes tapasztalatot szereztem, majd újonnan vett rádiómmal elindultam a pályaudvarra. Ekkor találkoztam vasutas barátommal. Az évek szinte nyomtalanul szálltak el felette, csak egy kicsit testesebb és deresebb lett.

Gratuláltam az újságban olvasott bátor tettéhez, de ő szerényen elhárította a dicséretet. En azonban nem hagytam abba a kíváncsiskodást és megkérdeztem, mire költötte a kapott pénzjutalmat.

Mosolygott, de nem ültakozott.

— Abban az időben, amikor megkaptam a pénzt, még nem lehetett hűtőgépet részletre vásárolni, jól jött hát az összeg, teljesült a kívánságunk, megvettük az elektromos hűtőszekrényt.

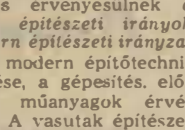


— Képzelem, milyen boldog volt a feleséged! — fűztem hozzá.

Barátom egy pillanatig elkomorult. Akaratlanul kellemetlen emléket idéztem fel.

— Egy ideig nagyon bosszús volt. Képzeld, a megvett hűtőgépet hazaszállíttattam. A szomszédok segítségével becipeltük a helyére. Azonnal bekapcsoltuk volna, de rövid volt a vezeték, az utasításon pedig az állt, hogy meghosszabbítót nem szabad használni. Felhívtunk telefonon egy szerelő kisiparost, és segítségét kértük. Először azt kérdezte, hogy földelt-e a konnektorunk. Ezt bizony nem tudtuk, ő viszont csak öt nap múlva ért rá kijönni. Ekkor derült ki, hogy a hűtőgépünk szállítás közben megsérült. A szervíz nem vállalta el a javítást, mert ilyen hibára nem vonatkozik a vásárlási garancia. Nem akarom sorolni az eseményeket, de tény az, hogy csak két hét múlva, és nem is valamilyen olcsó áron — sok mérgelődés után végre működni kezdett a hűtőgépünk.

Es most, én a vidéki, adhattam tanácsot fővárosi barátomnak.



— A KERAVILL vásárlószolgálatához kellett volna fordulni. Ott a vevő kiválasztja a neki legmegfelelőbb rádiót, televíziót, csillárt, elektromos hőtárolót, hűtőgépet, villanytűzhelyet és a többi a KERAVILL dolga. Boy-szolgálat útján házaszállítják a készülékeket. A televíziót díjtalanul üzembe helyezik és kezelésére a vásárlót betanítják.

Nem nagy ügyről van szó, csak azért említem meg, hátha valakinek idejekorán szolgál tanúságként.

(F. K.)

1966-ban öt sportágban rendez versenyt az USIC

Szeptember 17—22 között Lipcsében tartotta XX. kongresszusát a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség. A kongresszuson a 25 tagországból 21-nek a képviselője vett részt.

A megnyitót *Marc Pernot*, a szövetség elnöke tartotta. A kongresszus többi között összeállította az 1966. evi versenynaptárt. Eszerint jövőre öt *sportágban* mérik össze tudásukat az európai vasutas sportolók. *A férfi és női atlétikai versenyekre a Szovjetunióban, a kerékpárversenyekre az NDK-ban, a birkózásra Finnországban, a férfi kézilabdára Lengyelországban, a vízilabda-mérkőzésekre pedig Romániában kerül sor.*

1965-ben az *Európai Vasútegylet* által alapított kupát a *Szovjetunió* vasutas sportolói nyerték. 2. *Csehszlovakia*, 3. *Bulgária*.

Az USIC elnöke ismét *Marc Pernot* (Franciaország), főtitkára *dr. Karl Kaiser* (Ausztria) lett. A magyar vasutas sport képviselőjét újból megválasztották az elnökség tagjává. A Sportszövetség XXI. kongresszusát 1966-ban Olaszországban tartják.

Ötödik helyezés Alma Atában

Az USIC VII. férfi kosárlabda bajnokságat 1965. szeptember 7-től, 15-ig *Alma Atában*, Kazahsztán fővárosában rendezték meg. A bajnokságon 10 nemzet sportolói versenyeztek. Az első helyet *Bulgaria* szerezte meg a *Szovjetunió* és *Románia* előtt. A szovjet és a bolgár csapat komoly játékerőt képviselt, több országos válogatottat vonultatott fel. A magyar csapat az 5. helyen végzett. Az ötödik időeltolódás nagy kihatással volt versenyzőinkre.

A versenyek jó rendezés mellett, hét napon keresztül, óramű pontossággal zajlottak le.

A VIII. kosárlabda vasutas Európa-bajnokságra Franciaországban kerül sor.

1965 október 17-én

Kezdődik a Vasutas Operabérlet

Az operát kedvelő vasutasok *1400 bérletet újítottak meg* a nepszerű Vasutas Operabérlet keretében. Az évadnyitó előadásra október 17-én vasárnap délelőtt kerül sor az *Erkel Színházban.*

Bemutatásra kerül Verdi *Álarcosbál* című operája. A főbb szerepeket *Czanik Zsófia, Pálos Imre, Szirmai Marta,* és *Sebestyén Sándor* énekli.

A bérletek II. részletének befizetési határideje október 5.

A takarékosság jegyében

A főosztály I/8. B. tartálykocsi csoportja a MÁV-TRANSZ, a MINERALIMPEX és az ÁFOR dolgozói *szocialista szerződést kötöttek, komplex-brigádot alakítottak.* Ez a brigád gondoskodik arról, hogy a benzin és a gázolajimport küldemények átvétele és szétosztása szervezettebben történjék.

A szerződés célja az, hogy a Szovjetunióból, illetőleg Romániából behozatalra kerülő motorbenzin és gázolaj küldeményeknél a kocsitartózkodási időt, illetve a kocsiálláspénzt csökkentsék.

A kocsitartózkodási idő, a kocsiállaspenz csökkentese csak a legszorosabb, legközvetlenebb együttműködéssel biztosítható, mert a szovjet szállító csak negyedéves szerződést köteles létrehozni es ezen belül nem vállal sem havi, sem dekádonkenti ütemezést. A szovjet eladó köteles a feladastól számitott öt napon belül értesitést adni az egyes küldeményekről. Ez a múltban nem volt elegendő ahhoz, hogy a vállalatok a kellő időben fel tudjanak készülni az olaj fogadására, mert az már megérkezett a határra. Ehhez még hozzájárult a KDB-nek az az ismételten elfogadott alláspontja is, hogy a beérkező import tételeket elosztó ÁFOR-nak jogában állott a MINERALIMPEX értesítésének kézhezvételétől számított 48 órán belül a határon várakozó árumennyiségek iránt diszponálni. Ezért a MÁV-TRANSZ nem tudott kellő időben megfelelő kocsik iránt intézkedni.

A MINERALIMPEX a szerződésben vállalta, hogy állandó érintkezést tart fenn a szovjet és a román szállítókkal. A szovjet külkereskedelmi vállalattal létesített negyedéves szerződéses kötelezettségeken túl az import áruk havi ütemezését az ÁFOR mindenkori szükségleteinek megfelelően biztosítja.

Az ÁFOR a MINERALIMPEX-től kapott értesítés alapján *haladéktalanul diszponál a határállomáson* úgy, hogy kocsiálláspénz lehetőleg ne merüljön fel.

Az I/8. B. tartálykocsi csoport feladata, hogy a MINERALIMPEX-től, illetve az ÁFOR-tól kapott értesítések alapján a mindenkori lehetőségek határain belül, a megfelelő mennyiségű tartálykocsi Záhonyba való továbbításáról gondoskodjon. *A MÁV-TRANSZ vállalta, hogy a Záhonyban rendelkezésre álló kocsikból a diszpozíciók optimális végrehajtására törekszik,* azok sorrendi teljesítésének minél nagyobb mérvű elérése érdekében.

A vállalások teljesítése a legszorosabb együttműködést teszi szükségessé, ugyanakkor jelentős devizamegtakarítást eredményez. Ezen felül *pénzben nem mérhető gazdasági eredményeket hoz a vasúti kocsiforduló gyorsításával,* a felhasználó üzemek folyamatos üzemanyagellátásával, melv a zavartalan termelés elsőrendű feltétele.

Horváth Jánosné

Közösen az őszi forgalom sikeréért

Az őszi szállítások zökkenőmentes forgalma érdekében *közös végrehajtást utasítást dolgoztak ki a Békéscsaba állomás és a békéscsabai 8-as AKÖV vezetői.*

Az állomás dolgozói vállalták, hogy az AKÖV részére érkezett küldeményeket *az elkészített ütemterv szerint kiállítják* és a kirakásra váró vagonokat úgy csoportosítják, hogy azokat az AKÖV dolgozói folyamatosan tudják kezelni.

Az AKÖV viszont *azokat a kocsikat üríti ki először,* amelyeket a MÁV-nak — *főleg irányvonatokkal* — gyorsan kell továbbítani.

A sajátos végrehajtási utasításban szerepel az is, hogy a MÁV a várható nagyobbmérvű kocsibefutásokról a szajoli belépésnél tájékoztató jelleggel értesítést küld az AKÖV-nek, hogy a kirakást megszervezhesse. Az ily módon történt ki- és berakást már július 1-től — kísérletképpen — már bevezették Békéscsabán. Az eredmény: *25 százalékkal csökkent a késetten kezelt kocsik száma.*

Szeptember 15-től már az új végrehajtási utasítás szerint dolgoznak Békéscsabán.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

VASSZIGOR

— *Lajos! Ha összetöritek a kocsit és emiatt nem lesz futalék, haza ne merj jönni!*

(Pusztai Pál rajza)

Nyugdíjasok búcsúztatása

Dombóvár állomáson már hagyomány a nyugdíjba kerülő dolgozók ünnepélyes búcsúztatása. Ebben az évben 18 férfi és két női dolgozótól vettünk baráti búcsút. Családi ünnepségünket a vasutas kultúrotthonban rendeztük meg. A nyugdíjba ment dolgozók munkásságát *Monori István* állomásfőnök méltatta és köszönte meg a hosszú évek fáradozását.

A nyugdíjasok nevében *Fadgyas Károlyné* mondott köszönetet az ünnepség megrendezéséért és a megemlékezésért.

Bódogh Mihály
Dombóvár

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos, Vácrátót; Tóth László, Sopron; Marosan Pál, Volosinovszki János, Debrecen; Dévai László, Kaposvár; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Fokt István, Budapest; Szilvássi József, Nyíregyháza: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Özv. Goralszki Ferencné Szabadszállás; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; **Leveleiket illetékes helyre továbbitottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

37. számból: 118501/1965. I/2. B. Előző munkaviszonyban eltöltött szolgálati idő beszámítása az Mt. V. 30/C. § alapján pótszabadság és jubileumi jutalom szempontjából.

38. számból: 122029/1965. I/3. A. A MÁV Tüzelő Házhozszállítási Főnökség megszüntetése.

122507/1965. I/4. C. Tényleges és nyugdíjas vasúti dolgozók, valamint ezek családtagjai éves utasbalesetbiztosításának végrehajtása.

HÍREK

— **Szocialista szerződést kötött** a sárvári cukorgyár és a MÁV a szállítási feladatok zavartalan megoldására. A MÁV vállalta, hogy 40—60 kocsiból álló irányvonatokkal folyamatosan szállítja a répát. A cukorgyár pedig kötelezte magát, hogy a kirakásokat gyorsan elvégzi, s a szerelvényeket 4 óra alatt visszaadják a forgalomnak.

— **Eszperantó nyelvtanfolyam** indult kezdők és haladók részére a nyíregyházi vasutas-kultúrotthonban. A tanfolyam iránt nagy az érdeklődés.

— **Uj gyártmányok elkészitéséhez kezdtek hozzá a** közelmultban a székesfehérvári járműjavítóban. A vállalat ebben az évben először gyárt tejés élőhalszállító vasúti kocsikat.

— **Emeletes hálókocsik.** A szovjet vasutakon olyan emeletes hálókocsikat állítottak forgalomba, amelyek a 160 km óra sebességet is elérhetik. A négytengelyes kocsik alsó részében 28 hálóhely, emeletén pedig ugyanennyi ülőhely van.

— **A Német Szövetségi Vasutak** érdekes magyar vonatkozasu idegenforgalmi szórólapanyagot bocsátott ki. A nagy példányszámban közreadott nyomtatvány „Utazások Magyarországra" címmel jelent meg és a Nyugat-Németország—Magyarország közötti vasúti összeköttetéseken kívül rövid leírást tartalmaz hazánk természeti szépségeiről és népünkről. A kiadvány a többi között ismerteti a magyar idegenforgalmi előírásokat, a menetjegyek megvásárlásának módját, a helyfoglalást, a hálókocsik igénybevételét, az útipoggyász-feladást és poggyászbiztosítást.

— **Aktivaülésen vitattál meg** az MSZMP ideológiai munkájára vonatkozó irányelveit és az abból adódó feladatokat a debreceni fűtőházban. Az aktívaértekezleten sok szó esett a vasútra háruló szállítási feladatokról is.

— **Kirándulást szervezett** Kőszegre a soproni vasutasok nyugdíjas-alapszervezete. A kiránduláson a családtagok is részt vettek. A város nevezetességeinek megtekintése után ellátogattak a MÁV Nevelőintézetbe.

— **A világ egyik legnagyobb** vasúti daruját helyezték üzembe a közelmúltban a Német Demokratikus Köztársaságban. A daru gémje 14 méter hosszú, teherbírása 60 tonna, emelőmagassága 13 méter.

— **Nyolc vasutas énekkar** részvételével október 3-án dalostalálkozót rendeznek az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házában. A dalostalálkozón az Állami Operaház több magánénekese is közreműködik.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 1 szoba, összkomfortos, telefonnal felszerelt MÁV főbérleti lakásomat hasonlóra Pesten vagy Budán. Érdeklődni: Serfőző János, Bp., Déli pu., nemzetközi információ, 55—11-es telefonon lehet.

— Dombóvár állomáson lévő 2 szoba, összkomfortos lakásomat elcserélném budapesti vagy Pest környéki lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni lehet munkaidőben: Kiss Béla, pécsi igazgatóság, III. osztály. Telefon: 15—76.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 39—77
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 98
Szikra Lapnyomda, Budapest

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. OKTÓBER 16.

Tanácskozik a VI. szakszervezeti világkongresszus

A kongresszuson részvevő magyar küldöttség egy csoportja (MTI külföldi képszolgálat)

Október 8-án Varsóban a Tudomány és Kultúra Palotájának kongresszusi termében ünnepélyesen megnyílt a VI. Szakszervezeti Világkongresszus. A megnyitón 98 ország 150 millió dolgozójának képviseletében csaknem 600 küldött, a varsói diplomáciai képviseletek sok tagja, és mintegy száz külföldi újságíró jelent meg.

Ünnepi ülés

A Szakszervezeti Világszövetség 20 éves fennállásának szentelt ünnepi ülésen *Ignacy Loga-Sowinski*, a lengyel szaktanács elnöke és *Renato Bitossi*, az SZVSZ elnöke mondott megnyitót, illetve üdvözlő beszédet. Az ünnepi szónok *Louis Saillant*, az SZVSZ főtitkára volt.

A Szakszervezeti Világszövetség első 20 esztendejének lezárásával — mondotta —, új fejezet kezdődik a szakszervezeti mozgalomban. Ennek az időszaknak a nemzetközi szakszervezeti egység helyreállítása időszakának kell lennie. Az SZVSZ fennállásának most megnyíló fejezete során, meg valósul majd mindenfajta gyarmati elnyomás végső felszámolása. Ennek az időnek, egyben meg kell hoznia a háború és az imperializmus erőinek meghátrálását, mert egyre jobban fokozódik a békéért harcoló népek cselekvőkészsége.

A nemzetközi helyzetről szólva, a főtitkár elítélte az amerikaiak vietnami agresszióját, majd azokról az útakról beszélt, amelyeken elsősorban kialakítható a világ dolgozóinak szakszervezeti egysége.

A kongresszus érdemi vitája október 9-én kezdődött. Ekkor került sor a kongresszus első napirendi pontjára, *Louis Saillant* főtitkár beszámolójára.

— *Húsz év munkájának mérlege és tapasztalatai megmutatják, hogy az SZVSZ hiánytalanul eleget tudott tenni az egész világ dolgozói és szakszervezetei előtt vállalt kötelezettségének, és ereje teljében készülhet fel az új feladatok megvalósítására* — kezdte beszámolóját, majd részletesen elemezte a nemzetközi helyzetet, és a békés együttélésért vívott harc kérdéseit.

Hangsúlyozta, hogy a munkásosztály számára a békés együttélés a legkedvezőbb feltételeket biztosítja, a nemzetközi szakszervezeti kapcsolatok fejlesztéséhez és megszilárdításához. Ez az állapot teremtheti meg a feltételeit a tőkés országokban folyó osztályharc fellendülésének, valamint a gyarmati és függő népek nemzeti felszabadító mozgalmának újabb, kedvező lehetőségeit.

Ezután a tőkés világban kialakult gazdasági és társadalmi helyzettel, majd az automatizálás következményeivel foglalkozott.

Az egység parancsoló szükségessége

— *Az egyes országok dolgozói a maguk sajátos körülményei között folytatják küzdelmüket, de egyre jobban átérzik tevékenységük nagyobb összehangolásának, az átfogóbb nemzetközi szakszervezeti egység létrehozásának szükségességét* — mondotta. — A beszámoló a nemzetközi szakszervezeti egység és szolidaritás problémáival foglalkozva rámutatott, hogy a tőke egybehangolt támadásaival szemben valamennyi ország munkásosztálya egyre világosabban érzi, az országos és nemzetközi egység megvalósításának parancsoló szükségességét.

Örvendetes új tény az SZVSZ-en kívüli szervezetekben jelentkező egységáramlatok erősödése és megszilárdulása. Sajnálatos viszont, hogy a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének* politikája ezzel a fejlődéssel szöge ellentétben áll.

Az SZVSZ tovább fokozza egységtörekvéseit — hangsúlyozta a beszámoló —. Az SZVSZ-nek szilárd elhatározása: *készen áll az eszmecserékre, és nem köti ezt semmilyen előfeltételhez. Kész részt venni egy nemzetközi kerekasztal konferencián, amely megfelelően képviselné a világ 205 millió szervezett dolgozóját.*

Befejezésül azt hangsúlyozta a főtitkár, hogy a VI. szakszervezeti világkongresszus hatékonyan viszi előre az egész világ dolgozóinak egységét a békéért, a demokráciáért és a társadalmi haladásért folytatott harcban.

Október 10-én és 11-én folytatta a kongresszus a főtitkári beszámoló feletti vitát. A felszólalások hiven tükrözték a kongresszus egész hangulatát: *a világ dolgozóit felháborítja az amerikaiak vietnami agressziója, mélységesen elítélik a gyarmati elnyomást követelik az egységes állásfoglalást és harcot az imperializmus ellen.*

Ebben a szellemben hangzott el a kongresszus második napirendi pontjának beszámolója is a szakszervezetek szolidaritásáról, a nemzeti felszabadulásukért harcoló népekkel. A beszámolót *Luis Padilla*, az SZVSZ titkára tartotta.

Gáspár Sándor elvtárs felszólalása

12-én folytatódott a vita az első két napirend felett. Ezen a napon került sor *Gáspár Sándor* elvtársnak, a SZOT főtitkárának felszólalására. Gáspár elvtárs bevezetőben méltatta a Szakszervezeti Világszövetség húszéves tevékenységét, majd hangsúlyozta: *az elhangzott két beszámoló gondolatmenetével és alapvető megállapításaival a magyar szakszervezeti küldöttség teljesen egyetért. Különösen egyetért a beszámolónak a Szakszervezeti Világszövetség jellegét meghatározó megfogalmazásával.*

— *A jelenlegi világhelyzetben a nemzetközi munkásosztály egységes fellépése szükségesebb, mint valaha* — mondotta —, majd arról beszélt, hogy a szakszervezeteknek részt kell venniük minden olyan tevékenységben, amely a termelőerők kibontakoztatását, a népjólét fejlesztését, az anyagi javak minél nagyobb bőségét igyekszik megteremteni.

Lapzárta után került sor a világkongresszus nagy érdeklődéssel várt harmadik napirendi pontjára: *A helyzet Vietnamban, a vietnami dolgozó nép harca az amerikai imperialisták agressziója ellen.*

FELHÍVÁS

a vasutas KISZ-szervezetekhez az őszi forgalom sikeres lebonyolításának hathatósabb elősegítésére

1965. IV. negyedévében a vasútra háruló megnövekedett szállítási feladatok végrehajtása nagy erőfeszítést kíván a vasút valamennyi dolgozójától, így a vasutas fiatalok tól, ifjúsági brigádoktól is. A IV. negyedévben a vasútnak 30 millió tonna áru elszállításáról kell gondoskodni, amely mintegy 1 millió tonnával haladja meg az előző évi hasonló időszak eredményeit.

A Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége és a MÁV vezérigazgatója felhívással fordul a vasút területén levő KISZ-szervezetekhez, valamennyi fiatalhoz és ifjúsági brigádhoz, hogy fokozottabb mértékben vegyék ki részüket az őszi forgalmi feladatok teljesítéséből, mutassanak példát, vállaljanak nagyobb részt szolgálati helyeiken a tervek, a célkitűzések teljesítésében, a vonatforgalom tervszerűségének növelésében, a vontató járművek és a teherkocsik üzemkészségének növelésében.

A vasútigazgatóságok legjobb eredményt elérő brigádjai elnyerhetik a KISZ Központi Bizottság, a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV vezérigazgatója oklevelét és az ezekkel járó jutalmakat.

Az erkölcsi és az anyagi elismerés adományozása az október 1-től december 31-ig végzett teljesítmények alapján történik, a forgalmi és kereskedelmi, valamint a vontatási szakszolgálatok területén.

Az ifjúsági brigádok teljesítményeinek értékelését a szolgálati helyek, a KISZ-szervezetek, valamint a szakszervezeti bizottságok bevonásával végzik. Az ifjúsági brigádok eredményeiről szóló értékelést a Vasútigazgatóság részére kell megküldeni. A vasútigazgatóságok a legjobb eredményt elélő brigádokat a Vezérigazgatósághoz terjesztik fel.

A KISZ Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége, a MÁV Vezérigazgatója bízik a vasutas fiatalok áldozatkészségében, lelkesedésében, lendületes munkájában, és elvárja, hogy a vasút előtt álló nagy szállítási feladatok megoldásához, éves tervünk teljesítéséhez megfelelő segítséget nyújtsanak.

Méhes Lajos,
a KISZ Központi Bizottságának első titkára

Rödönyi Károly,
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója

Szabó Antal,
a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára

Felemelt jutalom az őszi forgalom idejére

A vasút előtt álló megnövekedett őszi forgalmi feladatok teljesítésének elősegítése érdekében a vezérigazgatóság a szakszervezettel egyetértésben az igazgatóságok munkaversenyében nagyobb mértékben kívánja biztosítani a dolgozók anyagi érdekeltségét.

1965. október 1-től december 31-ig terjedő időre az igazgatóságok munkaversenyének jutalmazása az alábbiak szerint módosul:

100,0—100,49%	teljesítmény esetén	100 000 Ft-ra
100,5—100,99%	teljesítmény esetén	110 000 Ft-ra
101,0—101,49%	teljesítmény esetén	120 000 Ft-ra
101,5—101,99%	teljesítmény esetén	130 000 Ft-ra
102,0—102,49%	teljesítmény esetén	140 000 Ft-ra
102,5—102,99%	teljesítmény esetén	150 000 Ft-ra
103%-os és azon felüli	teljesítmény esetén	160 000 Ft-ra

Abban az esetben, ha a tárgyhavi operatív szállítási tervet a hálózat teljesíti, valamennyi igazgatóság 50 százalékkal felemelt jutalomban részesül.

A gőzmozdony állag üzemképességének fokozása érdekében szükséges, hogy a gőzmozdonyok javítási állaga 6 százalékra, vagy az alá kerüljön. Azok az igazgatóságok, amelyek az előírt 6 százalékos javítási állag csökkentést teljesítik, a fentiek szerint kiérdemelt összes jutalom *10 százalékkal felemelt összegét kapják.* Abban az esetben, ha a javítási állag 5 százalékra csökken, *további 5 százalékkal* felemelt jutalomösszeget kapnak. A budapesti igazgatóság létszámára való tekintettel a fent jelzett összegek háromszorosát kaphatja.

Az őszi forgalom szempontjából döntő jelentőségű az október havi szállítási igények kielégítése. Éppen ezért az október havi teljesítmények után a fentiek alapján kiérdemelt *teljes jutalomösszegek 50 százalékkal felemelve kerülnek kiadásra.* Ez a felemelt többletjutalom a hónap első felének teljesítményei alapján mint előleg kerül a célkitűzéseket teljesítő igazgatóságoknál kifizetésre. Október első felének teljesítményei éppen ezért külön kerülnek értékelésre az alábbi célkitűzések szerint:

személyszállító vonatok menetrendszerűsége,
tehervonatok menetrendszerűsége,
vonatközlekedési terv betartása,
gőzmozdonyok kihasználása,
teherkocsik kihasználása,
operatív szállítási terv teljesítése.

Az igazgatóságok a jutalmak elosztásánál nagy körültekintéssel járjanak el. Elsősorban azok a vasúti csomópontok, vonatindító állomások, bányaállomások jutalmazandók, ahol a legtöbbet tettek a szállítási tervek teljesítése érdekében. Külön jutalmazandók a központi és irányító szolgálatnak azok a dolgozói, akik a legjobban segítették a végrehajtó szolgálat munkáját.

A javítási mozdonyállag csökkentéséért kiérdemelt jutalomból elsősorban az érdekelt fűtőházak és fiókműhelyek dolgozóit kell jutalmazni. A rendelet nyomatékosan felhívja az igazgatóságok figyelmét, hogy a jutalmakat az átutalástól számított három napon belül a dolgozóknak ki kell fizetni.

Ismét az elsők között

— *Tavaly élüzemek lettünk. Idén sem akarjuk alább adni* — ezekkel a szavakkal kezdte a beszélgetést *Kalcsó Imre*, Békéscsaba állomás szakszervezeti bizottságának titkára. — *Csomópontunkon több éves hagyománya van a szocialista munkaversenynek. Ez egyik biztosíték arra, hogy ismét az elsők között legyünk.*

A csomópont az elmúlt években valóban jó teljesítményt nyújtott. Az állomásfőnök irodájában oklevelek tapétázzák a falat. *Sikereket értek el a felszabadulási munkaversenyben, ünnepi műszakot szerveztek május 1, a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére.* Az első félévi tervüket pedig élüzem szint felett teljesítették.

— Minek köszönhető a jó eredmény — tettük fel a kérdést.

— *Munkánkhoz a műszaki feltételek biztosítottak. A múlt évben kitapasztaltuk az új integra-dominóberendezés minden csínját-binját. Ma már ki tudjuk használni a korszerű berendezés minden előnyét.* Az első félévben 3 százalékkal emelkedett a szállítási tervünk. Közlekedési dugók nem keletkeztek. Különösen javult a vonatközlekedési terv teljesítése. A korábbi szervezetlenség megszűnt, a vonalakon is. Curtici határállomás az idén is kitett magáért. Ők is hozzájárultak a sikerekhez. Jól dolgozik *Kruchió Lajos* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes komplexbrigádja. A legnagyobb megrendelőt, a téglagyárat pontosan szolgálják ki. *Jó az együttműködés az AKÖV-vel.* Az elmúlt félévben 250 ezer forinttal kevesebb kocsiállás-pénzt fizettek partnereink, mint az elmúlt év hasonló időszakában. Ügyesen látja el munkáját a *dr. Görcs Ágoston* vezette huszonöt tagú szállítmányozási szocialista brigád, továbbá *Dobosi László* személyvonatvezető kollektívája is, akik hosszú idő óta a munkaversenyben első helyen állnak.

Jó munkát csak jó együttműködéssel lehet végezni — mondotta továbbiakban az szb-titkár. — *A mozgalmi szerveink vezetői azon fáradoznak, hogy az egyes szolgálati ágak között egyre jobb legyen az együttműködés, a kapcsolat. A dolgozók is szívesen segítenek egymásnak.*

Persze a jó együttműködés sem minden. *Növekedtek a balesetek és bizony ezért nem kapnak dicséretet a békéscsabaiak.* Ha a nagy őszi forgalomban sikerül a baleseteket a minimálisra csökenteni, akkor pályázhatnak ismét az élüzem címre.

f. j.

Miről tárgyalt az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége október 8-án ülést tartott. Az ülésen megvitatták a 2. szakosztály jelentését az 552 392/1965. sz. miniszterhelyettesi utasítás alapján kialakított újrendszerű létszám-, béralap- és átlagbér gazdálkodás eredményeiről.

Napirenden szerepelt a 3. szakosztály előterjesztése alapján a vasutas dolgozók lakáshelyzete, valamint a lakásügyi bizottságok munkája.

Tájékoztató jelentést fogadott el az elnökség az újraválasztott társadalmi bíróságok, illetve a munkaügyi döntőbizottságok tevékenységéről, valamint a Járműjavító Osztály irányítása alá tartozó vállalatok baleseti helyzetének alakulásáról és a baleseti helyzet javítására tett intézkedésekről.

Eredményesen dolgoztak

Az *Alföldi Kisvasút Fűtőház* dolgozói az év első felében is — immár harmadszor — teljesítették az élüzem követelményeket. Jó munkájukért *vezérigazgatói dicséretet kaptak.*

A vontatási tervüket 104,3 százalékra teljesítették és a javítórműhelyeikben 12 darab C 50-es, két MK 48-as motorosmozdony és több mint 80 különböző típusú személy- és teherkocsi felújítását, illetve főjavítását fejezték be. *Az önköltségcsökkentéssel 964 000 forintot takarítottak meg.*

A legjobb dolgozóknak *Méhes Lajos* állomásfőnök jutalmakat adott át.

A vezetés módszerei — bizalom a dolgozók iránt

Az utóbbi időben egyre több szó esik a vezetés módszereiről, formáiról, jelentőségéről. Nem véletlenül. A kérdés rendkívül nagy horderejű, hiszen nem kevesebbről van szó, mint a személyi és technikai feltételek legjobb kihasználásáról, illetve e feltételek megteremtésében döntő szerepet játszó vezetési tevékenységről.

Amikor a vállalatok, szervezetek, intézmények munkájának megszervezését vizsgáljuk, azt tapasztaljuk, hogy *a feladatok egyre inkább specializálódnak.* Ma már egy közepes, de kisebb intézmény vezetőjétől sem várható el, hogy a vezetése alatt levő vállalatnál ő legyen a legjobb üzemszervező, a legjobb mérnök, a legjobb tervező stb.. stb. Ilyen körülmények között egyre nagyobb fontosságú a vezetés tudományának elsajátítása. Mert a vezetés egyre inkább önálló tudományággá válik, de legalábbis külön szakmaként jelenik meg. Éppen ezért, a vezetőnek egyre inkább szervezési, módszertani, közgazdasági ismeretekre, egyszóval vezetési ismeretekre van szüksége.

A vezetés lényegét vizsgálva, azt kell látnunk, hogy *a legfontosabb a vezetői elhatározás és annak a végrehajtókkal történő megértetése.* A megértetés pedig olyan kell legyen, hogy a dolgozók. a végrehajtók azt magukévá tegyék, azzal egyetértsenek es szinte saját elgondolásaikként hajtsák végre. Természetesen az így kialakított feladatokat megfelelő formában — utasítás, rendelet, tanacs, magyarázat, vagy akár személyes példa — kell megfogalmazni.

A vezetés — főleg az utóbbi időben — a vasúton módszereiben és színvonalában is jelentősen fejlődött. A rendelkezésre álló anyagi eszközök — és ez már közismert — nem fejlődtek olyan mértékben, mint ahogy a vasút feladatai azt megkívánták volna. A hiányt jobb vezetési munkával és a dolgozók áldozatkész munkájával kellett pótolni. Bízvást megállapíthatjuk, hogy ez többségében sikerült is. Csakis ilyen körülmények között érhettük el az ismert szállítási eredményeket. Ennek ellenére nem követünk el hibát. ha azt állapítjuk meg. hogy *a vezetés színvonalának további javítására van szükség.* mert csakis így lehetséges a továbbra is növekvő feladatok sikeres megoldása.

A vezetés megjavítását is célozta az MSZMP Politikai Bizottságának 1964. december 10-i határozata. Jelentős helyet szenteltek a kérdésnek a párt ideológiai irányelvei. A vasutasszakszervezet legutóbbi központi vezetőségi ülése is fontosságának megfelelően foglalkozott e kérdéssel.

A vezetés színvonalának emelése számtalan tényezőt foglal magában. E cikk keretében csupán a vezetés módszereinek egyik oldaláról, mégpedig a dolgozóknak a vezetésbe való bevonásáról lesz szó.

A szocialista demokratizmus sajátja, hogy az ügyek eldöntése előtt kikérjük a dolgozó véleményét, hasznosítjuk tapasztalataikat. E nélkül — a szocialista demokratizmusnak a mindennapi életbe való megvalósítása nélkül — ma már elképzelhetetlen a jó vezetés. A dolgozókra támaszkodni. véleményüket figyelembe venni legalább olyan fontos, mint a célokat meghatározni. Nem kétséges, hogy *az eredmények csak kölcsönös bizalom kialakulása esetén jelentkeznek.*

Ha egy munkahelyen a vezetők és dolgozók között megfelelő bizalom alakul ki és jó a légkör, akkor a munkamorál is megfelelő, amely alapja a jó eredménynek.

A dolgozóknak a vezetésbe való bevonása nem valamiféle engedmény, hanem kétoldalú jog és kötelezettség. A vezető köteles bevonni a dolgozókat, a dolgozóknak pedig joguk és érdekük beleszólni a vezetésbe. Ezek a közös érdekek azonban csak akkor valósulhatnak meg, ha a kölcsönös bizalom légkörét tudjuk kialakítani.

A dolgozóknak a vezetésbe való bevonására számtalan eszközünk van. Különböző értekezleteken, termelési tanácskozásokon, kisebb egységekben megtartott munkaértekezleteken tág tere van a dolgozók meghallgatásának. Arra azonban minden körülmények között ügyelni kell, hogy ezek a tanácskozások ne a *„kötelesség"* látszatát keltsék a dolgozókban.

Ma még ugyanis eleg sok vezető van, aki nincs meggyőződve a dolgozókkal való tanácskozás jelentőségéről, nem ismerte fel azokat a lehetőségeket, amelyek az ilyen tanácskozásokban rejlenek. Nem készítik elő megfelelően azokat, tesséklássék beszámolókat tartanak, nem túlságosan kívánciak a dolgozók véleményére. Ilyen helyen a dolgozók rövid idő alatt elkedvetlenednek, érdektelenségbe fullad a tanácskozás, teljesen célját veszti.

Ahol nem bíznak a dolgozókban, ott előbb-utóbb a dolgozók is kedvüket vesztik és csak kötelességszerű munkát végeznek, közömbössé válnak. Természetesen ilyen helyzetben a vezető gyorsan egyedül marad, és joggal panaszkodik *„meg nem értésre"*, a dolgozók közönyére.

A dolgozók a bizalmatlanságra természetesen nem válaszolnak bizalommal. Tudomásul kell venni, hogy a termelés, a munka eredménye nemcsak a vezetők ügye. Azt is látni kell azonban, hogy *a dolgozók csak azokért a feladatokért tudnak lelkesen munkálkodni, egyáltalan felelősséget vállalni, amelyek kialakításában a vezetők kikérik véleményüket és arra építenek is.* (Annak sincs ugyanis sok értelme, hogy a véleményt kikérik, csak éppen nem tesznek semmit megvalósítására.)

Az utóbbi időben sok szó esik az anyagi érdekeltség, anyagi ösztönzők helyes kialakításáról, alkalmazásáról.

A feladatok és célok meghatározása mellett *jó anyagi ösztönzőket csak a dolgozókkal együtt lehet kialakítani.* Titokban, a dolgozók bevonása nélkül kialakított célkitűzések semmire sem ösztönöznek, nem is érhetik el céljukat. Ha a dolgozók nélkül kialakított célokhoz még a jutalmazás, illetve premizálás nyilvánosságának hiánya is párosul, a bizalmatlan légkör gyorsan kialakul.

A dolgozóknak a vezetésbe való fokozottabb bevonását ellenzők — mert vannak még ilyenek — azt tartják, hogy a vezetés demokratizmusa felelőtlenséghez, liberalizmushoz vezet. Ha az ilyen vélemények mélyére nézünk, rendszerint azt látjuk, hogy a vezető nem bízik a dolgozókban, utasítgatni szeretne és a könnyebb megoldásokat keresi. Való igaz, hogy a vezetés könnyebbnek látszik, hiszen nem kell *„terhes"* tanácskozásokra készülni, azokat megszervezni, véleményekre válaszolni stb. Igaz, hogy mindez időt vesz igénybe, azonban az eredmények azt a vezetőt fogják igazolni, aki nem sajnálta ezt az időt, aki bizalommal fordult a dolgozókhoz és utasítgatások helyett a dolgozók véleményére támaszkodva fogalmazta meg a feladatot.

A vezetés demokratizmusa nem liberalizmus, nem is válhat azzá. Aki a demokratizmust összetéveszti a liberalizmussal, az súlyosan téved. A szocialista demokratizmus egyben harc a liberalizmus ellen. A demokratizmusra hivatkozva nem lehet elvi engedményeket tenni, eltűrni a lógást, a fegyelmezetlenséget, a lazaságokat, szemet hunyni a hibák, hiányosságok felett. Vagy a humanizmusra hivatkozni azok esetében, akik kárt okoznak a népgazdaságnak és a többség érdekeit veszélyeztetik. Az ilyen elnéző magatartást a dolgozók többsége is elítéli és szemükben az ilyen vezetőknek soha nem lesz tekintélye.

Szólni kell még az ellenőrzés jelentőségéről. *Sokan vannak még, akik az ellenőrzést a bizalmatlanság megnyilvánulásának tekintik és sem helyesnek, sem szükségesnek nem tartják.* Valóban az ellenőrzések és felülellenőrzések túltengéséről beszélhetünk egy sor helyen, de mindjárt hozzátehetjük, hogy nem ezellen lehet elsősorban kifogás. Kifogásolni azt lehet, ha az ellenőrzés a dolgozók molesztálását jelenti, vagy pedig laza, felületes.

Nem igaz az, hogy a dolgozók általában ellene vannak az ellenőrzésnek, de elvetik a felesleges zaklatással párosuló, vagy a laza ellenőrzést. Az sem igaz, hogy az ellenőrzésben bizalmatlanságot látnak. A jól dolgozó azt tartja a helyes ellenőrzésről, hogy az szükséges és jó. Azért is tartják annak, mert nincs takargatnivalójuk és örömmel veszik, ha munkájuk eredményeit számontartják. A helyes ellenőrzési rendszer és annak jó végrehajtása tehát a kölcsönös bizalom megszilárdulását szolgálja.

A bizalom rendkívül fontos tényezője a vezetésnek, a feladatok végrehajtásának. A néhány említett és a bizalomra kedvező vagy kedvezőtlen befolyást gyakorló tényezőn kívül még számtalan másikat is felsorolhatnánk. Igy például bizalmatlanságot szül a kivételezés, a klikkrendszer kialakítása, a dolgozók egyenlőtlen leterhelése stb. Ugyanezek fordított előjellel a vezetők és dolgozók kapcsolatának elmélyítését, a bizalom megszilárdítását eredményezik.

A bizalomteljes légkörben mindenki tudása legjavát nyújtja, s a napi munkát nem kényszerű kötelességnek tekinti. A bizalom légkörének megteremtése pedig nem más, mint a dolgozók bevonása a közügyekbe. A dolgozók szocializmust helyeslő többsége igényli, követeli az ügyekbe való beleszólást, mert az az ügy az övék is, magukénak tekintik. Ezért fontos kötelessége a vezetőknek a dolgozókra támaszkodni, megosztani velük a napi gondokat, hogy együtt örülhessenek az eredményeknek. Csakis a bizalom légkörében fejlődhet ki az alkotó, eredményeket szülő munkakedv.

S. J.

NAPIRENDEN:

A család- és ifjúságvédelem

Ifjúságunkat népünk szerető gondoskodása, a jövő nemzedék iránti felelősségérzet veszi körül. *Államunk minden lehetőt megtesz azért, hogy fiatalságunk egészséges erkölcsi, szellemi és testi fejlődésének feltételeit biztosítsa.* A szakszervezet budapesti bizottsága a közelmúltban ennek a gondolatnak jegyében hívta össze a 300 főnél nagyobb szolgálati helyek szakszervezeti bizottságainak titkárait, nőfelelőseit, KISZ-vezetőit, vöröskeresztes aktíváit.

Az értekezlet megállapította, hogy *ifjúságunkra a helyes irányú fejlődés jellemző.* Helyesen mutattak rá azonban azokra az objektív körülményekre is, melyek közrejátszanak abban, hogy a fiatalok egy része még mindig káros körülmények között él. Kétségtelenül biztos, hogy e jelenségeket nem lehet megszüntetni jelszavakkal. Teljes felszámolásukhoz szervezet állami és társadalmi tevékenységre van szükség.

Legelső a család

Ennek a tevékenységnek fontos része a családvédelem, mely lényegében alapja a megelőző tevékenységnek. A gyermekvédelem szempontjából gyakori nézet, hogy a veszélyeztetett helyzetbe került gyermeket haladéktalanul ki kell emelni környezetéből. Ez az álláspont figyelmen kívül hagyta azonban azt, hogy *szocialista társadalmunk alapvető egysége a család,* legalkalmasabb a gyermek formálására, nevelésére, és ezt a legjobb gyermekközösség sem helyettesítheti. A gyermek helyzetén elsődlegesen környezetében, családjában kell segíteni

Nem kisebb jelentőségű feladat az utógondozás sem. Azokról a gyermekekről, fiatalkorúakról van szó, akiknek a további sorsát, nevelését kell biztosítani, akik valamilyen oknál fogva a javító nevelésig, a börtönig jutottak el. Itt kell kitérni a nevelőszülőhálózat mint az intézményes forma jelentőségére és fontosságára. A felszabadulás után ez is merőben új tartalommal telítődött meg. Ebben nagyon fontos szerepet tölthetnek be a társadalmi szervek, mert a nevelőszülők kiválasztásakor személyes tapasztalatok alapján bírálhatják el a nevelőszülők alkalmasságát.

Bennünket, vasutasokat is foglalkoztat, *mit tehetünk mi e fontos kérdés megvalósítása érdekében,* milyen feladat hárul a társadalmi szervekre, elsősorban a szakszervezeti bizottságokra, a középszervekre.

A tömegszervezetek szerepe

A gyermek- és ifjúságvédelem állami szervei igénylik a társadalmi szervek segítségét, és számítanak is arra. Kétségtelenül biztos, hogy *ezt a nagyon fontos társadalmi munkát talán legjobban a nődolgozók tudják ellátni,* mert ők mindenkinél közelebb állnak a gyermek- és ifjúságvédelemhez. A dolgozó nők jobban felismerik az e téren szükséges feladatok végzését, hiszen nagy részük édesanya, aki az anyaság érzésén keresztül nagyon sokra képes.

A szakszervezetek — mint legszélesebb tömegszervezetek — sokrétű tevékenységükkel jelentős helyet foglalnak el a gyermek- és ifjúságvédelemben. De feladatukat csak akkor tudják helyesen és jól elvégezni, ha munkájukhoz kérik és igénylik a többi tömegszervezet és a Magyar Szocialista Munkáspárt szerveinek segítségét.

Ifjúságvédelmi bizottságok

Az értekezleten sok szó esett a vasutas dolgozók gyermekeiről, a róluk való gondoskodásról is. A szakszervezet feladatai között igen fontos helyen áll: a gyermekvédelmet szolgáló intézmények (bölcsődék, óvodák, gyermekotthonok. MÁV-nevelőintézetek) létesítése, illetve a férőhelyek bővítése, a szociális és anyagi gondokkal küzdő családos dolgozók problémáinak rendezése.

A szakszervezeti bizottságok mielőbb alakítsák meg a gyermek- és ifjúságvédelmi bizottságokat, és hassanak oda, hogy a bizottságokba olyanok kerüljenek, akik segíteni tudnak e fontos munkában.

Többet kell törődni a feddhetetlen családi életek kialakításával, a családok segítésével mint a gyermek- és ifjúságvédelem alapközösségével. A szakszervezeti szervek, a bizalmicsoportok sokat tehetnek a családos szülők felvilágosítása érdekében.

Munkálkodjanak a szakszervezeti és a társadalmi szervek a gyermeknevelés helyes szemléletének kialakításáért is. Ehhez *vegyék igénybe a vasútnál foglalkoztatott nevelők segítségét.*

A budapesti bizottság által kezdeményezett megbeszélés eredményes volt. A résztvevők megállapodtak abban, hogy *fél év múlva ismét találkoznak* és hasonló értekezlet keretében kicserélik tapasztalataikat, meghatározzák a soron következő feladatokat.

Helytállnak a mezőhegyesiek

Mezőhegyes állomás dolgozóinak munkájáról különösen a cukorrépakampány idején esik sok szó. Az állami gazdaság és a járást ellátó TÜZÉP-telep szállítási feladatai is sok munkát adnak, *de a cukorgyár mindent felülmúl.* Az érkező répa és szén mellett igen nagy mennyiségű a cukor, a mésziszap, a répaszelet. *Az állomás havi forgalma most is 16—17 ezer tonna érkező és 9—10 ezer tonna feladott áru.* A dolgozók jó munkáját bizonyítja, hogy félévi teljesítményük élüzem szint felett van.

Eredményes a brigádmozgalom is. A hét vonatkísérő és a három forgalmi szocialista brigád élenjár a munkában. A munka mellett a szakmai továbbképzésük is példamutató. 15 kocsirendező közül 12 váltókezelői, a vonatkísérők közül 8 vonatvezetői, 6 fő pedig jegyvizsgálói szakvizsgát tett.

Sziládi Sándor

A dolgozók szocialista neveléséről tanácskozott a budapesti bizottság

Szeptember 30-án az Igazgatóság kultúrtermében kibővített ülésen vitatta meg a szakszervezet budapesti bizottsága a dolgozók nevelésével kapcsolatos feladatokat.

Az ülésen megjelent *Barinkai Oszkárné* az SZBT titkára. A tanácskozást *dr. Pálmai István* elnök nyitotta meg, majd *Parti József* a bizottság titkára vitaindító előadásában előterjesztette az elnökség által kidolgozott célkitűzéseket, melyek az ideológiai irányelvek megvalósítását határozták meg több éves távlatban. Az alapgondolat: *az eszmei, politikai nevelés nem kampányfeladat.* Elválaszthatatlan egységet alkot a gazdasági építőmunkával.

A részfeladatokat öt pontban foglalta össze az intézkedési terv, melyet az ülés elfogadott:

1. A szocialista munkaerkölcs formálása, továbbszélesítése, erősítése.

2. Az érdekvédelmi feladatok politikai oldalának előtérbe állítása.

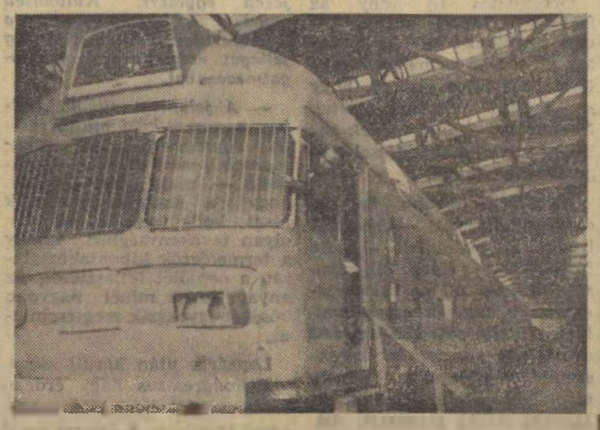
3. Az üzemi és szakszervezeti demokráciának az eddigieknél szélesebbkörű és hatékonyabb fejlesztése.

4. A szakszervezeti munka minden területén jobban és rendszeresebben kell, hogy érvényesüljön a mindennapi mozgalmi munkában az agitáció és propaganda tevékenység. Javítani kell a kulturális nevelőmunka feltételeit, a szocialista eszmeiség magasabb színvonalát.

5. Fokozatosan kell elérni, hogy a törvényesség minden szinten, minden időben és minden vonatkozásban érvényesüljön.

A tanácskozás külön foglalkozott az aktívák továbbképzésével. Az 1965/66-os oktatási évben minden olyan szakszervezeti aktíva, aki még tanfolyamot, iskolát nem végzett alapfokú tanfolyamon vesz részt.

Az előadásban elhangzottak után a hozzászólók munkaterületük sajátosságaiból kiindulva vázolták azokat a lehetőségeket, melyek a gyakorlati munka során megoldhatók. Vélemény nyilvánításaikból kitűnt, hogy látják a politikai nevelés fontosságát, és azt hogy az irányelvek megvalósítása a jó munkájuktól függ.



A Ganz-MÁVAG szereldéjében új típusú motorvonatok készülnek egyiptomi megrendelésre. Képünkön az első motorvonatot látjuk a végszereldében.
(MTI Foto: Barok Péter felv.)

Park a szeméttelep helyén

A nyár elején már beszámoltunk arról, hogy a tapolcai vasútállomáson több mint 700 000 forintos költséggel új üzemi konyha és étkező épült. Szóvá tettük azt is, hogy az étkezde ablakai mellett a régi szeméttelepet meghagyták. Most arról adhatunk hírt, hogy a tapolcai pályafenntartási főnökség dolgozói eltakarították a szeméttelepet és a helyén egy szép parkot létesítettek.

B. K.

Salgótarjánban keresik a jobbat

Október. Szállítási csúcsidő. *Salgótarjánban* megis nyugodtak a vasutasok. Pedig lenne okuk izgalomra. A 17-es GMPSZ a váganyok megelőző karbantartását végzi. A fűtőháznál már végeztek a talpfacserével. Most a felvételi épület előtt dolgoznak. Ilyen körülmények között nehéz mozogni az amúgy is szűk állomáson.

— *A pályafenntartás nyugodtan dolgozhat* — mondja *Ujvári Ferenc* állomásfőnök. — *Minden segítséget megadunk a számukra. Közben tervszerűen bonyolítjuk az őszi forgalmat. Sőt, év végére a tizezer tonnás lemaradásunkat is pótolni akarjuk. Tapasztalat szerint novemberig tart a „hajrá". Havonta 24 ezer kocsival gazdálkodunk. Az árukezelési helyek száma negyvenhárom. Nem kevesebb a vállalatok száma sem, akikkel kapcsolatot tartunk. Az idei tervünk százezer tonnával több, mint a tavalyi.*

Élnek a lehetőségekkel

A salgótarjáni vasutasok minden kínálkozó alkalmat kihasználnak, hogy ne maradjon áru a „nyakukon". A zavartalan kocsiellátás érdekében a csehszlovák határon belépő kocsikat is kihasználják. Júliusban például hetven ilyen hazatérő üres kocsit raktak meg áruval, augusztusban 170-et.

Mivel az állomás bőségesen rendelkezik nyitott kocsikkal, éppen ezért rászorították a vállalatokat, hogy alkalmazzák a ponyvás lefedést. A jó módszert követi a *Zománcipari Művek* és az *Öblösüveggyár*. Mindkét helyen enyhültek is a szállítási gondok. Ennek köszönhetik, hogy a többi üzemhez hasonlóan náluk sincs exportszállítási lemaradás.

— *Sokkal bonyolultabb a munkaszüneti napokon történő rakodás, illetve szállítás megszervezése. Sajnos, az tapasztalható, hogy a vállalatok inkább fizetik a kocsiálláspénzt, mint a munkabért. Százával sorolják fel az akadályokat, a műszaki, szállítási problémákat. Mi viszont nem adunk helyet az alaptalan kifogásoknak, akadályközléseknek* — folytatta az állomásfőnök.

Újfajta segítség

A *Salgótarjáni Acélárugyár* a legnagyobb „fogyasztó". Havonta 1800 kocsit forgalmaznak. Tavaly 2,5 millió forintot fizettek ki kocsiállás címén. Nehézkesen bonyolítják le a szállítást, sok fennakadást okoznak az állomásnak. A MÁV az idén segítséget nyújtott a vállalatnak. Két üzemmérnököt küldött a gyárba, hogy elkészítsék az egységes szállítási technológiát. Bár korábban létezett egy vasúti technológia, de ez csak a gyárkapuig volt érvényes. Az állomás dolgozói hiába tettek meg mindent, hogy a szállításban ne történjen fennakadás. A gyárkapun belül uralkodó zűrzavar felborította tervüket. Most a két mérnök rendet próbál teremteni az üzem területén.

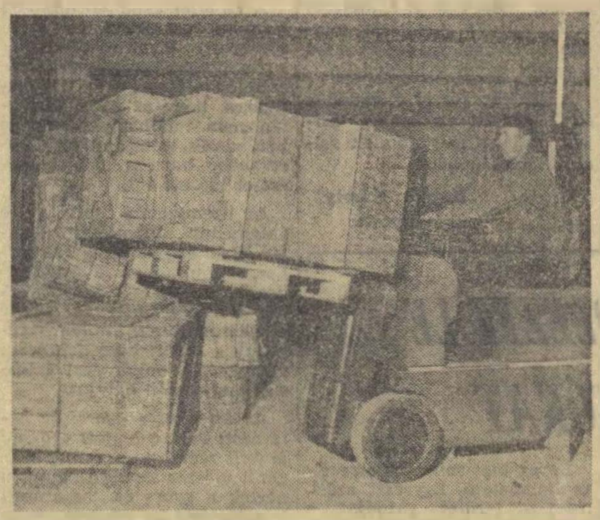
Szó van arról, hogy *Takács István*, a salgótarjáni állomás üzemmérnöke a tapasztalatok alapján kidolgozza az egységes szállítási technológiát a kisebb ipari vállalatoknál is. Így például az *Öblösüveggyárban*, valamint a *Zománcipari Műveknél*.

Példás együttműködés

— *A kölcsönös együttműködés, összehangoltság mindig eredménnyel jár* — eleveníti fel a példát Ujvári Ferenc. — *A komplex brigádszerződés az AKÖV-vel már évről évre jól kamatozik. Az egy kocsira eső rakodási időt 10.3-ról 6.4 órára csökkentettük. Felére szorítottuk le a kocsiálláspénzt is. A MÁV és az AKÖV dolgozóiból alakult komplexbrigád jeleskedik a gyors rakodásban, szállításban. Külön vágányon dolgoznak, munkahelyüket példásan rendben tartják.*

Ezután *Ujvári Ferenc* arról tájékoztatott, hogy a szakszervezet kezdeményezésére igen színvonalasak az operatív szállítási értekezletek. Ezeken a megbeszéléseken szinte kivétel nélkül részt vesznek az érdekelt felek. A viták hasznosak, a javaslatok megszívlelendők. A közös cél buzdítja valamennyi vállalat képviselőjét, hogy a megye területéről és legfőképpen *Salgótarjánból* minden áru eljusson rendeltetési helyére. S ehhez a lelkes vasutas dolgozók minden segítséget megadnak.

F. J.



Rakodólapok és emelővillás targoncák gyorsítják a rakodást Kecskemét állomáson.

(Hemző Károly felvétele)

Hatvan állomás segítséget vár

Hatvan állomáson a csúcsforgalom szeptember elején megkezdődött. Amióta a *hatvani* és a *selypi* cukorgyárak elkezdték a munkát, szinte szünet nélkül érkezik a répa.

Az állomás kollektívájának — múlt évhez viszonyítva —, ebben az évben kevesebb létszámmal, jóval több munkát kell elvégeznie. Ez mindenegyes dolgozóra nagy feladatot ró.

Sérelmezik, hogy a budapesti igazgatóság rendelete alapján *nagyon gyakran* nekik kell segíteni Ferencvárosnak, a Keleti pályaudvar, Soroksári út és Rákos állomás munkáját is. Ez sokszor azt jelenti, hogy saját feladatukat nem tudják jól elvégezni.

Az őszi forgalom sikere érdekében ezúttal Hatvan állomás dolgozói kérik az említett Budapest környéki szolgálati helyeket — *ha lehet* —, *ne igényeljék a hatvani vasutasok munkáját.* Rájuk elsősorban Hatvanban van szükség.

Szűcs Ferenc

Négy gőzmozdonyt helyettesít az M 62-es

Szolnoktól Debrecenig az M 62—015-ös vezérállásán

Már hírt adtunk arról, hogy a MÁV 52 darab 2000 lóerős M 62 típusjelű Diesel-elektromos mozdonyt vásárolt a Szovjetuniótól. Az új, korszerű Diesel-mozdonyok első példányai május elején érkeztek meg. Azóta folyamatos a szállítás.

Az M 62-esek belépésével a *Budapest—Cegléd—Szolnok—Debrecen—Záhony* fővonalon már számottevő a Diesel vontatás. Érthető, hiszen a NOHAB-ok mellett 36 szovjet mozdony száguld ezen a vonalon.

Indulás!

Milyenek az új mozdonyok? Beválthatják-e a szakemberek reményeit? Ez a kérdés foglalkoztatott, amikor *Szolnokon* felszálltam az 1778-as, debreceni rendeltetésű tehervonatot továbbító M 62—015-ös vezérállására. Az útra, *Benedek Sándor* mérnök, a 7. és *Szilágyi László*, a 8. szakosztály munkatársai személyében kísérőim is akadtak.

Alig helyezkedtünk el a gépen, máris magasra lendült az indítótárcsa.

Csonka István mozdonyvezető, aki a múlt évben még gőzössel járta ezt a vonalat, a fokozatkapcsolóhoz ült és indított. Felbúgott a motor, s a következő másodpercekben a szerelvény 124 tengellyel, 1187 tonnával kigördült a szolnoki rendező XI. vágányáról.

— *Ez a terhelés meg sem kottyan a 62-eseknek* — jegyezte meg felém fordulva a fiatal mérnök.

— *Mit tudnak, mire képesek ezek a mozdonyok?* — tettem fel nyomban a kérdést, mert nagyon érdekelt ennek a külsőleg is szép, meggypiros színű, újvonalú Diesel-mozdonynak a teljesítménye.

— *Mindenekelőtt tudnunk kell, hogy az M 62-es kizárólag tehervonati mozdonynak készült. Legnagyobb sebessége 100 km/óra. Nagy vonóerőt fejt ki kis vontatási sebesség mellett is. 50 km/óra alapsebességnél például 2200 tonnás tehervonatot is továbbíthat* — magyarázta nagy szakértelemmel *Benedek Sándor*.

— Személyszállító vonatokat egyáltalán nem továbbíthat?

— *Mivel nincs fűtőkazánja, télen nem, a nyári hónapokban azonban igen. A NOHAB-hoz hasonló terhelésű gyorsvonatokat képes továbbítani.*

— A két mozdonytípus, az M 61-es NOHAB és az M 62-es között van-e alapvető eltérés?

— *A NOHAB-ok már két éve üzemelnek vonalainkon. Megbízható, jó gépek. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az M 62-esek is kitűnő mozdonyok. Különösen figyelemreméltó belső elrendezésük. A szovjet konstruktőrök például messzemenően tekintettel voltak a mozdonyszemélyzetre. A vezérállásból nagyszerű a kilátás. A vezetés kevés művelettel jár. A vezér egy 15 fokozatú kontrollerrel — egy szabályos Moszkvics kormánnyal — végzi a gép irányítását. A vezetőfülke fűtése és világítása kifogástalan, zajszintje minimális.*

És még valamit: a gyártó szovjet üzemben az éberségi berendezés, vagy ahogy mi nevezzük, a holtember mellett vonatbefolyásoló készülékkel is ellátták a 62-eseket.

A számok beszélnek

Ezután a dieselesítés jelentőségéről, a Diesel-vontatás előnyeiről beszélgettünk. *Szilágyi László*, aki jól ismeri a záhonyi vonal forgalmát, számokkal bizonyította, hogy az M 62-esek megjelenése miként változtatta meg e nagyforgalmú fővonal átbocsátóképességét.

— *Amióta a NOHAB-ok mellé beléptek az új szovjet mozdonyok, a vonalon szinte ugrásszerűen meggyorsult az elegyáramlás* — mondotta. — *A Diesel-mozdonyok 5—7 a gőzmozdonyok 14—18 óra között teszik meg az utat. Hogy még szemléltetőbb legyen a példa, lapozzunk bele a menetrendbe. Itt van az 1773-as tehervonat. Az idén Diesel-mozdonnyal közlekedik. A menetideje Záhonytól Szolnokig 5.36 óra, utazási sebessége 41,9 km/óra. Ugyanennek a vonatnak gőzvontatással 12,16 órát írt elő a menetrend. Hasonlóan alakult a többi Diesel-vontatású tehervonat menetideje is.*

— *Nézzünk egy másik példát* — folytatta. — *Debrecenben a gőzmozdonnyal továbbított tehervonatoknak gépcserét ír elő a menetrend. Ezenkívül Nyíregyházán és Kisújszálláson kezelni kell a gépeknek. Ma Debrecen állomáson 24 óra alatt 15—20 Diesel-vontatású tehervonat halad át. Tartózkodásuk mindössze 5—7 perc. Ezalatt megtörténik a személyzetváltás is. Ha nem tévedek, egy Diesel-mozdony a teherforgalomban naponta egyszeri szerelés mellett 600 kilométert tesz meg.*

Harmadrész önköltség

— *Pontosan így van* — szólt közbe *Benedek Sándor*. *Diesel-mozdonyaink egyszeri szereléssel Budapesttől—Záhonyig és vissza megállás nélkül közlekedhetnek. Nincs szükségük műszaki tartózkodási időre, tűztisztításra, vízvételre, salakozásra, mint a gőzgépeknek. Nem beszélve arról, milyen nagy különbség van a Diesel- és a gőzmozdonyok gazdaságos üzemeltetése között. Egy 424-es gőzmozdony 100 elegytonnakilométerre eső fajlagos önköltsége 3,2, ugyanakkor egy Diesel-mozdonyé 1 forint. A gőzmozdonyoknál havonta 50—55 000 között váltakozik a 100 etkm teljesítmény. A NOHAB-ok és az M 62-esek ennek a négyszeresét 200 000 százelegytonna-kilométert teljesítenek.*

Ezek a számok önmagukért beszélnek. De elárulják azt is, hogy legforgalmasabb fővonalunkon már a korszerű, Diesel-vontatás vette át a vezetőszerepet.

Ez jelentős mérföldkő a magyar vasút történetében.

Visi Ferenc

Az új mozdonysorozat egyik gépe

Sok a géprevárás Rákosrendezőn

A munkáról és főleg a nehézségekről beszélgettünk Rákosrendezőn *Fogarassy József* állomásfőnökkel, a gerendákkal alátámasztott főnöki irodában.

— *Bizony vannak bajok* — kezdi sorba szedegetni. *Naponta 2400—2500 kocsival kell számolnunk. Nagy baj, hogy Sturovo még annyira sem segít, mint a régi kis Szob segített. 1963-ban egy értekezleten vállalták, hogy Lökösházán tranzit vonatokat fognak összeállítani. Egyszer-kétszer meg is csinálták, azután maradt minden a régiben. Keverve jönnek, csakúgy, mint a körvasúti és kelebiai kocsik. Ha a Csehszlovákia felől közlekedő napi 18—20 vonatból csak 5—6-ot rendezve kapnánk, már sokkal jobban menne a munka. Kevesebb lenne a vonat feltarlóztatás, javulna a gépforduló, de a kocsiforduló is.*

— *Íme* — és mutatja az előjegyzést. — *E pillanatban hét kész vonat közül csak kettőnek van gépje. A gépnélküli vonatok a munkát akadályozva fogadóvágányokon és az AB vágánycsoporton várnak sorsukra.*

ELÉGEDETTSÉG ÉS PANASZ

— Hogy állnak személyzet dolgában? Milyen a munkafegyelem? Hogyan dolgoznak a szocialista brigádok? Milyen a versenyszellem?

— *Úgy-ahogy megvagyunk. Néhány fiatal nagyszerűen bevált. A sarus létszám kielégítő. Csak egy-egy betegség vagy elmaradás okoz problémát. Sokat javított a munkafegyelmen az új premizálási rendszer. De nincsen rózsa tövis nélkül!* — mondja —. *Nagy panasza van 28 emberünknek, azoknak, akik a gurítóban állítgatják a váltókat, de egyben kocsirendezői munkát is végeznek. Ezeket — helytelenül — váltóőröknek minősítették, s így kimaradnak az új premizálásból. Kértük a helyesbítést, nem tudjuk lesz-e belőle valami?*

Ekkor lépett be *Berkes Imre* főintéző üzemgazdász, az állomás munkaügyi döntőbizottságának elnöke. Ő veszi át a szót.

— *Jó, de jobb is lehetne a szocialista brigádjaink munkaés versenyszelleme. Az 54 közül eddig csak kettő nyerte el a címet, a jelvényt. Jók az eredményeink, az első félévi értékelés alapján. Tűrhető a kocsitartózkodásunk, mely a legjobban tükrözi, egy rendező pályaudvar munkáját: a 86 százalékos célkitűzést 89,9 százalékra teljesítettük. A legjobb eredményeket a „II. tur" érte el, élen Turóczy Béla állomásirányítóval, Balogh Gyula kocsimesterrel, Mizsér István gurításvezetővel. Dicséretet érdemelnek a többi turokból, Csorba és Beleznay állomásirányítók, Király János és Dózsa László saruállítók, Kenéz János váltóőr a többi között.*

SEGÍTSÉGET VÁRNAK

Szauter Tibor, az állomás egyik veteránja is azt panaszolja, amit az állomásfőnök:

— *Baj van a sturovói vonatokkal!*

És mutatja a naplóját, melyből kitűnik, hogy valóban igazuk van a rákosrendezőieknek. Az október 8-án közlekedett (424 007 gép) 289 sz. vonatban 25, egy óra különbséggel érkező 265 sz. vonatban (411 141 gép) meg 27 kelebiai kocsi érkezett. De hasonló volt a helyzet október 7-én is, amikor 30 és 35 kocsi érkezett jelentéktelen időkülönbséggel az állomásra.

Lehet, hogy vannak nehézségek Sturovon, de azt nem tudjuk megérteni, hogy ilyen nagy egységeket, miért nem lehet irányvonattá összeállítani — mondják szinte egybehangzóan.

A gurítódomb hangszórója szüntelenül bömböl. Itt nehéz vonat jár be. Amott „féketereszdmeg" jelzést sípol egy vonatgép. Csikorogva gördülnek le a kocsik a gurítódombról. Mozog az élet, a vasút, az őszi forgalomban Rákosrendezőn.

Gergely József

Hasznos a szállítási bizottság

Katona Gábor a békéscsabai vasútállomás főnökhelyettese az elmúlt napokban tájékoztatta a megyei szállítási bizottságot a vasúti árufuvarozás helyzetéről.

Megemlítette többek között, hogy az elmúlt időben a MÁV-nak ugyan volt szabad kapacitása, de a MÉK, a Békéscsabai Konzervgyár, a Hűtőház és Kétegyházán az ERDÉRT Vállalat nem használta ki a lehetőségeket. *Minden szállítást most ősszel kívánnak lebonyolítani.* Ezt elvégezni a vasút szinte képtelen.

Az őszi forgalom sikere megköveteli, hogy minden vállalat úgy segítse a vasútat, mint ahogy azt a Békéscsabai Téglagyár teszi. A kocsik ki- és berakását a megadott időre mindig elvégzik.

Az állomásfőnök-helyettes a tájékoztatójában külön hangsúlyozta: *feltétlen szükséges, hogy a szállítófelek vasár- és ünnepnap és éjszaka rakodjanak.* Ellenkező esetben a vasút nem tudja elszállítani a felkínált árumennyiséget.

Boldizsár Gyula

Másfélmilliós megtakarítás

A *Miskolci Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségen* az anyagköltségnél az 1965. év első félévében a bázisidőszakhoz viszonyítva, *1 600 000 forintot takarítottak meg.*

Az élüzem cím feltételeket a főnökség az első félévben teljesítette. A teljesítmények elérésében, illetve a túlteljesítésben oroszlánrésze van a főnökség területén dolgozó 41 szocialista brigádnak is.

Jó munkájukat dícséri az is, hogy a készletek csökkentésénél 35 százalékos, a fogyóeszközöknél pedig 36 százalékos megtakarítást értek el.

K. J.

ÖT ÉVE EGYÜTT

Dunapart teherpályaudvar XI. pályamesteri szakaszán az *„Új élet"* szocialista brigád 1960-ban alakult. Vezetőjük: *Burger József* bádogos és vízvezetékszerelő.

Az elmúlt öt év alatt három brigádtag betanított segédmunkás, szakmai képesítést szerzett. Ketten gimnáziumba iratkoztak be. Öt év alatt négyszer kaptak oklevelet, háromszor jelvényt és zászló kitüntetést.

Egymást segítik, támogatják. Példás munkájuk és magatartásuk követésre méltó.

Molnár Árpád
Ferencváros

Amit a 2/1964. Mü. M. sz. rendeletről tudni kell

I.

Az elmúlt évben látott napvilágot a dolgozók egészsége, vagy testi épsége sérelméből eredő károk megtérítéséről szóló 2/1964. (IV. 3.) Mü. M. sz. rendelet. A rendelet megjelenése előtt a munkáltató a vele munkaviszonyban álló dolgozónak, illetőleg hozzátartozójának üzemi baleset (foglalkozási betegség) által okozott kárát a 67/1958. (XII. 24.) Korm. sz. rendelet (Rny.) 93 §. értelmében csak abban az esetben volt köteles megtéríteni, ha az üzemi baleset az óvórendszabálynak a munkáltató (megbízottja) által történt megszegése folytán következett be, vagy ha az üzemi balesetet a munkáltató vagy olyan megbízottja, akinek eljárásáért felelős, vétkesen idézte elő.

Az Rny. 93. §-át a 39/1963. (XII. 26.) Korm. sz. rendelet 5. §. — 1964. április 1. napjától kezdődően — hatályon kívül helyezte. A 2/1964. (IV. 3.) Mü. M. sz. rendelet 14. §. értelmében az Rny. 93. §. rendelkezései az 1961. évi április 1. napja előtt bekövetkezett üzemi balesetekre továbbra is alkalmazni kell, mert az Mt. 123 a. §. rendelkezéseit csak az 1961. április 1. után bekövetkezett sérelmekre lehet alkalmazni.

A MUNKÁLTATÓ ANYAGI FELELŐSSÉGE

A szocialista jogfejlődés a dolgozók védelmében és érdekében a munkáltató vállalat anyagi felelősségét kiterjesztette. Az Mt. 123 a. §. szerint a vállalat köteles megtéríteni dolgozójának — halála esetén hozzátartozóinak —, azt a kárát, amely a dolgozó életének, egészségének vagy testi épségének a munkaviszony keretében történt megsértésével kapcsolatban keletkezett. A munkáltató anyagi felelőssége tehát már nem korlátozódik az óvórendszabály megszegése folytán bekövetkezett, illetve a munkáltató vagy megbízója által vétkesen előidézett üzemi balesetre.

Ennek a kiterjesztett felelősségnek érvényesülését nem szolgálná az Mt. 123 a. §-ának olyan értelmezése, hogy e szakasz (2.) bekezdés második mondatán alapuló kármegosztás esetében a teljes kárt kelljen megosztani és csak a kárviselés arányában a dolgozó javára mutatkozó összegéből lennének levonhatók a 2/1964. (IV. 3.) Mü. M. sz. rendelet 11. §-ában felsorolt kártérítést csökkentő összegek. köztük a társadalombiztosítási szolgáltatások. Ez a számítási mód nem felelne meg a jogpolitikai elveknek, az üzemi balesetekért való felelősségénél is elsősorban szem előtt tartandó prevenció elvének, nem szolgálná azt a jogpolitikai célt, hogy a munkáltató vállalatot a jogszabály szerint fennálló anyagi felelősség az üzemi balesetek és más egészségi károsodások jövőbeni megelőzésére késztesse.

ELJÁRÁS A FELELŐSSÉG MEGOSZLÁSA ESETÉN

A fent leírtak előrebocsátása azért vált szükségessé, mert a dolgozók egészsége, vagy testi sértése sérelméből eredő károk megtérítéséről szóló 2/1964. (IV. 3.) Mü. M. sz. rendelet végrehajtásával kapcsolatban több helyen problémát okozott, hogy felelősség megoszlása esetén hogyan kell az elmaradt jövedelem címén kártérítésként fizetendő összeget kiszámítani. Figyelembe véve, hogy a helyes értelmezés tekintetében az álláspontok a vezetők és dolgozók között egyes esetekben eltérőek voltak, szükségessé vált a Legfelsőbb Bíróság állásfoglalása.

A Legfelsőbb Bíróság polgári kollégiumának 891 sz. állásfoglalása értelmében olyan esetekben, amikor a balesetekért nem kizárólag a vállalat felelős, hanem annak előidézésében a sérültnek is része volt, kármegosztást kell alkalmazni. Ennek megfelelően az elmaradt jövedelemből le kell vonni a társadalombiztosítási szolgáltatásokat (táppénz), továbbá — ha vannak ilyenek —, a 2/1964. (IV. 3.) Mü. M. sz. rendelet 11. §-ában felsorolt kártérítést csökkentő összegeket (például rehabilitáció alapján kapott keresetkiegészítést; a megmaradt munkaerejével megkeresett összeget stb.) Az ezután fennmaradó összeget kell a felelősség arányában felosztani. Ha tehát a fennmaradó összeg például 400 forint és a felelősség aránya 50—50 %, a vállalat 200 forint kártérítést tartozik az elmaradt jövedelem címén a dolgozó részére kifizetni. A Legfelsőbb Bíróság polgári kollégiumának állásfoglalása tehát megdöntötte azt a téves értelmezést, hogy 50—50 %-os felelősség arányában a dolgozó a vállalattól nem tarthat semmilyen összegre igényt, mivel a táppénz összege magasabb a dolgozó keresetének 50 %-ánál.

Az összeg kiszámításánál felmerült az a kérdés, hogy a ½ %-os Önkéntes Támogatási Alap terhére eszközölt kifizetések figyelembe vehetők-e. A 122947/1965. I/3. B. sz. rendelet értelmében (MÁV Hivatalos Lap 1965. évi 39. számú) az említett kártérítést csökkentő tényező alkalmazásánál a ½ %-os ÖTA terhére kifizetett összegeket nem lehet figyelembe venni, vagyis ezen összegekkel a kártérítés összegét csökkenteni nem lehet.

Takács József

(Folytatjuk)

Újfajta hóvédő falak

A *pápai* II. sz. pályamesteri szakasz dolgozói felkészülve várják a telet. Az előírt helyen van a lapát, a seprű, a fáklya, az ipari só. Megszervezték a hójelentő szolgálatot és megegyeztek az illetékes tanácsokkal is, hogy szükség esetén azonnal munkaerőt toboroznak. Az Utaseliátóval megállapodtak a melegítő italok kiszolgáltatására. A dolgozókat ellátták meleg ruhával és gondoskodtak munkásmelegedőről is.

A vonalszakasz több helyen bevágásban fekszik, tehát hófúvásnak ki van téve. Eddig rőzséből készült hófallal védekeztek, de nem vált be. Most az eddig olvasztóba vitt lyukacsos lemezeket vaskeretbe foglalva állítják fel a pálya szélén. Ezek a 2x2 méteres táblákból álló „vasfalak" minden bizonnyal megvédik majd a vasúti pályát a hófúvástól.

A *Molnár József* előmunkás által vezetett szocialista brigád vállalta a védőfalak felállítását és gondozását.

Bognár Károly
Tapolca

AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS EREDMÉNYE...

A berentei szénpályaudvar kollektívája 1961 óta élüzemszint felett dolgozik. A vonatterhelési tervüket az első félévben is 10 százalékkal túlteljesítették. A tehervonatok menetrendszerinti indításánál 88,3, a kocsitartózkodásnál pedig 94.6 százalékos eredményt értek el.

A szénpályaudvar dolgozói az év első hat hónapjának teljesítményéért ismét vezérigazgatói elismerést kaptak.

A jó eredmény elérésében *nagy része van a 114 főt számláló 21 szocialista brigádnak* is, akik közül 13 már jelvényt és zászlót is kapott.

Sokat köszönhetnek a szénosztályozó és a hőerőmű kollektíváival való jó együttműködésnek is. Minden problémát közösen, komplex értekezleten beszélnek meg.

A szénpályaudvar dolgozói az utolsó negyedévben is úgy akarnak dolgozni, hogy az éves teljesítményük után harmadszor is elnyerhessék az élüzem címet.

Kismárdai János

Tanultunk a debreceni esetből

A *Landler Jenő Járműjavító Vállalat* vezetősége és szakszervezeti bizottsága elhatározta, hogy a soron levő üzemszemlén a figyelmet kiterjeszti arra, hogy az üzem területén nem található-e hasonló berendezés, mint amilyen *Debrecenben* hármas halálos balesetet idézett elő.

Az üzemszemle sorra vette valamennyi vízmelegítő bojlert. Így értünk el a szertárhoz, pontosabban a vállalathoz került 22-es raktárba. A női fürdőbe belépve szinte megdermedtünk, amikor meglattuk a halált hozó debreceni vízmelegítő bojler testvérőrcsét vagy talán bátyját.

Az intézkedés gyors, de határozott volt: a bojlert azonnal le kell szerelni. A raktár dolgozói először nem jó szemmel nézték a gyors és határozott intézkedést. De amikor megmagyaráztuk ennek veszélyességét, elmondtuk a Debrecenben történt esetet, talán arra gondoltak, hogy minket is haza várnak. A tekintetek azt tükrözték, most már értik, köszönik a sürgős intézkedést, hiszen alig 10 méterre szép tiszta fürdőt használhatnak az új bojler beszerzéséig.

Intézkedtünk annak érdekében is, hogy a szeptember 1-én megjelent *„A vizsgálat megállapította, sorozatos mulasztás idézte elő a tragikus debreceni balesetet"* című cikket azok is megismerjék, akik nem olvassák a *Magyar Vasutast*.

A munkavédelmi híradóba bekerül a szeptember 1-i cikk, a sorozatos mulasztás okozta kazánrobbanás és a 3 halálos áldozat tragédiája is. A művezetők a 4. negyedévi baleseti oktatáson ismertették az esetet. Az oktató szava után nema csend uralkodott, majd szinte egyszerre mozdultak meg az ajkak: *„a gondatlanok"* és ismét meglágyulva: *„szegény árvák", „szegény özvegyek"*.

Tanultunk a történtekből, de a tanulásért drágán megfizettünk. A jövőben úgy kell dolgozni, hogy ne emberek halálán tanuljunk, hanem olyan megelőző intézkedéseket tegyünk, amely kiküszöböli a balesetek, tragediák bekövetkezését.

Szatmári József
munkavédelmi előadó

AZ ÁLLOMÁSFŐNÖK LEPLEZTE LE A VAGONFOSZTOGATÓKAT

A rendőrségi hír csak szűkszavúan közölte: *Pusztaszabolcs állomáson vagonfosztogató vaustasokat tartóztattak le.*

Mi is történt tulajdonképpen?

Már több mint másfél éve annak, hogy az első palackozott borral teli vagon *Pusztaszabolcs* felől hiányosan, megdézsmálva érkezett *Budapestre*. A hivatalos szervek értetlenül álltak az eset felett. A vagon ólomzárja ugyanis teljesen sértetlen maradt. Figyelni kezdtek. Újabb hiány és ismét sértetlen ólomzár. Néha ugyan előfordult, hogy az ólomzáron kisebb-nagyobb horzsolás látszott, de a nyomozást mindez nem vitte előbbre.

Megdézsmált küldemények

A gyanú *Pusztaszabolcsra* terelődött, mivel az egy kiindulási helyről, de Pusztaszabolcs kikerülésével érkező hasonló boros küldemények sértetlenek maradtak. Így szinte bizonyossá vált, hogy a bort dézsmáló társaság Pusztaszabolcson vagy környékén tanyázik.

Megindult a rendőri nyomozás, de a tolvajbandát végül is június 21-én hajnalban *Orosházi Ferenc* állomásfőnök leplezte le.

Most az eset után, amikor már elcsendesedett a vihar — mert bizony a pusztaszabolcsi csomóponton nagy port vert fel ez —, a banda lelepleződésével, Orosházi Ferenc állomásfőnökkel irodájában beszélgetünk. Hangjából keserűség érződik.

— Hát annyi bizalmat sem érdemel az ember, hogy az illetékesek szóltak volna: te állomásfőnök, a portádon nincs minden rendben, hiányos vagonok érkeznek Budapestre. Pedig a BVKH és a vasúti rendőrség már tudta mindezt.

Miért tették?

— Tudja, hogyan értesültem az egész ügyről? — folytatja tovább. *— Úgy, hogy június 17-én, a leleplezés előtti csütörtökön két nyomozó jelent meg nálam. Másfél évre visszamenőleg a szolgálati beosztást kérték. Akkor sem szóltak semmit. Csak én fogtam gyanút. A rendőrség nem érdeklődik hiába. Elhatároztam, hogy jobban utánanézek beosztottaimnak. Eddig is rendszeresen ellenőriztem, de most figyeltem is őket. Nem is kellett sokáig várni. A rendőri látogatás után a negyedik napon, a vasárnapról hétfőre virradó éjjeli ellenőrzésem során először Szajkó Istvánt az öltözőben kaptam rajta, amint a szekrényében 5 üveg bort rejtett el. Tíz perc múlva pedig a tartalék kalauzkocsiban a lopott borosüvegek társaságában találtam Virág József tolatásvezetőt, Szilcora Gezát és Oláh Györgyöt. Ezután én értesítettem a rendőrséget.*

Az állomásfőnök még most is azon bánkódik, ha előbb tudta volna, talán nem garázdalkodnak másfél évig. Talán a kezdet-kezdeten megfékezhették volna ezeket az embereket. Hiszen nem is a kényszer vitte őket erre az útra. Az egyik legjobb brigád volt. Jól is kerestek, anyagi gondjuk nem volt. Családjukat, gyermekeiket rendesen nevelték. Sőt, Virág József tolatásvezetőnek még saját termésű bora is volt odahaza.

Miért tehették?

Hogy mégis miért tették mindezt? Nehéz rá választ keresni. De egy tény, másfél évig nyugodtan, zavartalanul dolgozhattak. És ez a körülmény kapzsivá, könnyelművé tette őket.

Ez az eset mindenesetre elgondolkoztato. Egyrészt azért, mert a terület gazdáját, a vezetőt nem informálták. Másrészt, mert Szajkóék játszi könnyedséggel bontottak fel és zárták le az ólomzárakat. Előregyártott, kész, spárgázott ólomzárakkal dolgoztak. A vagonrol az eredetit levágták, majd a zsebben levő kész ólomzárral ismét leplombálták a kocsit. A levágott ólmot pedig házi műhelyükben újjávarazsolták. Nyugodtan tehették ezt, mert a jelenlegi ólomzár anyaga olyan kemény, hogy az eredetileg benyomott jelzés egyáltalán nem látszik. Tehát mindegy, hogy milyet tettek vissza.

Változtatni kellene a jelenlegi ólomzár anyagán, mert a gyakorlat igazolta, hogy ez az ötvözet nem vált be. De változtatni kellene azon a szemléleten is, hogy a bűnüldözés csak a rendőrség feladata. Mindannyiunké, csak velük közösen — mint ahogy ez az eset is bizonyítja — végezhetünk eredményes, jó munkát, leplezhetjük le a magukról megfeledkezett embereket, a közvagyon elherdálóit.

Szerényi József

BALESETI KRÓNIKA

Szeptember 25-én *Keszőhidegkút—Gyönk állomáson* az 1099 sz. vonat átállás közben, jelzésadások figyelmen kívül hagyása miatt erősen rájár a IV. sz. vágányon álló feloszlatott,1068 sz. vonat végére. Az erős rájárás következtében két kocsi kunklott és összetört, egy kocsi fékállása összenyomódott. Személysérülés nem történt, a III. és IV. vágányon forgalmi akadály keletkezett.

★

Szeptember 27-én Miskolc Tiszai pu. V. sz. tárolóvágányár álló 9520 sz. vonatra a 411 223 sz. tartalékmozdony kíméletlenül rájárt. Az ütközés következtében két kocsi összetört. Az egyik kocsi szekrénye az alvázról leszakadt, az alváz a vagányon keresztbe fordult. Személysérüles itt sem történt.

★

Szeptember 30-án a 7. sz. műúton egy autóbusz előtörte *Kujbis Jánost*, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség CIPSZ létszámába tartozó pályamunkást. Elvesztette életét elvesztette. Az üzemi balesetet a nagyforgalmú úton, Kujbis János figyelmetlensége okozta.

★

Szeptember 27-én Kurd állomáson a behaladó 9166 sz. tehervonat előtörte Dávid Gyulat, a dunaújvárosi pályafenntartási főnökség előmunkását. Október 2-án Budafok—Albertfalva állomáson tolatás közben a 2863 sz. vonat fékállásáról a kocsik közé esett Szabó István vonatfékező. Október 3-án Dombóvárott végzett tolatás közben az elguritott kocsi fellökte Miclai János váltótisztitót. Székesfehérvár állomáson a bejáró 1212 sz. vonat előtörte a vágányokon áthaladó Majer Mihály segédkezelőt. Mind a négy dolgozó fejsérülést szenvedett. A balesetek vizsgálata folyik.

★

Október 5-én a *celldömölki rendező pályaudvar* IV. vágányán kigyulladt az etilbenzinnel rakott 7 509 655 és a parafinnal rakott 149 319 sz. kocsi. A több mint 50 000 forint kárt okozó baleset azért következett be, mert *Paradi Tamás* kocsivizsgáló égő kézilámpájával a kiömlőcsaphoz ért. A baleset következtében nevezett és két munkatársa könnyebb sérülést szenvedett.

★

Október 5-én a Szajolból kihaladó 2665/II. sz. vonatba kíméletlenül beleütközött a Debrecen felől megállj állású jelzőt meghaladó 4777 sz. Dieselvontatású vonat. Két kocsi súlyosan, kettő pedig könnyebben megsérült. Személysérülés nem történt. A vizsgálat szerint a balesetért Habony János mozdonyvezető felelős, aki elaludt, s elmulasztotta a bejárati jelző megfigyelését. Az eljárás folyamatban van ellene.

H. K.

Hogy ne érjen váratlanul a tél

Most, még jóval a tél előtt

azért kerestük fel *Rákos* pályaudvart, hogy érdeklődjünk a téli felkészülésről. Mit tettek a zavartalan forgalom biztosítása, az utazóközönség kényelme és a pályaudvar dolgozóinak munkakörülményei érdekében.

— A vasútnak akkor is, sőt akkor kell csak igazán helytállnia, amikor az időjárás korlátozza az autó-, a hajó- és a légiközlekedést. Ehhez a helytálláshoz, bizony, alaposan fel kell készülni — hallottuk az állomásfőnök-helyettestől.

Az állomás téli felkészülési tervét lapozgatva elmondhatjuk, időben hozzákezdtek ehhez a munkához. Kiosztották a feladatokat a hóesés idejére. Megszervezték az iparvágányok hóeltakarítását is. A zord időjárás beállta után úgy tervezi az állomás vezérkara, hogy állandó ügyeletes szolgálatot tart. Az iparvállalatok és a vasút együttműködésének megszervezésében az állomás vezetősége kezdeményező szerepet játszott.

De nemcsak szervezeti, hanem műszaki intézkedések is segítik a zord időjárás elleni küzdelmet. Az év végére elkészül az irányítótorony, ahol integradomino biztosító berendezés fogja segíteni a munkát, az állomás és a vonal nagyobb átbocsátó képességét és természetesen az életvédelmet és balesetelhárítást.

A dolgozók munkakörülményei

érdekében is sokat tettek. A védőételek, a védőitalok beszerzése megtörtént. Az új létesítményben, amelyről már szóltunk, modern szociális helyiségek állnak majd a vasutasok rendelkezésére. Már úgy építették, hogy ne csak az új létesítmény dolgozóinak nyújtson kenyelmet, hanem segítse az egyébként gyenge szociális körülményekkel rendelkező állomás gondjainak enyhítését.

A védőruhákat nagyrészt már kiosztották. Huszonöt bundabéléses kabátot, 27 esőköpenyt, 58 téli szőrmesapkát, 20 pár kesztyűt, 30 pár csizmát már kézbe kaptak a dolgozók. Az igényeknek megfelelően azonban még további 22 esőköpenyt, 20 szőrmesapkát, 8 pár csizmát és 15 darab bundabéléses kabátot kívánnak kiosztani. Az állomás raktárában a telet várják a jégcsákányok, a lapátok, a hóolvasztó benzinlámpák, az ipari só és a többi hó és fagy elleni „fegyverek".

Az állomás személyzetének oktatása

is rendben halad. A téli forgalom előtt az. ütemterv szerint mindenki megkapja a megfelelő balesetelhárítási és forgalommal kapcsolatos oktatást. Felhívjuk különösen a vezetők figyelmét az új műszaki berendezéssel kapcsolatos feladatokra, veszélyekre, és elsősorban az ő kötelességükké tesszük a beosztott dolgozók fölötti őrködést. Követeljék meg az óvórendszabályok maradéktalan betartását, erősítsék a munkafegyelmet.

Az állomást a késő őszi nap süti, a vezetőket azonban már a téli forgalom gondjai s az azzal kapcsolatos feladatok foglalkoztatják. A körültekintő és az időben történő készülődés bizonyára jól kamatozik majd a télen.

Lepies György

Vágányfektetés „szuperszonikus" sebességgel

KITŰNŐEN SIKERÜLT A KAPOSMÉRŐI BEMUTATÓ

Október 7-én reggel 7 órakor *Kaposmérő* állomáson a *Dombóvári Építési Főnökség* pályaépítői korszerű gépeikkel felsorakozva várták a vágányzár kezdetét.

— *Naponta 5,5 óra vágányzár áll rendelkezésünkre és ezalatt 360 métert kell előrehaladnunk a pálya felújításával Somogyszob irányában* — tájékoztatott *Puskás Alajos* pályamester. — *Magunk között mi ezt „szuperszónikus" vágányfektetésnek nevezzük. Az ágyazat rostálásától a sincseréig valamennyi munkafolyamatot gépek segítségével végzünk.*

Ezen a napon külföldi vendégek is érkeztek ide, az OSZZSD 9. bizottsága budapesti ülésének résztvevői, hogy megtekintsék a szalagszerű vágányfektetés technológiájának hazai alkalmazását. A vendégeket *Papp Károly* szakosztályvezető kalauzolta a bemutatón, melyen részt vett *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV igazgatója is.

Gépesített menet

Impozáns látványt nyújtott, amint a vágányzár kezdetekor kivonultak a gépegységek a nyílt vonalra, s indultak *Kiskorpád* irányába. Elöl két „*Csaba*" ágyazatrostáló haladt és nyomukban a 376 589-es gép vitte a bontóegység emelőszerkezeteit és pőrekocsijait. Egy következő szerelvény 15 kocsija az új sínmezőket és a kocsira szerelt motoros portáldarut vitte, majd az önürítős kőszállító szerelvény és a „*Buda*" nevű aláverő gépek következtek, melyeket a hosszú sineket vivő kocsisor, a hegesztők, a gomboló kocsi és az utómunkákat végző egységek követtek.

A vendégek, akik hazájukban a vasúti pályaépítés vezető szakemberei, valamennyien nagy érdeklődéssel figyelték e technológia gyakorlati alkalmazását.

A közelebbi „ismerkedés" a kaposvári kötőtelepen kezdődött, ahol az új vágánymezőket szerelik ötletes gépek és emelőszerkezetek segítségével. Sokaknak feltűnt a kötőtelep fölé magasodó antennatorony

— Mire szolgál ez? — kérdezték.

— *Ultrarövidhullámú rádióösszeköttetést tartunk fenn a dombóvári központtal és a munkahelyekkel* — mondotta *Bukovszki Ferenc* főépítésvezető. — *Elősegíti ez az irányítást és a munkahelyek anyagellátását.*

Részletesen ismertette a kötőtelep munkáját is. Naponta 15, egyenként 24 méter hosszú vágánymező szerelését és vagonbarakását végzik el. Tehát mindennap a másnap fektetésre kerülő vágány készül. A telepen dolgozó portáldaru 50 ember munkáját pótolja. Fúró- és csavarozó kisgépek is könnyítik a munkát. Érdekes újítás, hogy a geolemezek alá fehér színű poliészterlapot raknak, amely egyrészt a pálya rugalmasságát növeli, másrészt szigetelő közegként is szolgál.

— *Az új pálya egy szakaszán kísérletképpen műanyaglapocskákat rakunk a geolemezek fölé is, tehát közvetlenül a sín alá* — tájékoztatott a főépítésvezető. — *A pálya minőségének további javulását várjuk ettől.*

Motoros portáldaru

A vonalon gyors ütemben folyt a munka. Különösen nagy tetszést aratott a most először bemutatott motoros portáldaru. Négy részből áll ez a magánjáró szerkezet, amely a vágánymezőket felemeli a kocsikról és a helyükre rakja.

— *Ez még csak a prototípus ebből a gépből, de rövidesen újabbak követik* — hallottuk *Papp Károly* szakosztályvezetőtől. — *A régi sínmezők felszedésénél is ilyen gépeket alkalmazunk majd.*

A munka befejeztével azt is bemutatták, hogyan „száll fel" két szállítókocsijára a motoros portáldaru. Kerekes lábait felhajtják és már szedhetik fel alóluk az ideiglenes sineket. Mindez 8 perc alatt végbemegy.

(Lőrincz)

Még mindig késik a kirakás — de a vasút sem makulátlan

22 vállalat képviselője gyűlt össze *Debrecenben* — az állomás oktatótermében —, hogy az őszi szállítási feladatokról és azok végrehajtásáról tanácskozzanak. *Németh József* kereskedelmi állomásfőnök beszámolójában részletesen foglalkozott a késői kirakásokkal, a felesleges kocsiállásokkal.

A MÁV a közúti kocsik alásáért nem fizet a vállalatoknak, de ha a vállalatok MÁV-kocsikat tartanak fenn, akkor a kocsiálláspénzt könyörtelenül behajtják. Ő is hiányolta, hogy a forgalmi dolgozók képviselője nincs jelen ezen a megbeszélésen. Lenne hozzá is néhány szava. *A belső fatéren már két tehergépkocsit törtek össze figyelmetlen munka miatt* — mondotta.

Az őszi szállítási feladatokat, a munka dandárját, csak közösen, együttes munkával végezhetik el. A *Debrecenben* megtartott komplexbrigádértekezlet nagy segítséget nyújtott az elkövetkezendő munkához.

Kiss János

AKIK CSAK VASÁRNAP RAKODNAK

A jelenlevő vállalatok közül a *Betonárugyár* és a *Tangazdaság* képviselői éppen ezért vállalták, hogy a következő hónapokban kizárólag vasárnap rakodnak, hogy ezzel mentesítsék az egyébként eléggé zsúfolt hétköznapokat.

Balogh Sándor, a 6. sz. AKÖV áruforgalmi osztályvezetője hozzászólásában megemlítette, hogy ők ugyan a gépkocsik gazdaságos kihasználása érdekében kezdeményezték a 14 órás fuvarozást, de a vállalatok tervszerűtlen igénybevétele miatt csak 12 órára tudták teljesíteni. Bejelentette továbbá, hogy az ez évre előirányzott műszaki fejlesztési tervet teljesítették és a felkínált áruk elszállításához szükséges gépkocsik rendelkezésre állnak.

Kuhár József és a *Szék-gyár* képviselője a plénum előtt említést tett arról, hogy a forgalmi dolgozók ritkán hagyják szabadon az útátjárókat, s ez akadályozza a fel-, illetve elfuvarozást. Szóvá tette, hogy szeptember 7-én egy nagy rakterületű kocsira lett volna szükségük. A MÁV-tól ezt időben kérték, de kocsihiányra hivatkozva nem állították ki. Ugyanakkor a kérdéses napon *és* időben a 157 220-as számú nagy rakterületű kocsi üresen állt. *Az állásidő alatt a kocsi Budapestet is megjárhatta volna.*

CSAK EGYÜTTESEN

Szebeni József, az *Agrártudományi Egyetem* képviselője kifogásolta, hogyha részükre túlsúlyos áru érkezik, nem állítják ki az iparvágányra. Gyakran előfordul az is, hogy a kocsikról a MÁV nem tud felvilágosítást adni.

A társadalmi ellenőrzés tapasztalatai

Az 1966—67. évi menetrendtervezés irányelveit, a személy- és áruszállítás feladatait és a társadalmi ellenőrzés eddigi eredményeit vitatták meg a vasúti szakemberek a közelmúltban a vasúti főosztályon megtartott megbeszélésen.

Császár László, az I 8. szakosztály helyettes vezetője számolt be a társadalmi ellenőrök eddigi munkájáról.

— *Lassan egy éve lesz annak* — mondotta —, *hogy létrehoztuk ezt a nagyon hasznos és eredményes társadalmi szervezetet. Tíz hónap alatt több ezer írásos és szóbeli jelentés érkezett hozzánk, amelyek nagyon sok olyan hiányosságot feltártak, amelyeket egyébként nehezen ismerhettünk volna fel. A társadalmi ellenőrök segítségével sok vagonrongálót, magáról megfeledkezett garázda embert sikerült felelősségre vonni. Munkájuk nyomán javult a közlekedés kulturáltsága, a vasutasok udvariassága.*

SZÉLESÍTSÜK A MOZGALMAT

Császár elvtárs beszámolt arról is, hogy az igazgatóságok támogatják ezt az önkéntes mozgalmat. A *debreceni igazgatóság* például a társadalmi ellenőrök részére irányelveket adott ki, amelyben meghatározták, hogy az elkövetkezendő időkben milyen területeken, milyen vonatokra ügyeljenek leginkább. A *budapesti*, a *szegedi* és a *miskolci* igazgatóság ellenőrei közös értekezleten beszélték meg a tíz hónap tapasztalatait.

Persze tennivaló még akad bőven. Az elkövetkezendő években nő a személyszállítás, s ez a tény a társadalmi ellenőröknek is több munkát ad majd. Szélesíteni kell ezt a mozgalmat és nagyon kell ügyelni arra, hogy az önkéntesség elvén alapuljon. Nem szabad megismétlődni a komáromi esetnek, ahol Békeffy Gyulát megkérdezése nélkül jelölték társadalmi ellenőrnek.

Ez társadalmi munka. Kényszeríteni senkit nem lehet. Nem is az a cél. Jól elvégezni viszont csak azok tudják, akik szívesen, önként vállalják.

A megbeszélésen szó esett arról is, hogy a kulturált közlekedésért, az utazóközönség jobb és udvariasabb kiszolgálásáért a vasutasok is sokat tehetnek. *Baj van a kocsik vízfeltöltésével, az akkumulátor-cserével. Nagyon sokszor sötéten közlekednek a kocsik.* Nem látják el a W.C.-ket papírral, papírtörülközővel és bizony sokszor hiányzik az udvariasság is.

MILLIÓS KÁROK

Persze az utasok között is akadnak udvariatlanok, de még vandál pusztítók is. Ebben az évben már milliós nagyságrendű az általuk okozott kár. Csak egy példa. Dunakeszin az újonnan elkészült személykocsit — mert esett az eső — a szállítómunkások feltörték. Sáros cipővel bepiszkították azt. Nyitva hagyták az ablakokat éjszakára is. S mert egész éjjel esett az eső, a nyitvahagyott ablakokon keresztül teljesen átáztak az ülések, beplszkolódtak a huzatok: Eldeformálódott a furnérozás. Több ezer forint kár keletkezett.

Javítani kell az ellenőrzés rendszerét is. Helyes az, ha az ellenőrök írásban jelzik az észrevételeiket, mert ennek nyoma is marad. Ez különösen a budapesti igazgatóságra vonatkozik, mert itt jórészt csak szóban jelzik a hiányosságokat. *Csomópontonként társadalmi ellenőr megbízottakat, csoportvezetőket kell kinevezni*, akik kézben tartják és irányítják a területükhöz tartozó ellenőrök munkáját. Gondoskodni kell arról is, hogy a nyugdíjba vonult vagy más területre kerülők helyett új társadalmi ellenőröket válasszanak.

Császár László végezetül bejelentette, hogy november 7-re jó munkájuk jutalmaként *tíz társadalmi ellenőr miniszteri, húsz pedig vezérigazgatói dicséretet kap.*

(Szerényi)

Új könyvek

Kosztolányi Dezső elbeszélései

A lírikus Kosztolányival szinte vetekszik irodalmi értékben, mondanivalója gazdagságában a novellista Kosztolányi. Sőt, ahogy a több mint ezer oldalas gyűjteményt lapozzuk, kétségünk támad, vajon nem időállóbb, elmélyültebb és tömörségében kifejezőbb-e prózai életműve. Legnagyobb dicsérete a prózaíró Kosztolányinak, hogy írásait kevés kivétellel ma is frissnek, mainak érezzük, mint minden igaz írót, aki nem a pillanatnak élt és dolgozott.

Héra Zoltán:

Irodalmi tudósítások

A Népszabadság hasábjairól már ismerjük e kötet tanulmányainak, kritikáinak zömét, de így összegyűjtve értjük meg teljesen állásfoglalásának egységét. Amilyen őszinte lelkesedéssel fedezi fel néhány fiatal írónkban az új, a szocialista realizmus felé törekvés sikeres vonásait, úgy pécézi ki nem egy bírálatában a felszínes, múltba kacsingató modorosságokat, elvi és világnézeti kisiklásokat.

Földes Mihály:

Veszélyes élet

Egy eddig irodalmilag meglehetősen kiaknázatlan korszakba, az 1919-es kommün bukását közvetlenül követő időkbe vezet el Földes Mihály kisregénye. A véres megtorlásért lihegő Horthy-pribékek féktelen rémuralma idején is volt merszük a történet ifjú szereplőinek a bátor helytállásra, a vérbe tiport forradalom eszmei tüzének továbbszítására, a szívós és lankadatlan ellenállásra. Hogy ez mennyire vérre ment az adott helyzetben, azt izgalmasan példázza a Veszélyes élet gyakran vakmerő kalandjainak, az üldözőkkel vívott késhegyig menő harc élményszerű leírása.

Jól sikerült a dalostalálkozó

Október 3-án, vasárnap már a kora reggeli órákban hangos volt az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Otthona. Egymás után érkeztek az ország nagyobb vasutas gócairól a dalosok, hogy baráti találkozón tanúbizonyságot tegyenek dalszeretetükről, felkészültségükről, ismerkedjenek egymással, átadják tapasztalataikat. A találkozón

9 vasutas kórus, közel 600 fővel vett részt.

Valamennyi kórus jó felkészültségről tett tanúbizonyságot. Lelkesedésük, a dal iránti szeretetük és fegyelmezettségük dicséretre méltó. A két és fél órás műsor keretében előadott művek — néhány kivétellel — a követelményeknek megfelelő, magas művészi színvonalon, mondanivalójának megértésével, mély átéléssel került előadásra.

A siker nem is maradt el. A nagyszámú közönség lelkes tapssal jutalmazta a kórusok produkcióit.

Amit kifogásolhatunk, és amin a jövőben javítani kell, elsősorban az, hogy

jobban válogassák meg a bemutatásra kerülő műveket,

nagyobb teret engedjenek a haladó szellemű magyar művek tolmácsolásának. Szívesen hallgattunk volna például több Bartók- és Kodály-művet.

Örvendetes, hogy a vegyeskarokban sok fiatallal találkozunk. Sajnos nem mondható ez el a férfikarokra. A jövőben művelődési otthonainknak több gondot kell fordítani az ifjúság bevonására.

A vasutas dalostalálkozó elérte célját.

Nagyban hozzájárult ehhez, hogy Vásárhelyi Zoltán Kossuth-díjas, érdemes művész, Rossa Ernő, a Népművelési Intézet képviselője és Szerző István, a X. kerületi Tanács népművelési osztályának vezetője

a bemutató után a karnagyok és énekkari vezetők részére szakmai megbeszélést tartott.

Vásárhelyi elvtárs részletesen értékelte, elemezte a találkozón részt vett kórusok munkáját, az előadott műveket. Értékes útmutatást, segítséget adott a további munkához, amiért ezúton is köszönetet mondunk.

Dicséretet és elismerést érdemel a Törekvés Művelődési Otthon vezetősége, elsősorban Vadas Lajos. Polgár Ilona és Tátrai József, valamint a budapesti bizottság, a jó szervező és rendező munkáért. Nekik is nagy részük van abban, hogy a művelődési otthon színházterme zsúfolásig megtelt, s hogy a közel 600 vasutas dalos hosszú ideig kellemes emlékként fogja őrizni a találkozó emlékét.

Kaszás István

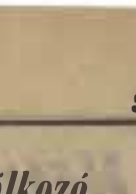
Televíziós ellenőrzés a vasúti pályán

Az angol vasutak a gondatlanság és a huliganizmus okozta vasúti balesetek elhárítása céljából kísérletképpen *bevezették a televíziós ellenőrzést több olyan pályaszakaszon, ahol a közelmúltban súlyosabb szerencsétlenségek történtek.*

A televíziós készülék segítségével két állomás között állandóan ellenőrizni lehet a vasúti pályát és ha a megfigyelő gyanús jelenséget észlel, akkor speciális lencseberendezéssel *„be tudja hozni a képbe"* a kritikus szakaszt.

Ha a kísérlet eredményesnek bizonyul, az egész országban rendszeresítik a veszélyes pályaszakaszok televíziós ellenőrzését.

A CIVILIZÁCIÓ, A KULTÚRA ÉS A SZAPPAN...



G. B. Shaw-t egyszer megkérdezték, hogy mi a különbség a civilizáció és a kultúra között.

Az író egy példával felelt:

— A fürdőszobás lakások a civilizáció vívmányai! — mondotta. — De a fürdőszobákat használni már kulturáltság kérdése.

Shaw, mint mindig, ezzel a válasszal is rátapintott a lényegre. Hiszen az első, amit egy kultúrembertől valóban elvárhatunk, hogy jólápolt legyen. És mi a jólápoltság titka? Mondjuk ki magyarán: a mosakodás. A mosakodás titka pedig a pipereszappan.

Mindez onnan jut eszünkbe, hogy a minap egy szülői értekezleten egy kislány édesanyja megkérdezte, nem nevell-e hiúságra a lányát, ha pipereszappanhoz szoktatja.

Az ilyen kérdésre habozás nélkül válaszolhatjuk, hogy a pipereszappan nem hiúság dolga, ellenkezőleg, szükséglet, korra és nemre való tekintet nélkül, mindenkinek. Mert a pipereszappan az egyetlen szappan, amely nem árt a bőrnek, sőt zsírdús anyagokkal táplálja azt és még illatával is jótékonyan hat. Aki pipereszappannal mosdik, annak kellemes a közérzete, olyannyira, hogy egy bársonyosan habzó pipereszappannal még egy egyszerű kézmosás is élvezet.

Persze korántsem mindegy, hogy milyen pipereszappannal mosdunk. Éppen ezért érdemes beszélni róla, melyek azok a pipereszappanok, amelyeket gyerekeknek és felnőtteknek egyformán ajánlhatunk. A pipereszappanoknak ugyanis különböző „tulajdonságaik" vannak, ki kell választanunk közülük a bőrünknek, egyéniségünknek legjobban megfelelőt. Kíséreljünk meg néhányat jellemezni belőlük:

EXOTIC PIPERESZAPPAN — különlegesen zsírdús, a szárazbőrűek kedvelik. Gyorsan habzik, puhítja a bőrt, exkluzív illata van.

CAOLA PIPERESZAPPAN — enyhén szárító hatású, főleg zsíros bőrűeknek való. Rendkívül dúsan habzik, kellemes illatot áraszt.

KÉKVÖRÖS PIPERESZAPPAN — táplálja a bőrt, selymes fényű habja van, illata utánozhatatlan. Egyike a legközismertebb márkáknak.

ÓLEVENDULA PIPEPESZAPPAN — sajátos, finom levendula-illat teszi jellegzetessé. Elsőrendű minőség, minden igénynek megfelel.

TIMEA PIPERESZAPPAN — desodoráló (izzadsággátló) különleges szappan, igen komoly hatóanyagokkal. Már rövid használat után üde közérzetet kölcsönöz. Számos bőrtápláló anyagot tartalmaz. Nemcsak gyógyít, frissít is.

Valamennyi szappan nemes anyagból készül. Illatuk — habár jellegzetes és tartós — annyira diszkrét, hogy még a szigorú elvekkel nevelt gyermeket sem kell tőlük eltiltani. A gyerekeket rá kell beszélni, hogy kizárólag pipereszappannal mosakodjanak, mert csak így őrizhetik meg bőrük rugalmasságát, amely nemcsak a szépségnek, de az egészségnek is feltétele.

Reméljük, az olvasók egyetértenek ebben e cikk írójával. Maguk is kipróbálják a pipereszappanokat, és ha alkalom adódik rá, a flatalokat is rábeszélik használatukra.

(x)

Nőtt-e a BVSC jégkorongozók bajnoki esélye?

„Itt van az ősz, itt van újra, Ő, mily kedves énnekem...”

A jégkorongozók joggal idézhetik Petőfit, hiszen az ősz számukra nem az elmúlás szimbóluma, hanem a kezdet biztos jele. A jeges évad valóban kapunyitás előtt áll, hiszen a magyar bajnok *Újpesti Dózsa* október 23-án és 24-én már *Európa Kupa* pontokért küzd, október 27-én pedig megkezdődik a magyar bajnokság is.

Az 1964—65-ös idény végén eredményes esztendőt zárt a vasutas korongozógárda. A *Béke Kupában* győzött, a magyar bajnokságban csak hajszállal szorult a második helyre és a második helyezésért járó érmeket szerezte meg a *Magyar Kupa* küzdelmeiben is.

Javultak-e a BVSC-jégkorongozók bajnoki esélyei erre az évre? Hogyan készült a csapat a rendkívül nehéznek ígérkező új idényre? Ezekre a kérdésekre választ keresve beszélgettünk *Háray Bélával*, a vasutas jégkorongozók edzőjével.

NÉGY EDZÉS, LŐPAD

— Tavaly sem „lazsáltunk” nyáron, az idén azonban még erősebb volt a felkészülésünk — mondotta Háray. — Az elmúlt években szokásos két edzőnapot négyre emeltük és ez lehetőséget adott különböző részletfeladatok gyakorlására is. Így például lőpadot állíthattunk fel, amelyről a mezőnyjátékosok több ezer lövést küldtek a három kapus kiskapujára. A gyorsaságot, a robbanékonyságot is igyekeztem különböző speciális gyakorlatokkal fejleszteni, a Szőnyi úti sporttelepen található, mintegy 15—20 fokos emelkedő pedig lehetőséget adott az állóképességet is fejlesztő, korcsolyázó mozdulatokat gyakorló futásformák végzésére.

— *Jégre mikor mentek a fiúk?*

— Sajnos, csak szeptember elején, amikor a *Jégszínház* ismét a jegeseké lett. Kaptunk ugyan *Obertsdorfba* egy igen kedvező meghívást a felkészülésre, de a meghívásnak nem tehettünk eleget. Azért nem várjuk tétlenül az idénykezdetet. Valószínűleg a csehszlovákiai *Zsolnára* utazunk 10—12 napra és ott már komolyabb jegesedzéssel, kétkapuzással is készülhetünk a bajnokság október 27-i nyitányára. Mire külföldről hazaérkezünk, talán már a *Kisstadion* jege is alkalmas lesz korcsolyázásra.

VÉGRE: NÉGY HÁTVÉDDEL

A játékosállomány nem sokat változik, amint az edző szavaiból kiderül. Nagyjából marad a régi gárda, de egy jelentős változásra mégis sor kerül. Ismét négy hátvéddel, illetve két hátvédsorral játszhat a csapat.

A címben felvetett kérdésre szerényen csak annyit mond az edző, hogy *„ott leszünk”* a bajnoki címért folyó küzdelemben. Rendkívül nagy harc várható az 1965—66. évi jégkorong-bajnokságban. A magyar jégkorongsport évről évre fejlődik, a négy vezető szakosztály: a *BVSC*, az *Újpesti Dózsa*, az *FTC* és a *Vörös Meteor* között szinte alig van különbség.

Mindenesetre a napok számában és tartalmában. egyaránt gazdagabbá vált edzésrendszer, a csapatépítés kedvező változásai, nem utolsósorban a játékosok szorgalma, ebben a bajnoki idényben is szép eredményeket ígér a BVSC számára.

Vedres József

Élnek a lehetőségekkel

Közel nyolc hónapja választották újjá a szakszervezeti műhelybizottságokat. Az eltelt idő elegendő ahhoz, hogy mérlegelni lehessen munkájukat.

A Landler Járműjavító személykocsi részlegén három helyett egy műhelybizottságot választottak, s így a taglétszám 178-ra növekedett. Az új műhelybizottság munkájáról, eddigi megmozdulásairól az új titkárral, *Judovits Lajossal* beszélgettünk.

— Amikor összevonták a műhelybizottságokat és a tagság engem választott titkárnak — kezdte a beszélgetést — kissé féltem, hogy nem sikerül olyan kapcsolatot kialakítani a pártszervezettel és az osztályvezetéssel, mint amilyennel igazán betölthetni hivatását egy műhelybizottság. A kezdeti nehézségek után most már azt mondhatom, hogy mindkettővel jó a kapcsolatunk.

— *Miben történt változás?*

— Kiszélesítettük a bizalmi hálózatot. Ami egyben azt is jelentette, hogy a gazdasági vezetők a bérkérdéstől kezdve mindenféle jutalmazásig kikérnik a véleményüket.

— *Erősödött-e a szervezettség a kocsirészlegen?*

— Igen, Bizonyíték erre az is, hogy a választás óta negyvennel növekedett a szakszervezeti tagok száma. Így most már minden dolgozó tagja a szakszervezetnek. A tagdíjfizetés is jónak mondható.

— *Voltak-e közös megmozdulásaik?*

— A balatonszabadi—sóstói üdülőben csaknem egészen mi végeztük a festési és tereprendezési munkákat. Ezzel jelentős megtakarítást hoztunk a vállalatnak. Sok dolgozó részt vett a XV. kerületben folytatott csatornázási munkálatokban. Több kirándulást szerveztünk, a Kilián-mozgalomból is kivettük részünket.

— *A műhelybizottság hogyan támogatja a brigádmozgalmat?*

— Ez az egyetlen terület, ahol még sok tennivalónk van. Mindössze egyetlen szocialista brigád van a személykocsi részlegen. Igaz, — s ezt sem szabad elfelejteni — nagyon szerteágazó munkát végzünk és így a brigádok nem tudnak konkrét vállalásokat tenni. Persze ez nem jelenti azt, hogy nem foglalkozhatnánk alaposabban a mozgalommal. Abban viszont a műhelybizottságnak is jelentős része van, hogy a tagság nyolcvan százaléka jelentkezett a különböző oktatásokra, általános iskolába, technikumba. szakszervezeti politikai oktatásra, pártoktatásra, valamint munkásakadémiára.

E rövid beszélgetésből is kitűnik, hogy az új műhelybizottság aktívan végzi munkáját, tagjai szívesen vesznek részt minden megmozdulásban.

Egyszóval: élnek a lehetőségekkel — másokért és önmagukért.

T. M.

42 év a vasútnál

A debreceni fűtőház fiókműhelyének dolgozói a közelmúltban búcsúztatták — nyugdíjazása alkalmából — Meleg Lajos westinges csoportvezetőt, a vasút Kiváló Dolgozóját, az üzem Lajos bácsiját.

1923-ban került a vasúthoz, s a hosszú vasúti szolgálat alatt mindig példamutatóan, szorgalmasan, kiváló szakmai hozzáértéssel végezte munkáját. Többször kapott jutalmat és kitüntetést. Tíz esztendeig a fiókműhely műhelybizottságában munkavédelmi felügyelő volt.

A nyugdíjazása alkalmával ezúton kívánunk neki minden jót, és azzal búcsúzunk, hogy a kollektíva, a régi munkatársak továbbra is számítanak segítségére, szakmai tanácsára.

Marosán Pál
Debrecen

A HIVATALOS LAPBÓL

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

39. számból: 122 947/1965. I/3. B. A dolgozó egészsége vagy testi épsége sérelméből eredő károk megtérítéséről.

40. számból: 123 500/1965. I/3. B. A vasutas dolgozók fegyelmi szabályzatának hatályba lépése.

A szerkesztőség üzeni

Tótka Károly Szeged, Mihalkó József Nyíregyháza, Behán Rózsa Kazincbarcika, Szücs Ferenc Hatvan. Bognár Károly Tapolca, Boldizsár Gyula Békéscsaba. Kisvárdai János Miskolc, Kiss János Marosán Pál Debrecen, Molnár Árpád Budapest: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Ferenczik Imre, Salgótarján: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

Hangverseny az ügyeletes irodában

Az történt, hogy a krakkói egyetem énekkara — átutazóban — lemaradt a debreceni vonatról.

Nagy volt a riadalom, mert Debrecenben nagy előkészülettel várták a lengyel vendégeket. M. J. ügyeletes úgy próbált segíteni, hogy a lemaradást közölte Debrecennel, a társaságnak pedig helyet biztosított a következő vonaton.

A magyar bor és a szívélyesség hamar feledtette a jó hangú ifjakkal a kényszerű várakozást. Valamivel viszonozni kell a magyar vasutasok bedvességét — gondolták. Aztán dugig megtelt a kis iroda dalosokkal, villant a karnagyi pálca, melynek intésére bús, szomorkás, majd pattogó lengyel népdalok fakadtak.

A csarnok első vágányának környékén szinte megállt a forgalom. Az utasok és vasutasok a mosolyt csalogató, jókedvű társaságot és a szívderítő nótákat, barátaink ajándékhangversenyét hallgatták.

— Lyf —

— A mezőgazdaságot segíti a miskolci igazgatóság. A darabáruk szállítására használt teherautókat — az őszi betakarítási munkák idejére — a Borsod megyei mezőgazdasági üzemek, tsz-ek rendelkezésére bocsátotta.

— Német nyelvtanfolyam kezdődött haladók részére Nyíregyháza állomáson. A tanulmányi idő 10 hónap. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az állomás dolgozói a nyelvtudásukat mindennapi munkájukban eredményesen hasznosítják.

— Megkezdte az üzemi gyakorlatot a szegedi Vasútforgalmi Technikum harmadéves hallgatóinak egy csoportja Szeged—Rókus állomáson. Egy másik csoport a Tisza pályaudvaron sajátítja el a kereskedelmi szolgálat szakmai ismereteit.

— „A dolgozó ember Kelet és Nyugat között” címen előadássorozatot tartott az Osztrák Szakszervezeti Szövetség és a Wiener Landesarbeitsamt (a bécsi Munkaügyi Hivatal), melyen a legkiválóbb osztrák, jugoszláv és magyar szakemberek beszámoltak hazájuk üzemszociológiai helyzetéről, a munkásellátás és a társadalombiztosítás kérdéseiről.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném nagyméretű, egyszobás, alkovos (szoba megosztva), utcai, telefonos, autógejzeres, teakonyhás, II. emeleti, összkomfortos tanácsi lakásomat 2 szoba összkomfortos MÁV, vagy tanácsi lakásra Telefon: munkaidőben 229—871, 18 óra után 228—207.

— Balatonfüredi villalakásért keresek Budapesten 2 szoba összkomfortot. Telefon: 67—42 242.

— Nyilatkozatban foglalt állást a francia vasutas szakszervezeti szövetségek értekezlete a sztrájkjog mellett. Emellett deklarálta az üzemi bizottságok jogait az államvasutak kötelékében.

— 270 méter hosszú és kétnyomtávú lesz az új tiszafüredi híd. Az építési munkálatokat a napokban kezdték el. A régi hídon a vasúti forgalmat bonyolítják majd le.

— Eszperantó tanfolyam kezdődött október elején a debreceni vasutas kultúrotthonban. A tanfolyamot sok vasutas dolgozó látogatja.

— Villamosítják a Tatabánya-alsó és Oroszlány közötti vonalat. A munkák befejezése után Oroszlányból Tatabánya-alsóra érkezett szén nagy részét mozdonycsere nélkül szállíthatják Budapestre. Az új villamosvezetékek építését még ebben az évben befejezik.

— Szesztilalom lép életbe január elsejétől Kőbánya-alsó, Kispest, Kőbánya-felső és Ercsi állomásokon. Ezeken a helyeken az Utasellátó pavilonjaiban csak üdítő italokat és sört árusíthatnak majd.

— Drága a vészfék. Az angol vasutakon száz esztendő óta öt font büntetést kellett fizetnie annak, aki ok nélkül húzta meg a vészféket. A bírság összegét most huszonöt fontra emelték, mert csak az elmúlt évben 315 esetben zavarták meg az angol vasút közlekedését indokolatlan vészfékezéssel.

— Tíz étkezőkocsival és tíz hálókocsival bővül a MÁV kocsiparkja. Az új étkezőkocsikban hűtőpultot és villanytűzhelyet is felszerelnek.

— 7:3 arányban győztek a BVSC ifjúsági birkózói Salzburgban az osztrák ifjúsági válogatott ellen.

MINDENKIRE EGYFORMÁN KÖTELEZŐ

Nézem a kalauzt, aki ott áll az indulásra kész vonat mellett. Haja tupírozott, a svájci sapka tarkójára csapva. Szűkített nadrágja bokán felül ér egy arasszal. Száján halványlila rúzs. A fekete válltáska elegánsan a hóna alatt.

Mellettem megszólal valaki.

— Látja, kollégám, ezzel senki sem törődik. De ha én az egyenruhámhoz mondjuk csokornyakkendőt kötnék, rögtön megszólítanának.

Elgondolkodom! Valóban igazat mond az egyenruha viselője. Mi lenne, ha a vasutasok önkényesen módosítanák a szolgálati szabályzatot és az egyenruhát a mindenkori divathoz alakítanák. Hogyan néznénk ki mi férfiak egyenruhában, csokornyakkendővel?

Száz szónak is egy a vége. Nem a csinosság; a jó megjelenés ellen szólok, de az egyenruha viselésének szabályai vannak. S ezek a szabályok minden vasutasra, nőkre és férfiakra egyformán kötelezőek.

Főző István

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 39—77
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 93
Szikra Lapnyomda, Budapest

KERESZTREJTVÉNY

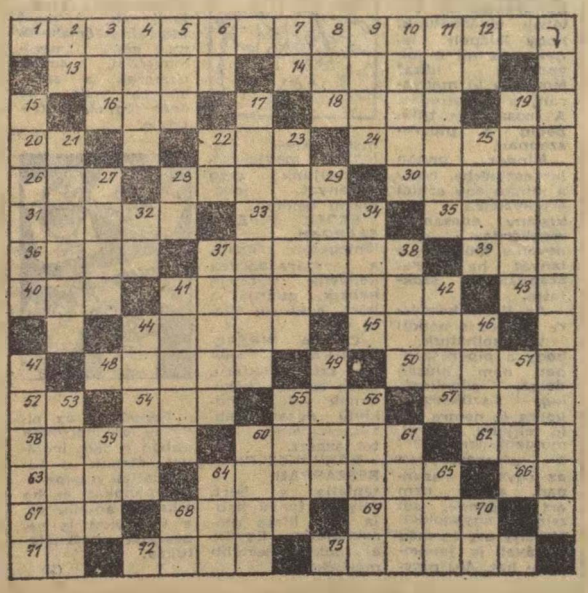
Vízszintes: 1. 1945. október 3-án alakult szervezet. 13. Díszítő. 14. Kontinensünk. 16. O. N. B. 18. Női ivarsejt. 19. Kötöző. 20. Értékjelző. 22. Kérdőszó. 24. Versszak. (ék. fel.). 23. Épület maradvány. 28. Alpesi vidék. 30. Vissza: Balzac egyik regényalakja, fonetikusan. 31. Vas megyei község. 33. Megretten. 35. Így kezdődik a zárszó. 36. Község Veszprém megyében. 37. ... Communis, délszaki örökzöld fás növény. 39. Kozmosz kezdete. 40. Hangtalanul segít. 41. Takaratlan. 43. Építőanyag. 44. Ötnél is többet. 45. Spanyol folyó fordítottja. 48. Zenit ellentéte. 50. Gonosz tündér az Odüsszeiában. 52. Szibériai folyó. 54. 1550 római számmal. 55. Király franciául. 57. Ilyen sérelem is van. 58. Az egyik láma. 60. Gyermekjáték (ék. fel.). 62. Város Jugoszláviában. 63. A Duna mellékfolyója. 64. Zenei műszó: vadul, hevesen. 66. O. E. 67. Tagadószó. 68. Római istennő. 69. Melos, sziget a Cikládok-szigetcsoportban. 71. Rangjelző. 72. Dal. 73. Lóra mondják.

Függőleges: 2. Kimondott betű. 3. Régi űrmérték. 4. Ázsiai ország. 5. Satöbbi. 6. Erdei állat fordítottja. 7. Fél rege. 8. V. U. P. 9. Erezett. 10. Olasz naturalista szobrász. 11. Fagylaltban megjelenhető. 12 Kettőzve bányaváros. 15. Itt történt a vízszintes 1-ben jelzett esemény. 17. Spanyol folyosó. 19. Az ókorban a legelőkelőbb spártai hatóság. 21. Város és tartomány Olaszországban. 22. Hiv. 23. Megye, Franciaországban. 25. A nap részei. 27. Belemerít. 28. Tisztelt Cím. 29. Régi súlymérték, kicsit megnyomva. 32. Nagy Cirill. 34. Vihar jelzője. 37. Egy vegyértékű kenhidrogén-gyök. 38. Előkelő mohamedán személyiség. 41. Tolna megyei községbe való. 42. Mesterkéletlen, ártatlan. 44. Mmel a végén német iparváros. 46. Hadi szekér. 47. Török tanító, mester. 49. Sivatag Ázsiában. 51. A történelem múzsája. 53. Svájci város. 55. Lónév. 56. Alkata. 59. Lom ikerszava. 60. Hold. 61. Hangszer, névelővel. 64. Szalad. 65. Erdélyi folyó. 68. Rossz ellentéte. 70. Csecsemősírás.

Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 15. **Beküldési határidő:** november 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: VI. Szakszervezeti Világkongresszus.

Könyvet nyertek: Domonkos Mihályné Orosháza állomás, segédhivatal. Sinkó László Szombathely, Hunyadi út 3. Mátrai Sándorné Szeged, Hattyas-telep, Páncsovai utca 45. Csorba Antal, Csongrád, Felszabadulás u. 27. Fésűs László Szentes-állomás.



AZ UTAS KÖZBESZÓL

Vasárnap délelőtt

— Azért, mert hibásan állították össze az irányvonatot, ne tessék velem gorombáskodni, kérem...

— Ennyi erővel már kirakhatott volna egy kocsit az állomáson.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára 40 fillér 1965. NOVEMBER 1.

A vasút villamosításának jelene és jövője

Riport a 3. oldalon

(MTI Foto Lajos György felv.)

NOVEMBER 7

Negyvennyolc éve annak, hogy a cári Oroszországban Pétervárott eldördültek az *Aurora cirkáló ágyúi*, s ezzel megkezdődött a Téli Palota ostroma. Negyvennyolc éve annak, hogy *ez a forradalom az elnyomott, sanyargatott muzsikok forradalma győzött és Lenin vezetésével kikiáltották a szovjet hatalmat, a népek hatalmát.*

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom megindította azt a nagy átalakulási folyamatot, amelynek elkerülhetetlensége ma már csak az imperializmus előtt lehet kétséges.

A társadalom — mondja Marx — nem szilárd kristály, hanem átalakulásra képes és folyton az átalakulás folyamatában levő szervezet. *Ez az átalakulás eddig az osztálytársadalom kereteiben folyt le. Hol békésen, hol erőszakos úton, forradalmakkal. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom szétrepesztette ezt a szűk keretet.* Az emberi társadalom megért az osztálymentes társadalomra. Az Októberi Forradalom indította el, azt a legnagyobb társadalmi átalakulást, amelyet eddig az emberiség ismert: *az átalakulást az osztálytársadalomból, az osztály-államból, az osztálykultúrából, az osztálymentes társadalomba és kultúrába.*

Az a forradalom, amely 1917 októberében megrázkódtatta a világot, nemcsak „orosz" forradalom, nemcsak az orosz nép ügye volt, hanem a kapitalista társadalom átalakulásának kezdete is.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom egyik célja volt az első világháborúnak véget vetni. Lenin igazságos békét ajánlott az őket támadó intervenciós, háborús hatalmaknak. Fennállása alatt a szovjet hatalom azóta egyetlen egyszer sem viselt olyan háborút, amelyet rá ne kényszerítettek volna.

A Szovjetunió, az októberi forradalom szülötte hallatlanul nehéz körülmények között szilárdult meg, fejlődött és a második világháború szörnyű próbatételei közepette bizonyította az erejét, legyőzhetetlenségét. *A Szovjetuniónak a második világháborúban aratott győzelmei, amelyek döntő szerepet játszottak a fasizmus megsemmisítésében, nagy jelentőségűek voltak a népi demokratikus antifasiszta forradalmak kibontakozása, a kapitalizmus általános válságának elmélyülése, a szocialista világrendszer kialakulása, az imperializmus gyarmati rendszerének összeomlása szempontjából.*

Átalakult a világ arca, új erőviszonyok keletkeztek. A szocialista országok a Föld területének 26 százalékára terjednek ki, s határaik között él a világ lakosságának több, mint 35 százaléka. A fejlett kapitalista országok területe a Föld felszínének 24,4 százalékát foglalja el, lakosságuk pedig a Föld népességének 19,1 százaléka. Míg a szocialista országok részesedése a világ ipari termelésében 1937-ben mintegy 10 százalék volt, addig ez az arány 1964-ben már kb. 38 százalék. Az összehasonlítás legfontosabb mutatói és a fejlődés iránya rendkívül kedvezőtlenek a kapitalizmus számára.

A szocializmus nemzetközi erői, szövetségben az antiimperialista — nemzeti felszabadító harcot folytató népekkel, demokratikus mozgalmakkal, *a békéért folyó küzdelem élén járnak. A szocializmus és a béke, az októberi forradalom óta egymástól elválaszthatatlan fogalom lett.* Ma is érvényes Leninnek az imperializmus mélyreható elemzésén alapuló megállapítása: *amíg fennáll az imperializmus, addig fennáll a háborúk veszélye is.* Az imperializmus háborús cselekedetei, agresszív lépései a fegyverkezési hajsza magában hordja azt a lehetőséget, hogy a háború világméretű termonukleáris összecsapássá terebélyesedik, ami az egész emberiséget létében fenyegeti.

A magyar nép is ott küzd a Szovjetunió oldalán *a szocializmusért.* Mint testvér áll a Szovjetunió mellett és azok mellett a népek mellett, amelyek a békét, szabadságot akarják.

Emlékezzünk, mi, vasutasok is a 48 év előtti eseményekre, az Aurora ágyúdörgéseire, a Téli Palota ostromára, a névtelen és legendás hősökre, azokra a szovjet emberekre, akik a világon elsőnek a szocialista társadalom alapjait rakták le.

Ünnepi műszak november 7. tiszteletére

A *Debreceni Járműjavító ÜV.* kazánműhelyének — szocialista üzemrész — dolgozói vállalták, hogy november 7-re az októberi szocialista forradalom 48. évfordulója tiszteletére *egyhónapos ünnepi műszakot indítanak.*

A dolgozók felajánlották, hogy a dekádterveket maradéktalanul teljesítik, hulladékgyűjtési mozgalmat szerveznek és elvégzik a műhely- és műhelykörnyéki takarításokat is.

A 133 tagú kazánkovács szocialista üzemrész kezdeményezése a műhelybizottságoknál visszhangra talált. Más üzemrészekben is rendkívüli termelési tanácskozásokat hívtak össze. A vállalat vezetősége, a párt- és szakszervezeti bizottsága a dolgozók kezdeményezését felkarolta és a legeredményesebben dolgozó üzemrészeket pénzjutalomban részesíti.

Fuvarozási konferencia

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság (CIT) október 28-án kezdte meg Budapesten a Gellért Szállóban ötvenharmadik teljes ülését.

A megnyitón *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte a hazánkban első ízben megrendezésre kerülő konferencia *60 külföldi vendégét.* A kongresszusra csaknem valamennyi európai ország ,valamint három tekintélyes nemzetközi szervezet: a párizsi Nemzetközi Vasútegylet, a varsói Vasutas Együttműködési Szervezet és a berni Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Hivatal elküldte képviselőit. Napirenden szerepel a többi között *az utasok sérülésével és halálával kapcsolatos vasúti felelősség egységesítése,* a személy- és poggyászszállításra vonatkozó egységes nemzetközi díjszabás, valamint *Irak* és *Irán* felvétele a CIT-be. A két közel-keleti ország jelenleg csak megfigyelőként vesz részt a konferencián. A továbbiakban a konferencia értékeli a szervezet eddigi munkáját, majd kijelölik a további nemzetközi együttműködésre vonatkozó feladatokat.

Eredményes munkát végzett az OSZZSD 9. főbizottsága

A vasutasszakszervezet Benczúr utcai székházában tíz napon keresztül ülésezett az OSZZSD, a szocialista országok vasútainak 9. főbizottsága.

A megbeszélésen jelen volt a Kínai Népköztársaság képviselője is. A tíznapos ülésszak a pályaépítési és fenntartási témákkal, az építés és fenntartás gépesítésével foglalkozott.

A konferencián részt vett *Papp Károly,* a pályafenntartási és pályaépítési szakosztály vezetője is. Őt kértük, hogy összegezze a tíznapos ülésszak tapasztalatait.

— *Számunkra azért volt elsősorban jelentős ez a megbeszélés* — mondotta — *mert itt megbízást kaptunk, hogy az általunk kialakított rázótömörítőről, amelyet négy hónapja eredményesen alkalmazunk, és a bevágásban rostálásra kerülő mellékanyagok kiszállítására alkalmas szállítószalagról 1966-ban a következő ülésszaknak tájékoztatót adjunk. Ez azt jelenti, hogy a nemzetközi szervezetet érdekli ez a két gép és ha a jövő évi tájékoztató eredményes lesz, akkor talán szabványosítják is. Mint ahogy ezen az ülésen szabványosították és elfogadták a Szovjetunióban gyártott szabványárokásó gépet is.*

Szó esett az elő- és utófeszített vasbetonaljakról, azok korszerű alkalmazásáról és szükségszerűségéről. A főbizottság elfogadta a kínaiaknak azt a javaslatát, hogy a vasbetonalj albizottság jövő évi ülése *Pekingben* legyen.

Az ülésszak részvevőinek a *Vámosgyörk* és *Ludas* közötti vonalszakaszon bemutatták az egyedül nálunk alkalmazott alázúzalékolási eljárással történő fekszin szabályozást.

A szakosztályvezető elmondotta még, hogy a külföldi delegáció tagjai a *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél* megtekintették a középfrekvenciás *sínedző gépünket* is. Ilyen sínedző géppel a népi demokráciák közül csak mi rendelkezünk. A szakemberek *az elismerés hangján szóltak* mindkét bemutatóról.

Az OSZZSD 9. főbizottságának következő ülése 1966-ban Varsóban lesz.

Sz. J.

1965. november 6-tól

Utasszámlálás a belföldi távolsági forgalomban

A személyszállítás korszerű, gazdaságos és az utazás körülményeinek állandó javítását célzó, a tényleges utazási igényeket kielégítő menetrend szerkesztése érdekében a *Vasúti Főosztály* forgalmi és kereskedelmi szakosztálya 1962 óta végzi az utasáramlatok megállapítását és felmérését. A felmérés *első szakaszában a Budapest környéki,* úgynevezett hivatásforgalom vizsgálatát végezték el. Az elmúlt évben pedig 13 nagy vidéki gócpont környékének felmérésével befejeződött az utasáramlati megállapítások *második szakasza is.*

Az utasáramlatok teljes megismerése érdekében az elkövetkezendő hónapokban kerül sor

a harmadik lépcsőre, a belföldi távolsági forgalomban.

Az utasáramlati felmérések ilyen tagozódásban való elvégzésére azért volt szükség, mert elsősorban a nagy gócpontok, ezek közül is elsőnek a legnagyobb forgalmat lebonyolító Budapest napi inga-vándor forgalmát kívánták megismerni, hogy a dolgozók munkába-, a diákok iskolábajárása körülményeit tovább javíthassák.

Az eddig végzett felmérések alapján számos olyan intézkedés született, melynek nyomán a műszaki és egyéb berendezések adta lehetőségek keretei között a hivatásforgalmat lebonyolító vonatok az utazóközönségnek megfelelő időben közlekednek. *Azóta ezeknek a vonatoknak a zsúfoltsága észrevehetően csökkent és a vasútüzem lebonyolításában is számos korszerű, hatékony, új módszer alkalmazására nyílt lehetőség.*

A most tervezett felmérés előkészítését a *Közlekedéstudományi Egyesület* keretében alakult munkabizottság dolgozta ki. A bizottságban a *Vasúti Főosztály szakelőadói* mellett az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem* vasútüzemi, közlekedésgazdasági tanszékei, a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet,* valamint a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* szakértői vettek részt. Az elkészített tanulmány alapján

a belföldi távolsági személyszállító vonatokon és az azokhoz csatlakozó vonatokon vizsgálják a szerelvények kihasználtságát,

az egyes viszonylatokban utazók mennyiségét, a csatlakozó vonatokra vagy más közlekedési ágak járataira átszálló utasok mennyiségét, továbbá egyes kis forgalmú megállóhelyeken a le- és felszálló utasok számát.

A belföldi távolsági utasáramlatok felmérésére *1965. november 6—14 között, 1966 februárban, májusban és júliusban négy-négy különböző napon kerül sor.* A felméréseket egy-egy időszakban a *Budapest—Győr, Budapest—Miskolc, Budapest—Nyíregyháza, Budapest—Békéscsaba, Budapest—Szeged, Budapest—Kiskunhalas, Budapest—Pécs, Budapest—Nagykanizsa, Budapest—Tapolca* és a *Budapest—Szombathely* közötti vonalakon végzik. A munka nagyságára jellemző, hogy naponta mintegy 220 és csak a hét végén közlekedő 80 távolsági és ezekhez csatlakozó vonatokon kell az utazók utazási célját külön adatszolgáltató lapra rögzíteni.

Az utasszámlálást a jegyvizsgálók a jegyvizsgálat alkalmával, vagy külön számláló biztosok végzik majd.

(vf)

Baráti segítség

A Szovjetunióban végzik el az 520 sorozatú mozdonyok javítását

Mint ismeretes, 1963-ban 100 nagyteljesítményű, 5 csatlós gőzmozdonyt vásároltunk a *Szovjetunótól,* mivel a MÁV vontatási szolgálatánál hiány volt nagy teljesítményű mozdonyokból. A mozdonyokat jól ki tudták használni, nagy teljesítményük ugyanis lehetővé tette a vonatterhelés növelést.

Éppen az említett jó kihasználás, a mozdonyokból kivett nagy vontatási teljesítmény következtében a jövő év folyamán a gépek egy része már nagyjavításra esedékes. Ez a körülmény a járműjavító szolgálatot igen nehéz feladat elé állította.

Elsősorban pótalkatrészellátás tekintetében merülnek fel nehézségek.

De probléma a kazán idomdarabok és a nagyobb méretű öntvények beszerzése is, mivel ezekhez sajtolóidomok, illetve öntvényminták nem állnak rendelkezésünkre. A legfeljebb egy alkalommal elvégzendő fővizsgákhoz pedig gazdaságtalan volna a rendkívül drága szerszámok legyártása.

E gondok között merült fel, hogy a MÁV a Szovjetunióban kísérelje meg a legkorábban esedékes mozdonyok fővizsgálatának elvégzését.

A *Szovjetunió Közlekedési Minisztériumának* képviselői a felmerült problémák megoldása érdekében a legmesszebbmenő megértést és jószándékot tanúsították. Ennek eredményeképpen létre jött a megállapodás, *mely szerint az év végén és a jövő évben 40 darab 520 sorozatú mozdony tűzszekrénycserés fővizsgálatát végzi el* a MÁV részére a szovjet vasút egyik javítóműhelye.

Az első francia légpárnás vonat

Ez év végére üzembe helyezik Franciaországban *az első francia légpárnás vonat* kísérleti példányát. Tervek szerint a kerekek nélküli, zajmentes (a párizsi Metrónál 90-szer csendesebb) jármű óránként több mint 400 km-es sebességet is elér.

A Szakszervezeti Világszövetség erősebb, mint valaha

A VI. SZAKSZERVEZETI VILÁGKONGRESSZUS ZÁRÓÜLÉSÉRŐL

Október 21-én a VI. szakszervezeti világkongresszuson befejeződött a vita a beszámolók felett. A vitát *Louis Saillant*, az SZVSZ főtitkára foglalta össze. Kitért arra, hogy az imperialista sajtó már előzőleg azt a reményét juttatta kifejezésre, hogy az SZVSZ esetleg felbomlik. *A Szakszervezeti Világszövetség azonban él és erősebb, mint valaha.* Él és betölti nagy küldetését az emberiség történelmében. A kongresszus *150 millió szervezett dolgozó képviseletében ülésezett.* Közülük 21 millió az SZVSZ tagszervezetein kívül áll. A Szakszervezeti Világszövetség vonzó ereje és politikai súlya tehát tovább növekszik.

A vitában 123-an szóltak fel, 31-en *Európából*, 22-en *Ázsiából* és *Óceániából*, 30-an *Afrika, Közel- és Közép-Kelet* országaiból, 24-en *Amerikából*. 7-en a nemzetközi szövetségek részéről és 9-en a meghívott nemzetközi szervezetek képviseletében.

Az SZVSZ-ben egy vonal van...

Louis Saillant elmondotta, hogy a beszámolókat a kongresszuson felszólalóknak 92 százaléka támogatta. Az SZVSZ-ben tehát nincs két vonal. *Csak egy vonal van, az antiimperialista és a békés egymás mellett élés megvalósításáért harcoló vonal.* Ez ugyanannak a dolognak két, egymástól elválaszthatatlan oldala.

Az a kérdés — mondotta egyes felszólalásokra célozva —, hogy az SZVSZ demokratikus, tömegszervezeti munkamódszerekkel dolgozzék-e, vagy szélsőséges, a tömegektől elszakadó módon. *A Szakszervezeti Világszövetség sohasem fog a tömegektől elszakadni* — hangsúlyozta. — A szolidaritás a világszövetség alapvető törvénye és a támogatás minden lehetséges formáját alkalmazni kell. A kongresszus után előtérbe kell kerülni a szakszervezeti világmozgalomban *a munka szakszervezeti jellegének*. Ha a dolgozókat érintő kérdésekkel foglalkozunk, kevesebb a lehetősége a vitáknak és nézeteltéréseknek, kevesebb a lehetősége a hangzatos frázisoknak és több gondot lehet fordítani a konkrét munkára. Ez nem jelenti azt, hogy az SZVSZ ne foglalkozzék megfelelő súllyal a nagy politikai kérdésekkel, de szükség van a világ dolgozói egysége új útjainak és módszereinek keresésére.

— *A VI. szakszervezeti világkongresszus teljes sokszínűségében juttatja kifejezésre a szakszervezeti világmozgalom arculatát és feladatait. A kongresszus határozatai győzelemre viszik az SZVSZ-nek a világ dolgozói ügyéért vívott harcát* — fejezte be nagy tetszést kiváltó összefoglalóját Louis Saillant.

Fontos dokumentumok

A világkongresszus október 22-én tartotta záróülését. A részvevők egyhangúlag, illetve óriási szótöbbséggel fogadták el az alábbi dokumentumokat:

Felhívás a világ dolgozóihoz!

Határozat a kolonializmus és a neokolonializmus elleni harcról

— a vietnami helyzetről
— a társadalombiztosításról
— a dolgozó nők problémájáról
— az ifjúmunkások helyzetéről
— a köznevelésről
— a szakszervezeti jogokról
— a munkás turizmusról
— a dél-afrikai helyzetről
— az argentín helyzetről
— a dél-koreai helyzetről
— a kolumbiai helyzetről
— a spanyolországi helyzetről
— az iráni helyzetről
— a ciprusi helyzetről
— a laoszi helyzetről
— a portugáliai helyzetről
— a venezuelai helyzetről
— a dominikai helyzetről
— az Egyesült Államok néger lakosságának jogegyenlőségéért vívott harcáról
— a palesztinai kérdésről.

A kongresszus táviratokat küldött a *portugál*, a *görög*, az *uruguayi* és a *venezuelai* kormányhoz, tiltakozva a szakszervezeti szabadságjogok súlyos megsértése és a szakszervezeti vezetők üldözése, bebörtönzése ellen. A háborús bűnösök nürnbergi perének közelgő 20. évfordulójával kapcsolatban tiltakozva bélyegezte meg a nyugatnémet militarizmus és fasizmus újjáéledő, valamint az agresszió és a háború erőit.

A Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága egyhangúlag a szervezet elnökévé ismételten *Renato Bitossit*, főtitkárává *Louis Saillant*-t választotta.

Az SZVSZ főtitkárhelyettesévé *Gensous* (Franciaország) titkárairá a következőket választották meg: *Viktor Podzerko* (Szovjetunió), *Luis Padilla* (Chile), *Edvin Chleboun* (Csehszlovákia), *Raul Silvestri* (Olaszország), *Santa Dragoi* (Románia), *Csen Ji* (Kína), *Setiati Surasti* (Indonézia) és *Mohammed Al-Szaid* (Szudán).

Egy a sok közül

Zabaczki József

Vasutas dolgozóink között nagyon sok önkéntes véradó van. Közülük egyet, *Zabaczki Józsefet*, a Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség dolgozóját mutatjuk be olvasóinknak.

A szerény, csendes, 38 éves bérelszámoló eddig 38 esetben, összesen 11,4 liter életet mentő vért adott. Munkáját is szorgalommal, kiváló szakmai tudással végzi.

Vasutas társai előtt példaképül állhat.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Jó kifogás

— *Árvíz, aratás, őszi forgalom, téli felkészülés, hát már sose érsz rá az esküvőre?*

(Pusztai Pál rajza)

Ahol az ország véget ér...

Kőszeg. Tenyérnyi határváros. A hegyen túl egy kiáltásnyira Ausztria. Burgenland. Az állomása is kicsiny. Szívem szerint liliput ország pályaudvarának nevezném el. Kedves, és mesébe illő itt minden. Három pár sín. De az állomáson túl néhány méterrel, ez is véget ér. A rajta zümmögő motorvonat már nem megy tovább. Végállomás. Itt véget ér az ország is.

Szombathellyel, s a világgal egy pár sín és két szál drót köti össze. A motorvonat az imént ment el. A következő csak órák múlva jön. Csendes, nyugodt itt minden. A rakodótér is pihen.

Halász Károly állomásfőnök-helyettessel az irodában ülünk. Az ablakból jól látni a várost, a hegyet, a fodros fehér felhőket, ahogy végig suhannak a fenyvesek felett. Most érzem csak igazán, mi vonzza a turistákat, kirándulókat. Mert Kőszeg idegenforgalmi város.

— *A nyári időben volt olyan nap, amikor 3000 ember is megfordult az állomásunkon* — mondja a főnökhelyettes. — *Kétóránként jött az ingajárat. Hozta-vitte az utasokat. Most ősszel az utasforgalom nagyon lecsökkent. Kevesebb a szombathelyi járat is. Ilyenkor inkább a teherszállítás emelkedik.* Különösen a *TÜZÉP* bonyolít le nagy forgalmat. Szünet nélkül érkezik a szén.

A kis állomás nagy ügyfele

közé tartozik a *Lakástextil Vállalat* három gyára. Ők a világ szinte valamennyi tájára szállítanak. A magyar perzsaszőnyeg, bútorszövet innen indul *Palesztinába, Kubába, Olasz- és Franciaországba.*

A kőszegi vasutasok jól dolgoznak. Az első félévi kocsi tartózkodási tervet 97 százalékra, a kocsikihasználást pedig 98 százalékra teljesítették. Az egy kocsira eső tolatási idő a múlt évi 9,6 perccel szemben az első félévben 8,2 perc volt. A tolatásoknál az első félévben 505 órát takarítottak meg.

A háztól házig szolgálat

is gazdaságosan dolgozik. Az egy mázsára eső közúti fuvardíj 1,69 forint, a bérköltség pedig 0,89 forint. Naponta 30—35 teherautó árut hoznak-visznek.

Nincs fennakadás a ki- és berakásokkal sem. A vállalatok még vasárnap is rakodnak. Az őszi szállítás rendben megy. Nem érzik a csúcsforgalmat sem, hiszen egész évben egyenletes az áruszállítás.

Csak a személyforgalom csökkent. S amíg ki nem tavaszodik, addig Kőszeg állomás ilyen csendes, nyugodt lesz. Látogatóba szinte csak a felhők, s a vándormadarak jönnek.

Sz. J.

A szegedi igazgatóság sokat vár a szocialista brigádoktól

A *szegedi igazgatóság* szocialista brigádvezetői közös tanácskozáson beszélték meg a vasút előtt álló feladatokat és a szocialista brigádmozgalom eddig elért eredményeit. A tanácskozás megállapította, hogy

az igazgatóság területén a brigádmozgalom a szocialista munkaverseny legnépszerűbb formája.

A szocialista brigádok segítsége nélkül ilyen jó termelési eredményeket nem sikerült volna elérni.

Az eredményesebb munkára való törekvést bizonyítja, hogy az év első kilenc hónapjában a bázishoz viszonyítva *nem esett vissza a tehervonatok átlagos terhelése, javult a személy- és tehervonati menetrendszerűség, kevesebb ideig álltak, tartózkodtak teherkocsik az állomásokon, a szállításra fordított költségek sem emelkedtek* olyan arányban, mint a mennyiségi mutatók. Az elegymozgatás is kedvezőbb volt, mint az előző esztendőben. Az 1964. évi 1,77 napos kocsiforduló-idővel szemben mintegy 8 százalékos a javulás. Szállítási feladataikat ugyancsak 8 százalékkal kisebb kocsiátlaggal **oldották meg, az utazási sebességet** pedig 8 százalékkal emelték.

Dicséret illeti a vontatási szolgálat dolgozóit is. A szénmegtakarításban a 7,79 kg/100 etkm fajlagos tervet 7,35 kg-ra teljesítették.

A takarékossági intézkedésekkel az igazgatóság eddig 8 millió forintot takarított meg.

Ehhez a jó eredményhez a szocialista brigádok gazdaságos munkája is hozzájárult.

Csökkent a forgalmi balesetek száma is. 22 esettel volt kevesebb vonatveszélyeztetés és 53-mal a tolatás közben történő balesetek száma.

Az év hátralevő két hónapjában nagy munka vár az igazgatóság dolgozóira, hiszen a vasút előtt álló szállítási feladatokat mindenki nagyon jól ismeri. Ebben a munkában

sokat várnak az igazgatóság területén dolgozó 750 szocialista brigádtól.

Az egynapos tanácskozás eredményesen zárult, de folytatása és sikeres befejezése még az elkövetkezendő idők feladatai közé tartozik.

Cserháti József

Felhívás a világ dolgozóihoz

Az 1965. október 8-tól 22-ig Varsóban tartott VI. szakszervezeti világkongresszusról, *öt földrész itt képviselt 159 millió dolgozója nevében ünnepélyesen felhívunk benneteket*, hogy tegyetek meg mindent az egység megerősítése érdekében,

— a munkahelyen,
— az üzemekben,
— a termelési ágakban,
— nemzeti szinten,
— azoknak az országoknak regionális viszonylatában, ahol a dolgozók érdekei azonosak és nemzetközi méretekben is.

A dolgozók egysége korunk különösen időszerű követelése. Az egység napról napra kovácsolódik a ti fellépéstekben a monopóliumok ellen és megerősíti küzdelmetek hatásfokát. *Az egység a munkásosztály minden győzelmének döntő biztosítéka.*

Soraink megbontása csak a kapitalistáknak kedvez.

A kapitalizmus a számára megoldhatatlan gazdasági és társadalmi problémákba ütközve, a maga politikáját és módszereit rendszeresítve és összehangolva, *jelentékeny mértékben fokozza a dolgozók kizsákmányolását*, állandóan a munkabér csökkentésével, s a foglalkoztatottság színvonalának leszállításával fenyeget és támadásokat szervez a szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok ellen.

A monopoltőke a modern állam hatalmas eszközeit is felhasználva, fokozza nyomását a munkásosztályra és valamennyi dolgozóra, valamint a falusi és városi középrétegekre és a lakosság összes nem monopolista csoportjaira.

Ilyképpen új feltételek alakulnak ki annak a monopóliumellenes tevékenységnek a továbbfejlesztéséhez, amelyet a munkásosztály és a monopóliumok politikájától szenvedő többi réteg folytat.

De a monopóliumok tevékenysége nemzetközi viszonylatban mindinkább összehangolódik.

Az utóbbi idő legfontosabb megmozdulásai alátúzták a különböző országok dolgozói követeléseinek alapvető azonosságát, azokét, akik a maguk különleges viszonyai között egyre inkább érzik a fokozott szolidaritás, a fokozott összehangolódás és a fokozott nemzetközi egység szükségességét létérdekeik védelmére és abban a harcban, amelyet a monopóliumok gazdasági politikája ellen, valamint nemzeti függetlenségükért és a békéért vívnak.

Az autonóm szakszervezetekben, továbbá a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez* és a *Keresztény Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez* tartozó szervezetekben mindinkább megnyilvánul az az irányzat, amely szerint a nemzetközi szakszervezeti kapcsolatokat megkülönböztetés nélkül, a konkrét érdekazonosság alapján kell kifejleszteni.

A különböző központokhoz tartozó szakszervezetek túlnyomó többsége egymáshoz közeli álláspontra helyezkedik *a szakszervezeti szabadságjogok védelmének, a gazdasági követeléseknek, a béke megóvásának és a gyarmati rendszer felszámolásának kérdéseiben.*

Tények bizonyítják, hogy a szakszervezeti mozgalom az egységhez vezető út új szakaszához érkezett. Ezen az úton *akadályokba ütközünk, amelyeket nemcsak a monopóliumok okoznak, de azok is, akik az osztályegyüttműködés és a hidegháború álláspontjára helyezkednek.*

Dolgozók, férfiak és nők, harcostársaink!

Felhívunk benneteket, hogy függetlenül politikai, bölcseleti és hitfelekezeti meggyőződéstektől, fajra, országotok társadalmi és gazdasági rendszerére való tekintet nélkül, *egyesítsétek erőiteket a munkásosztály érdekeiért folyó nagy küzdelemben.*

A dolgozóknak és szakszervezeteiknek maguknak kell keresniük és megtalálniuk helyi, nemzeti és regionális feltételeiknek megfelelően az egység érdekeit szolgáló akció legjobb formáit.

Egyesítsétek erőiteket, hogy eredményesebben tudjatok ellenállni a munkástömegek életszínvonalát fenyegető monopolista támadásokkal szemben, hogy sikerre vigyétek követeléseiteket, bérkérdésekben, kollektív szerződések és szociális biztosítás iránt, hogy jobban védhessétek meg gazdasági és szociális érdekeiteket, amelyeket *a monopóliumok veszélyeztetnek, hogy jólétet és társadalmi haladást érjetek el. Az egész emberiség üdve függ attól, amit ti már ma megtehettek, ha szilárd egységben fogtok össze.*

Felhívunk benneteket, erősítsétek egységteket és legyetek teljes proletárszolidaritással a népek iránt, amelyek felszabadulásukért és tényleges nemzeti függetlenségükért harcolnak a gyarmatosítás és a neokolonializmus ellen, az amerikai imperialisták vezette nemzetközi imperializmus ellen. A gyarmati rendszert teljesen meg kell semmisíteni.

Zárjátok szorosabbra soraitokat a nagy harcban a demokráciáért, a szakszervezeti jogok és demokratikus szabadságjogok védelméért, a sztrájk jogáért, az imperialista megtorlások minden formája ellen. Erősítsétek szakszervezeteiteket.

Felhívunk benneteket, *lépjetek fel egységes frontban új világháború veszélye ellen, amely csak nukleáris háború lehet.* Fokozott éberséget tanúsítva lépjetek fel minden imperialista provokációval szemben Ázsiában vagy Afrikában, Európában vagy Latin-Amerikában. *Még nagyobb erővel követeljétek az amerikai imperializmus alávaló vietnami agressziójának megszüntetését és az amerikai csapatok kivonását Vietnam földjéről. Erősítsétek erkölcsi és anyagi szolidaritástokat Vietnam hősi népe iránt.*

A nyugat-németországi helyzet komoly nyugtalanságot vált ki, amit a történelmi tapasztalat indokol. Ez ország újrafelfegyverzése, az NSZK kormányának területi követelései és az atomfegyver, amelynek megszerzésére makacsul törekszik, állandó veszélyt jelent Európa és az egész világ számára. *Küzdjetek e veszély ellen.*

Dolgozók! Egyesüljetek a küzdelemben a leszerelésre vonatkozó minden hatásos kezdeményezés támogatására azért, hogy az emberiség összes anyagtartalékait az egész világ dolgozói és népei követeléseinek megfelelően, a haladás szolgálatába állítsák, hogy eredményesebben lehessen védelmezni a béke nagy ügyét, minden társadalmi haladás zálogát.

Vessük latba minden erőnket, hogy újra a nemzetközi munkásosztály egységének útjára lépjünk, mert a munkásosztály a jövő ereje, s arra hivatott, hogy döntő szerepet játsszon a harcban a dolgozók legnemesebb eszményeiért.

A Szakszervezeti Világszövetség, amely 20 év előtt a nemzetközi egység jegyében született, a maga részéről még hűségesebb marad a világ dolgozói nemzetközi szolidaritásának elveihez és minden tőle telhetőt megtesz, hogy — minden véleménykülönbség és nehézség ellenére — minél szélesebb feltételeket hozzon létre a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységének helyreállítására.

Éljen a világ dolgozóinak és szakszervezeteinek egysége a küzdelemben a társadalmi-gazdasági fejlődésért, szabadságért, demokráciáért, a békéért és valamennyi nép kölcsönös barátságáért!

Négy évtized

1926-ban már a vasútnál dolgozott. Egy híján 40 év becsületes munka van mögötte. Jelenleg Kecskemét állomáson a polgári védelem törzsparancsnoka. *Kiváló Dolgozó* jelvény, *Érdemes vasutas* kitüntetés és nagyon sok elismerő oklevél tulajdonosa. Ez röviden *Kovács K. István* főellenőr nacionáléja. És még annyi, hogy az év végén búcsúzik a vasúttól.

A vasút villamosításának jelene és jövője

Az energiahordozókkal való egyre ésszerűbb és takarékosabb gazdálkodás az utóbbi évtizedekben széles körű villamosításra és dieselesítésre késztette a vasutakat. Ma már jóformán nincsen olyan vasút, mely ne igyekezne üzemét villamosítással, dieselesítéssel gazdaságosabbá tenni.

A MULT

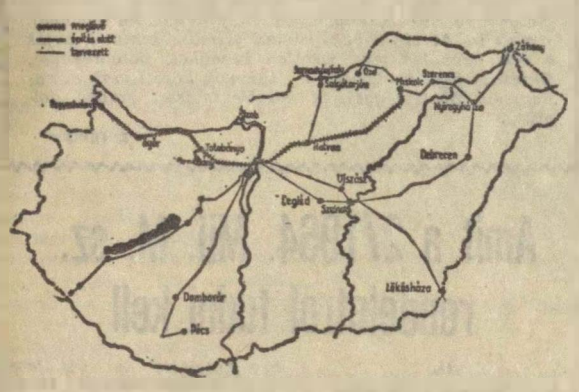
A huszas évek végén kezdődött villamosítási törekvések egyik jelentős, mondhatni korszakalkotó megvalósítása lett a *Kandó Kálmán* által kialakított egyfázisú, 50 periódusú villamosvontatási rendszer, mely azóta — különösen az utóbbi évtizedben — fénykorát érte el. Ma már nyugodtan elmondhatjuk, hogy e vontatási rendszer nemcsak versenyképes társa az egyenáramú és alacsony periódusszámú vontatási rendszernek, hanem *az egyedüli helyes és gazdaságos műszaki megoldás a nagyvasutak villamosítására.*

Az egyenáramú vontatási rendszerrel szemben is feltűnő az ipari frekvenciás rendszer előnye, melyet egyértelműen bizonyít az a tény, hogy mind a francia, mind a szovjet vasutak kiterjedt egyenáramú hálózatuk mellett, ma már döntő mértékben csak az egyfázisú váltakozóáramú rendszert fejlesztik.

Az 50 periódusú egyfázisú villamos vontatási rendszer szinte forradalmi hírnökeként 1933-ban a *budapest—hegyeshalmi* vonal teljes hosszában megkezdte szolgálatát 32 egyfázisú, 50 periódusú, fázisváltós „Kandó-mozdony".

Az a tény, hogy ezek a mozdonyok több mint 30 év — s közben igen erős terhelési időszakok után — még mindig üzemben vannak, megalkotójuk és konstruktőrük, Kandó Kálmán megalapozott műszaki éleslátását és villamos zsenijét dicséri.

Vitathatatlan, hogy az a 30 év, ami a budapest—hegyeshalmi vonal villamosítása óta eltelt, műszaki fejlődésével messze túlhaladta e mozdonytípust, de egyben fényesen igazolta az 50 periódusú, egyfázisú vontatási rendszer kialakításában Kandó Kálmán műszaki elképzeléseit.



A JELEN

Hazánk felszabadulását követő években döntés történt a *budapest—miskolci* vasútvonal villamosítására. Ennek keretében épült meg 1952-ben és 1956-ban a *budapesti* és a *hatvani* alállomás.

A MÁV villamosításának fejlesztési tervében átmeneti mozdonytípusként megjelent az 1350 és 1650 lóerős *Ward—Leonard* típusú villamosmozdony. A mozdonyon elhelyezett transzformátor lehetőséget nyújtott arra, hogy a korszerű villamosítási igényeknek megfelelően 25 kV-os felsővezetéki feszültségre lehessen áttérni. Így a *Rákos—Hatvan* közötti vonal felsővezeték hálózatát a budapesti és hatvani alállomásokkal együtt 25 kV-os szekunder feszültségre kapcsolták át.

A továbbra is 16 kV-os feszültséggel üzemben tartott *budapest—hegyeshalmi* vonal módot nyújt a ma már elavultnak tekinthető Kandó és BoCo-mozdonyok üzemeltetésére, továbbá a feszültség átkapcsolási lehetőségekkel a Ward—Leonard, és a korszerű szilícium egyenirányítós villamosmozdonyok üzemét is lehetővé teszi. Természetesen a fázisváltós mozdonyok leselejtezése után ezt a vonalat is 25 kV-os feszültségre kapcsolják át.

A *budapest—hatvani vonal* 25 kV-os feszültség áttörését röviddel később követte a már 25 kV feszültségűre megépített *füzesabonyi* transzformátor alállomás üzembehelyezése, majd 1962 novemberében az egész miskolci vonalon megindult a korszerű villamos vontatási üzem.

A vonalvillamosítás népgazdasági szinten való felkarolását, s ezzel a villamosítás meggyorsítását célozták azok a lépések, melyek során egy nyugati munkaközösségtől nagy teljesítményű és korszerű szilícium egyenirányítós mozdonyok importjára, illetve licenc vásárlására került sor.

1963 tavaszán jelent meg az első 3000 LE teljesítményű szilícium egyenirányítós mozdony a MÁV vonalain, majd utána további 6 importmozdony kezdte meg szolgálatát a hazai villamosított vonalakon. A kiterjedt vizsgálatok és vonali próbák mind azt igazolták, hogy e mozdonytípus teljesítménye kategóriájában világviszonylatban is a legkorszerűbb típusnak tekinthető.

Ezek után érthető az a nagy érdeklődés, mely 1964 júliusában az első hazai szilícium egyenirányítós villamosmozdony próbáit kísérte. Az a körülmény, hogy ez a mozdonyból immár a 14. hazai gyártású is jó eredménnyel és általános megelégedéssel teljesít vonali szolgálatot, azt mutatja, hogy a hazai ipar megbízhatóan biztosítani tudja a korszerű, magas színvonalnak megfelelő gyártási és szerelési technológiát.

A szilícium egyenirányítós mozdonyok, a két Ward—Leonard mozdonytípussal, valamint a még üzemelő Kandó- és BoCo-mozdonyokkal megszüntették a villamos vonóerő hiányt.

Most, amikor a *nyékládházi* alállomás már *Miskolcon* túli villamosított vonalszakaszt táplál, megindult a villamosvontatású üzem a miskolc—diósgyőri vonalon is.

Jelenleg *Miskolc* és *Szerencs* között folyik a vonal villamosítása. Minden jel arra mutat, hogy a felsővezetékesek az év végéig ezen a 38 kilométer hosszú vonalszakaszon befejezik a munkát.

Tatabánya-alsó és *Oroszlány* között is befejezés előtt áll a 15 kilométer hosszú egyvágányú pálya villamosítása. Ezzel és a *Miskolc—Szerencs* közötti vonallal együtt a vasút villamosított vonalhálózatának hossza meghaladja a 430 kilométert.

A JÖVŐ

Most pedig nézzük meg, mi várható a harmadik ötéves tervben. Hogyan alakul a vasút villamosítása a későbbi években? Mindenekelőtt tovább folytatjuk a villamosítást *Szerencs—Nyíregyháza—Záhony* között. A Záhonyig történő villamosítás nemcsak a belföldi forgalomban, hanem a kelet-nyugat irányú, mintegy 500 kilométer hosszú tranzitforgalomban is nagy jelentőségű. Természetesen ez a vonal nem helyettesíti a *Budapest — Nyugati pu — Cegléd — Szolnok — Debrecen — Nyíregyháza* közötti fővonal villamosítását.

A tervek szerint még a harmadik ötéves tervben ezen a nagy forgalmú vonalon is sor kerül a villamosításra. Eszerint 1970-ig a MÁV mintegy 800 kilométer hosszú villamosított vonallal rendelkezik.

S hogy a továbbiakban milyen sorrendben történik majd a vasút villamosítása, azt elsősorban a forgalom sűrűsége, a nemzetközi kapcsolatokban pedig a tranzitszállítások igényei szabják meg. A nagy forgalmú vonalakon a villamosüzem kétségtelenül előnyben van a Diesel-üzemmel. Ezért a távlati tervekben a következő fővonalak villamosítását irányozták elő: *Budapest — Szob, Budapest — Újszász — Szolnok — Szajol — Békéscsaba — Lőkösháza, Miskolc — Ózd, Hatvan — Salgótarján — Somoskőújfalu, Budapest — Pécs.* Szerepel még a tervben a *Budapest — Nagykanizsa — Murakeresztúr* közötti vonal villamosítása is.

Természetes, hogy a nagyszabású villamosítást a vele járó befektetés miatt népgazdaságunk anyagi adottságai jelentősen befolyásolják. A tervek megvalósítása az anyagi lehetőségektől függ.

Martinovich István

A KISZ-fiatalok segítenek

Az őszi szállítási munka sikeréért — a múlt évhez hasonlóan — ismét *„csatasorba"* állnak a KISZ-isták.

Szegeden az elmúlt napokban tartott megbeszélést a megyei és városi KISZ-bizottság és arról határoztak, hogy a nagyobb állomásokon, csomópontokon *külön KISZ rakodóbrigádokat szerveznek.* Hogy a fiatalok munkája mennyire eredményes és hasznos, csak egy adat a múlt évről: 1380 KISZ-fiatal 714 kocsit rakott meg határidőn belül.

Sziládi Sándor

Szeptemberben 10 millió tonna árut továbbított a MÁV

Fokozatosan javul az igazgatóságok eredménye

A MÁV vonalain az első három negyedévben elszállításra került 83 115 000 tonna áru, amely *mintegy félmillió tonnával haladta meg* az előző évi hasonló eredményeket.

Szeptemberben 10 152 000 tonna árut továbbítottunk, amely az idén havi csúcseredménynek számít, jóllehet a tervhez képest csak 97,73 százalékos teljesítménynek felel meg. Augusztushoz viszonyítva mennyiségi és minőségi vonatkozásban jelentősen javult az igazgatóságok munkája, a kívánt eredményeket azonban egyes igazgatóságok csak részben tudták elérni.

A versenyben értékelt mutatók alapján

a debreceni, a miskolci és a szegedi igazgatóság eredménye haladta meg a 100 százalékot.

A többi igazgatóság teljesítménye *jóval 100 százalék alatt van.* A *budapesti* és a *szombathelyi* igazgatóságnál a vonatközlekedési terv betartásánál, a teherkocsik statikus terhelésénél és a tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésénél különösen nagy a lemaradás.

A *pécsi* igazgatóság összesített eredményeit a vonóerő fajlagos felhasználásának és a teherkocsik tartózkodásának, illetve kihasználásának kedvezőtlen alakulása rontotta le.

A hálózaton szeptemberben a minőségi mutatóknál a három igazgatóság kedvezőtlen eredményei következtében

nem teljesítettük a vonatforgalom pontosságára, tervszerűségére és a mozdonyok termelékenységére jellemző célkitűzéseket.

A munkaversenyben értékelt mutatók szerint a hálózat összteljesítménye *mindössze 97,32 százalék.*

Az igazgatóságok munkaversenyének hatékonyabbá tételével októberben jelentős eredmények születtek. A minőségi munkára jellemző célkitűzéseket *hálózati szinten túlteljesítettük,* a szállítási tervet részarányosan ugyancsak teljesítettük. Mindez azt igazolja, hogy az igazgatóságok körültekintően bontották fel a feladatokat a szolgálati helyek részére. A szolgálati helyeken pedig megélénkült a szocialista munkaverseny.

Október első felének eredményei alapján, előzetes értékelés szerint,

a hálózat összteljesítménye 100,69 százalékra alakult.

A második félévben első ízben haladta meg a 100 százalékot, a szeptember hónaphoz viszonyítva több mint 3 százalékot javult.

A negyedik negyedévi szállítási tervek *mintegy 1 millió tonnával haladják meg az előző évi eredményeket.*

Az igazgatóságok hozzáállásának javulásával, a nagyobb vasúti csomópontokon kibontakozott munkalendület megfelelő szinten tartásával, a rendelkezésre álló vonóerő és szállítókapacitás jobb kihasználásával a feladatok megoldhatók.

Október első fél hónapjának eredményei lehetővé tették, hogy valamennyi igazgatóság jelentős összegű jutalmazásban részesüljön. *Ennek alapján 818 000 forint jutalmat fizettek ki* a legjobb eredményt elérő szolgálati helyek között.

A továbbiakban arra van szükség, hogy a budapesti és a szombathelyi igazgatóság területén a kívánt szintre emeljék a vonatforgalom tervszerűségét. Valamennyi igazgatóságnál jobban ki kell használni a teherkocsik szállító kapacitását, elsősorban a statikus és dinamikus terhelés fokozásával, valamint a kocsitartózkodások további csökkentésével.

A szállítási tervek maradéktalan teljesítése érdekében

minden területen fokozni kell a rakodások ütemét, különös tekintettel a vasár- és ünnepnapi rakodásokra.

A gazdasági és mozgalmi vezetők az eddiginél jobban támaszkodjanak a dolgozókra és hatékonyabban használják fel a termelési tanácskozásokat a feladatok végrehajtásának mozgósítására.

Egy szerelvény állva maradt...

Helyszín: *Dombóvár állomás gurítódombja.* Idő: délután 3 óra. A szereposztást, vagyis a feladatokat, az őszi forgalom adja.

A gurítós tartalék az imént húzott fel egy szerelvényt. A kocsisor vége feltűnt a domb tetején. *Lénárt Ferenc,* a szolgálatot teljesítő *Vida* brigád gurításvezetője bekapcsolta a hangszórót.

Kezdődik a gurítás

— *Három a 22-re, egy rakott a 18-ra...* — halljuk a domb alján. *László Béla* és *Király Péter* elősarusok felvettek egy-egy sarut az állványról és beálltak a helyükre, a vágányok mellé. A kocsik azonban még nem indultak. Szót válthattunk László Bélával.

— *Márciusban múlt két éve, hogy elősarus vagyok. Azelőtt ott saruztam* — intett az irányvágányok felé —, *korábban pedig a pályafenntartásnál dolgoztam.*

— Hogy megy ez a munka?

— *Minden munka csak akkor megy, ha szereti az ember. Én szeretek itt dolgozni. Két éve nem is kellett jegyzőkönyvet felvenni a munkámmal kapcsolatban...* — mondta a 43 éves férfi.

A dombról megindultak a kocsik. Nem folyamatosan, hanem csak csöpögve. Minden kocsi után volt egy-két perc szünet.

— *Nem volt „megtartalékolva" ez a szerelvény, azért megy most ilyen lassan a gurítás* — jegyezte meg László Béla.

A brigád egy tagjának az a dolga, hogy a fogadóvágányon a gurítóra való felhúzás előtt fellazítsa a csavarkapcsokat, kellően előkészítse a kocsisort a gurításra. Ezt hívják *„megtartalékolásnak".* Ha ez megvan, akkor 13—14 perc alatt legurul egy szerelvény, ha elmarad, fél óra sem elég hozzá.

Az elősarusok a pálya legkülönbözőbb pontjain rakták a sínre a sarut. Úgy dolgoztak, mint a zenész, aki a hegedűje nyakán minden hanghoz más fogást vesz, másutt szorítja le ujjával a húrt. Ez a „hangszer" nemcsak hangot adott, de szikrázott is a kocsik kereke alatt. Amelyik kocsit így nem sikerült megfogni, az még a karos bedobó révén a hátsó kereke alá is kapott egy sarut.

— *Ha rakott kocsi jön, eléje kell menni a saruval, különösen, ha Ky kocsiról van szó. Ezek a leggyorsabban guruló kocsik, mert görgőscsapággyal vannak ellátva* — mondta az elősarus.

700—800 váltóállítás

A gurító váltókezelő őrhelyén *Horváth István* váltókezelőnek nem okozott különösebb erőfeszítést ez a mérsékelt tempójú gurítás. Tizenöt mechanikus állítású váltót kezel.

— *Egy műszakban 700—800 váltóállítást kell végezni, amig legurul a 900, vagy annál több kocsi* — mondta a magas termetű váltókezelő, aki játékos könnyedséggel húzogatta a nehéz váltókarokat. — *Ilyen tempó mellett aligha végzünk a munkánkkal 18 óráig. Az állomásfőnök elvtársnak megígértük, hogy 17 órára kiürítjük a fogadóvágányokat, de megkéstünk, és így már biztos, hogy a Bátaszékről jött 2191-es állva marad.*

Szabados Ferenc kocsimester a gurítódomb mellett síktolatást végeztetett az egyik dunaújvárosi irányvonattal.

— *Két kocsi vörös bárcát kapott az 5863-as vonatban. Hordrúgótörés és hőnfutás miatt nem mehetnek tovább* — mondta a kocsimester. — *Ilyen váratlan akadályok megnehezítik a munkánkat. Szentlőrincről kapjuk ezt az irányvonatot. Nekünk hozzá se kellett volna nyúlnunk, ha nincs ez a meghibásodás.*

Kevés a gép

— Hogyan tudnak megbirkózni az őszi forgalom feladataival?

— *Az utóbbi két hetünk rendkívül „erős" volt. Többször „bedugultunk". Kevés a gép. Így a rendezett szerelvények is géprevárás miatt ácsorogtak.*

— Hogyan, hiszen jelenleg is 16 mozdonnyal több dolgozik a területen, mint amennyire a megfelelő gépkihasználás és menetrendszerűség mellett szükség volna... — jegyeztük meg.

— *Sürgős volt a munka, irányvágányaink pedig rövidek, így nem tudtuk minden vonathoz biztosítani az előírt terhelést és azt hiszem, más állomásokon is hasonló volt a helyzet. De most már kezdünk egyenesbe jönni.*

Ezzel el is köszönt, mert sietett a dolga után: tolatós tehervonatokat kellett összeállítaniuk még, mielőtt átadják a „stafétabotot" az éjszakásoknak.

Lőrincz János

Október 4-én kezdte meg üzemelését az új vasutasszálló, a Vasutas Biztosító Egyesület és a MÁV Első Biztosító és Segély Egyesületének új, modern vendégháza a Körönd szomszédságában

Hemző Károly felv.

A beruházások és felújítások néhány tapasztalata

A növekvő áru- és utasszállítás lebonyolításának elősegítésére a jó szervező munkán kívül szükséges az új modern vontató és vontatott járművek, biztosító berendezések beszerzése, az elavult vasúti pályák korszerűsítése, a meglevő járművek, épületek, berendezések rendszeres karbantartása, felújítása.

A vasútnak, mint az ország legnagyobb közlekedési üzemének igen jelentős anyagi eszközök állnak rendelkezésére ilyen célra. Jóllehet az idén mintegy 12 százalékkal kevesebb a beruházási és felújítási keret, mint 1964-ben. A csökkenés elsősorban az utóbbinál jelentős.

Koncentráltabb a felhasználás

A beruházási és felújítási munkák tervezésénél a párt és kormányhatározatok előírásait figyelembe vették és *érvényesítették a koncentráció elvét.* A beruházások építési rovatának 88,5 százalékát mintegy 25 helyen levő kiemelt és értékhatáron felüli beruházásokra fordították. A belföldi és import gépkeretnek 94,2 százalékát vonó és vontatott járművek beszerzésére tervezték.

Ha a tervek teljesítését összességében és részleteiben vizsgáljuk, a múlt évvel összehasonlítva, fejlődés tapasztalható, bár az időarányhoz — egy-két eset kivételével — lemaradás jelentkezik. *A beruházási keretnek 43.2 százaléka került felhasználásra az év első felében.* A múlt évben ez 24.1 százalék volt. Igen jelentős az import gépkeret 56 százalékos, az építési keret 39,1 százalékos teljesítése Nem kielégítő viszont az egyéb keret 13,8 százalékos felhasználása.

A felújítási keret teljesítése *40,9 százalék a múlt évi 30.4 százalékkal szemben.* Az építési keret 35,7 százalék, az egyéb és gépkeret 49.1 százalékra lett felhasználva. Az idén tapasztalható időarányosan jobb teljesítés elsősorban az alacsonyabban megállapított tervekből és a fokozottabb gépesítésből az import gépek beszerzésének túlteljesítéséből adódik.

Ha az egyes rovatok teljesítését vizsgáljuk, az eredmények mellett rá kell mutatni azokra a hibákra is, melyek akadályozzák a munkát. Az építési rovaton mind a beruházásnál, mind a felújításnál kedvezőbb a helyzet az elmúlt évinél. *Mégsem lehetünk megelégedve.* A zord időjárás miatt a külső építési munkák zöme csak áprilisban kezdődött meg és a 3640/1963. sz. rendelettel előírt kezdési tilalom megnehezítette a tervezett értékhatáron aluli kisebb beruházások megkezdését. Az árvíz és az ezzel kapcsolatos védekezési munkákhoz elvezényelt dolgozók és gépek munkakiesése is akadályozta az ütemszerű munkát.

Csökkent a gépek kihasználtsága

Ezek ellenére jobb lehetett volna a teljesítés. Ha az 1964 első félévében 5 ágyazatrostáló gép által végzett munkát 100 százaléknak vesszük, *akkor 1965 első félévi teljesítményük csak 46 százaléka az előző évinek.* Az egy üzemóra alatt teljesítés 95 százalékra esett vissza. Még rosszabb a helyzet, ha az egy gépre elszámolt összes órához mért egy órai teljesítést vizsgáljuk. Ez csupán 75 százaléka az egy év előttinek.

A rostálógépek teljesítése a pályaépítési munkák menetének egyik meghatározója. Például *Kaposvár—Kaposmérő* állomások között majdnem komplett gépesítéssel dolgozik a Dombóvári Építési Főnökség vágányfelújító része. *A rostálógép gyakori meghibásodása miatt a heti 5 munkanapból álló napi 5—5 órás vágányzárási időből csak egy napon tudnak vágánycserélést végezni.* A rostálógép négy napi vágányzár alatt rostált ki annyi ágyazatot, ami megfelelő üzemképes állapot mellett egy napi teljesítésnek felelne meg.

Csökkent az aláverőgépek egy üzemórára eső teljesítése is. 1965-ben 3 százalékkal végeztek kevesebb átszámított aláverési munkát. Javult azonban az összes elszámolt órák alatti teljesítés. A gépek jobb kihasználása érdekében fel kell tárni az okokat és a megszüntetésükre hathatós intézkedéseket kell tenni

Egyenletesebb szállítási várunk

A belföldi géprovaton a 34,8 százalékos teljesítés oka, hogy a hazai gépgyártó vállalatok a gépek, műszerek és a túlnyomó többséget kitevő vontató és vontatott járművek szállítását az év második felévére vállalták. Kivételt képez a Bahv. 4 tengelyes személykocsi, a Raf. 4 tengelyes olajszállító és a Kü. 2 tengelyes önürítős kocsi. Ezeknél a leszállítás időarányosan történik. Ha a hazai ipar egyenletesebbé tenné szállítását nagy mértékben segítené a szállítási feladatok megoldását, különösen a csúcsidőszakban.

A munkálatokat gátolja egyes helyeken az anyaghiány. Különösen a villamosítási munkáknál. Az anyaghiányhoz hozzájárul, hogy sokféle oszloptípust alkalmaznak, melynek gyártását csak egyedileg tudják végezni. Az állomási oszlopok közül mintegy 30 félét tartalmaznak a szabványok és előírások. A Szovjetunióban tudomásunk szerint három, a nyugati országokban 10—15 féle típust alkalmaznak. Nálunk is helyes lenne az alkalmazható oszlopok számát maximum tízre csökkenteni. Igaz ez többlet anyagráfordítást eredményezne, de a tervezést és a gyártást egyszerűbbé tenné.

Csak néhány gondolat és kiragadott példa ez a beruházási, felújítási munkákból, azzal a szándékkal, hogy a figyelmet jobban e munkákra irányítsuk. Különösen fontos a terveljesítés érdekében a gépek jobb kihasználása, hogy az emberi munkaerő csökkentése mellett gazdaságosan növekedjen a termelés.

Sebestyén János

Baleseti krónika

Október 14-én 6.20 órakor *a csepeli Kőolaj Ipari Vállalat* fővágányán, a vállalati kapu előtt az M 44—104 sz. tartalékok hátsó lépcsőjén tartózkodó *Kányik János* 41 éves, Bp. Soroksári úti honállomású kocsirendező a kapu felől az úttesten hátrafelé mozgó FA 9794 rendszámú tehergépkocsi a mozdonyról lesodorta. *Nevezett, a helyszínen belehalt sérüléseibe.* A baleset két okra is visszavezethető. Ha Kányik János, betartotta volna az előírást és, nem a lépcsőn tartózkodik, vagy ha a FA 9794 rendszámú tehergépkocsi vezetője megkövetelte volna a mellérendelt embertől, hogy a hátrafelé történő tolatásnál a megfelelő helyen alljon és adja a jelzéseket, akkor a halálos baleset nem következik be.

★

Október 21-én, 16.15 órakor a 2813. sz. vonatként közlekedő 406. sz. vágánygépkocsit az I. sz. térközőrhely előtt utolérte és kíméletlenül összeütközött vele a *Székesfehérvár-telep* állomású és a 10. sz. menetigazolvánnyal látó távolságra közlekedő 610. sz. vágánygépkocsi. Az összeütközés következtében mindkét jármű megrongálódott. *Széles Ferencet* és *Göngyös Józsefet* a mentő kórházba szállította.

★

Október 21-én 1.20 órakor *Komárom* állomáson a 7 507 280. sz. kocsi tolatása közben a benne levő benzin kifröccsent. Az 1. sz. tartaléknál álló *Szabó József* kocsirendező kézilámpája a kifröccsent benzin következtében felrobbant. *A dolgozó égési sebeket szenvedett.* A rakománynál tűz nem keletkezett. *A balesetet a tűzveszélyes kézilámpa idézte elő.* A szakszervezet munkavédelmi felügyelősége már több esetben felhívta az 1 8. szakosztály figyelmét a tűzveszélyes kézilámpák kicserélésére. Az intézkedések késedelmes végrehajtása miatt azonban ez a baleseti veszélyforrás felszámolása nem mindenütt történt meg.

T. J.

EMBER A VONAT ALATT!

Barátságtalan, nyirkos, enyhén ködös őszi este volt. Gépek, kitolo szerelvények mozgása közben a bukaresti gyors és a váci személyvonat járt be a Nyugati pályaudvarra.

László István 20 esztendős, újfelvételes a 15. számú váltót tisztogatta. Nyilvánvalóan, a sok mozgás, kerékcsattogás, a bejáró vonatok zaja elterelte a figyelmét — jóllehet csak néhány pillanatra —, de éppen ezalatt a néhány pillanat alatt járt be a váci vonat, amely már megközelítette a fiút, aki lámpájával a kezében a két sinszál között, a váltónál tett-vett.

Rutkay József vonatvezető és Majercsik István, a 424 122 sz. gép vezérlőkocsin tartózkodó mozdonyvezetője szinte egyszerre vették észre az imbolygó fényt és az emberi alakot a vágányok között.

A pillanatot éles kürtszó, majd a fék csikorgása követte.

A fékút azonban rövid volt, s így az emberi test, mintha soha ott sem lett volna, eltűnt a vezérlőkocsi alatt. Amikor a szerelvény megállt, a mozdonyvezető, a vontatóvezető és néhány közelben tartózkodó vasutas a helyszínen termett, de nem mertek a kocsi alá nézni.

Egyszercsak a fiatal váltótisztogató, akit 8—10 méteren vonszolt maga alatt a vonat, négykézláb mászott ki a szerelvény alól.

Senkisem hitt a szemének!

A figyelmetlen vasutas ezúttal néhány jelentéktelen sérüléssel megúszta a nem mindennapi balesetet. Nem kétséges, ebben annak is része van, hogy a mozdonyvezető nem tekintette versenypályának az állomás bejárati váltóit, hanem mérsékelt sebességgel járt be.

László István azóta bizonyára levonta a szerencsés kimenetelű baleset tanulságait. De jó lenne, ha levonnák mások is. Az idősebbek például tartsák szemmel, óvják a vasútüzemben még járatlan kezdőket, fiatalabbakat. Oktassák őket arra, hogy a vágányok között csak a legnagyobb óvatossággal és körültekintéssel szabad dolgozni.

—gergely—

DIPLOMÁCIAI JEGYZÉKVÁLTÁS

(Pusztai Pál rajza)

CIKKÜNK NYOMÁN:

Intézkedések a magánbérleményű munkásszállások ügyében

Ez év márciusában *„Havi ötszázért munkásszállás a fássufnihan"* — címmel cikket közöltünk a magánbérleményű munkásszállásokkal való gazdálkodás és ellátás visszásságairól. Azóta tájékoztattuk olvasóinkat a *pécsi* és a *budapesti igazgatóság* vizsgálatairól, intézkedéseiről.

A cikk nyomán vizsgálatot indított a *vezérigazgatóság* is. A vizsgálat tapasztalatairól, az intézkedésekről *Harmati Sándor* elvtárs, vezérigazgatóhelyettes tájékoztatta lapunkat:

Harmati elvtárs levelében részletesen válaszolt a cikkre, közölte a foganatosított intézkedéseket. Gondos felmérés nyomán több szállást megszüntettek. A munkahelyek szétszórtsága miatt azonban nem lehet véglegesen felszámolni valamennyi magánszállást. *„Ezekre szükség van, azonban több figyelmet, fokozottabb ellenőrzést és néhány kérdés rendezését kívánná ez a terület* — írja levelében a vezérigazgató-helyettes.

A cikk és az azt követő vizsgálat után szabályozták a magánbérleményű szállások létesítését, felszerelését, ellátását, ellenőrzését.

Nincs minden rendben

Az említett cikket lapunk kettős céllal közölte. Egyrészt azért, hogy a magánszállások létesítése körüli lazaságokra, másrészt a szükségszerűen létesített szállások ellátottságának nem megfelelő színvonalára irányítsa a figyelmet. Nem azért írtunk róla, hogy szüntessenek meg valamennyi magánbérleményű szállást, hanem azért, hogy feleslegesen ne létesítsenek ilyeneket, a meglevőkön pedig emberi körülmények között élhessenek a dolgozók.

A cikk hatására több szállást azonnal, vagy rövid időn belül megszüntettek az érdekelt szolgálati, gazdasági vezetők. Egyéb intézkedések sora is következett. Így mindenki azt feltételezhetné, hogy most már minden rendben van. Sajnos nem. A legfontosabbal, a szemlélettel, van baj még mindig. S ezt a megelégedésre szolgáló intézkedések ellenére szóvá is kell tenni, mert nem kevés mulasztás nyomán alakulhattak ki a cikkben szóvá tett állapotok.

A cikk megjelenése után mégsem a hibák megszüntetésére, hanem a bizonyítvány megmagyarázására fordították egyes gazdasági vezetők előszeretettel figyelmet. Tucatnyi szolgálati vezető a bírálat nyomán a szerződések formai szabályosságával megnyugtatta lelkiismeretét, szükségét pedig jogi formulákkal is alátámasztotta.

A rendelkezés és valóság

Megszüntették *Alsóőrsön* az állomásfőnök fássufnijában levő munkásszállást. De jelentésekben ma is bizonygatják, hogy szükség volt rá. Hát ha szükséges volt, akkor miért szüntették meg azonnal a szóvátétel után? — A *Hídépítési Főnökség* elismeri ugyan, hogy a szociális normák nem voltak meg, de félettesei megírják hogy a *„fennálló rendelkezések lehetővé teszik szolgálati lakások albérleti igénybevételét hivatali, vagy munkásszállás céljára". Bokor István* állomásfőnöknek pedig a *szombathelyi vasútigazgatóság* engedélyezte egyes helyiségei bérbeadását. Arról persze mindenütt hallgatnak, hogy a szolgálati lakás gazdasági udvarban levő fássufni bérbeadásához volt-e engedélye? S arról sem esik szó a jelentésekben, hogy 300 méterrel távolabb. lényegesen jobb szociális lehetőségek voltak kihasználatlanul a vizsgálat idején.

Baj van a szemléletben ma is, mert ha *Balatonfüreden* a Veszprém megyei Tanács Idegenforgalmi Hivatala által igénybe vett jóval magasabb bérleti díjhoz hasonlítva a korábbi bírált szállások díjait felelős vezetők ma is azt kérdezik szerkesztőségünktől: vajon ilyen körülmények között egy szabadrendelkezésű bérleményért fizetett havi négyszáz-ötszáz forint magasnak mondható-e?

Sajnálatos, hogy ma sem látják a lényeget. Azt, hogy amíg ugyanazon a helyen saját munkásszállás kihasználatlanul áll, ilyen körülmények között magánbérlemény létesítése és fenntartása nem más, mint az anyagi javak pocsékolása. *Alsóőrsön* és *Budapesten* pedig ilyen bérlemények költségét kifogásolta lapunk.

Szakszervezeti szerveinknek is le kell vonni a legfőbb tanulságot, azt, hogy a célszerű és takarékos gazdálkodás egyet jelent a dolgozók egészséges szociális körülményeiért való tevékeny munkával, harccal.

Amit a 2/1964. Mü. M. sz. rendeletről tudni kell

II.

A dolgozók egészsége

vagy testi épsége sérelméből eredő károk megtérítésére vonatkozó rendelet végrehajtásának ellenőrzése közben megállapítottuk, hogy *számos dolgozó tartózkodik kárigényének érvényesítésétől.* A dolgozók elmondották, hogy egyes gazdasági vezetők tájékoztatása szerint, ha a baleseti jegyzőkönyv alapján a sérültet terheli a felelősség, az illető a MÁV-val szemben nem léphet fel kártérítési igénnyel.

Ez nem így van. Állításunk bizonyítására szolgáljon tanulságul az alábbi eset. *Gulyás Lajos* lakatos a Landler Járműjavító ÜV dolgozója 1965. április 5-én egy Jax sorozatú vasúti kocsi fékbódéját akarta egyengetni. A lépcsőn állva jobb kezével a fogantyúba kapaszkodott, bal kezével pedig megkísérelte a fékbódé ajtajának kinyitását. Mivel a kocsi ajtaja így nem nyílott, a dolgozó erőteljesebben kísérelte meg a nyitást. Ekkor az ajtó hirtelen kinyílott, s mivel a Jax sorozatú kocsiknál a fékbódék zárja és a fogantyú között igen csekély a távolság, *a zár olyan súlyosan megsértette a dolgozó ujját, hogy az eltörött.*

A balesetet vizsgáló bizottság a balesetért a sérültet hibáztatta. Gulyás Lajos ennek ellenére *kérte a sérülése következtében előállott kár megtérítését.* A vállalat ezt elutasította. A sérült az elutasítást követően előbb az egyeztető bizottsághoz fordult, majd az ügy a bíróság elé került.

A bírósági tárgyaláson

a vállalat kérte Gulyás Lajos kérelmének elutasítását azzal az indoklással, hogy a dolgozó az ajtót nem kellő gondossággal nyitotta ki, tehát a baleset a dolgozó hibájából következett be. *A bíróság a Landler Járműjavító ÜV kérését elutasította és határozatában kötelezte a vállalatot, hogy okozott kárként 15 nap alatt fizessen a dolgozónak 638 forintot.*

A határozat ellen fellebbezésnek a bíróság nem adott helyt. Az indokolás a következő volt:

Az Mt. 123/A. § 1. bekezdése szerint a vállalat köteles megtéríteni dolgozójának azt a kárát, amely a dolgozó életének, egészségének, vagy testi épségének a munkaviszony keretében történt megsértésével kapcsolatban keletkezett. A 2. bekezdés szerint nem felel a vállalat, ha bizonyítja, hogy a kárt működési körén kívül eső, elháríthatatlan ok, vagy kizárólag a károsult elháríthatatlan magatartása okozta. Ennek hiányában is mentesül a kár azon része alól, amelyet a dolgozó vétkes magatartása idézett elő.

A fékbódé ajtaja az első kísérletre nem nyílott. Azért nem tekinthető a dolgozó gondatlannak, mert a nyitást erőteljesebben kísérelte meg, hiszen a kocsi konstrukciója folytán a zár és a fogantyú közelsége miatt a baleseti veszélyt nem ismerhette. Mivel a baleset a járműjavító működési körében történt, *a bíróság a vállalat felelősségét állapította meg.*

Az elmondottakból is látható, hogy téves az az állítás, mely szerint nem követelhet a dolgozó kártérítést, ha a baleseti jegyzőkönyv alapján a sérült dolgozó felelősségét állapítja meg a vizsgálat.

Ez a bírósági ítélet is útmutatást adhat a balesetvizsgáló bizottságok munkájának megjavításához. Természetesen *nem lehet elsődleges cél az ilyen jellegű kártérítési perek számának növelése,* arra kell törekedni, hogy megfelelő felvilágosító munkával megelőzzük a baleseteket és biztosítsuk a dolgozók egészségének, testi épségének megvédését.

Takács József

Postás—vasutas-klub alakult Nagytályán

A falusi népnevelő munka programján belül egy újabb — már korábban felvetett — ötlet érkezett megvalósításához Nagytályán: *postás-vasutas-klub alakult a művelődési házban.*

A klub életrehívását az tette szükségessé, hogy a községben mintegy hetven — dolgozó és nyugdíjas — postás, vasutas él egymástól meglehetősen elszigetelve. Többségükben igénylik a közös szakma, a közös érdeklődési kör alapján kialakítható társasági életet vágynak a hasznos,, kulturált szórakozás után.

Vasúti újdonságok a VII. brnói nemzetközi vásáron

Az idén szeptember 12—26-ig tartott a hagyományos gépipari bemutató, Csehszlovákia második legnagyobb városában, *Brnóban*. A kiállítás átfogó képet adott a gépipar nemzetközi színvonaláról, fejlődéséről. *A 39 ország 872 kiállítója valóban legkorszerűbb, legkiválóbb újdonságait mutatta be.*

A legnagyobb kiállító a bemutatón természetesen a vendéglátó Csehszlovákia volt: *a baráti ország vállalatai* körülbelül *4000 gyártmányt mutattak be*, közöttük több száz újdonságot. A 12 főcsoportban szakosítottan bemutatott termékek között megjelentették a legkorszerűbb szerszámgépeket, erős- és gyengeáramú berendezéseket, vegyipari gépeket, közlekedési eszközöket, építő- és útépítő gépeket, textilgépeket, mezőgazdasági gépeket és berendezéseket, különféle félgyártmányokat, anyagokat.

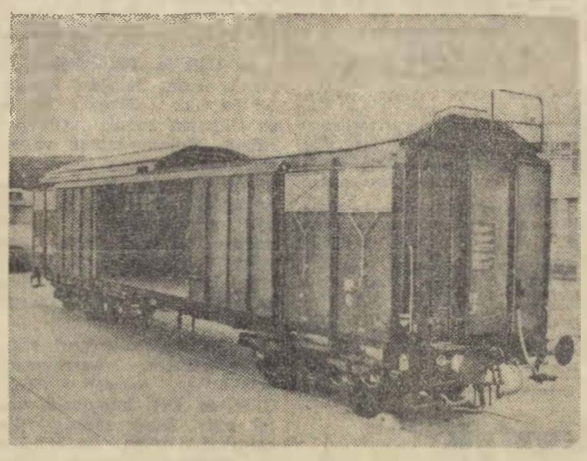
A kiállított gyártmányok közül legérdekesebb — vasúti szemmel nézve — *a Skoda-gyár 32 E típusú váltóáramú, szilíciumegyenirányítós mozdonya*. A 124 tonna súlyú mozdony villamos berendezését az építőkocka-elv betartásával állították össze oly módon, hogy minden egyes elem külön-külön cserélhető. Ezáltal a mozdony kábelezése, valamint szerelése lényegesen leegyszerűsödött. Az új mozdony a csehszlovák vasutak 25 KW/50 Hz váltakozó árammal villamosított vonalain közlekedik; *maximális sebessége 160 km/óra.*

A vállalat által bemutatott másik mozdonyújdonság a CKD által gyártott *T 478,1 sorozatú Diesel-elektromos mozdony*, amely nem régen jelent meg a CSD vonalain. Az 1500 LE teljesítményű gép *mind személy-, mind tehervonati szolgálatot elláthat.* A két vezetőállásos mozdony maximális sebessége 100 km/óra.

Ismét láthattuk az EM 475 sorozatú *elektromos motorvonatot.* Ezt a motorvonatot is a *Tatra* vagongyár állítja elő, csak úgy, *mint annak a nagy befogadóképességű teherkocsinak* kissé módosított változatát, amely 1964-ben nagy feltűnést keltett a kiállítás látogatóinak körében. *Az új vagon teteje, oldala és homloklapja eltolható*, ezáltal válik lehetővé a vagon rakodógépekkel történő, gyors megrakása.

A fentieken kívül még egész sor új, vagy korszerűsített pályához kötött járművet — dieselelektromos mozdonyokat, városi villamosokat stb. — is láthattunk.

O. J.



A Csehszlovák Vasutak univerzális teherkocsija

(Foto: VUKV Praha)

Takarékossági intézkedések az osztrák vasutakon

Augusztus 7 óta *Ausztriában* 32 vonat nem közlekedik, közöttük a reggeli belgrádi expressz és még 24 nemzetközi útvonalon haladó szerelvény. 272 vonalat megszüntettek, amely hét végén segítette elő az utasforgalom lebonyolítását. Abbahagyták a két bécsi és még néhány más osztrák vasútállomás építését. Minden valószínűség szerint az idén nem villamosítják a *Graz—Spielfield* vonalat sem. Ezenkívül kérdésessé vált néhány tehervagon és elektromos mozdonyszállítmány leszállítása is, amelyet az osztrák vasutak igazgatósága a legnagyobb államosított vállalatoktól rendelt. Ezenkívül a vasútforgalom szigorú korlátozását is tervbe vették. Mindennek eredményeként 540 járatot megszüntettek.

Schmitz pénzügyminiszter minden téren csökkentette a költségvetési eszközöket. A költségvetés elkészítői úgy látszik meglepődtek, amikor kitűnt, hogy az állami jövedelem majd 1 milliárd 800 millió schillinggel kisebb lesz a tervezettnél. A pénzügyminiszter közbelépett, általános takarékosságot rendelt el és *12 százalékkal csökkentette a költségeket és a kiadásokat, amely a vasutak esetében 440 millió schilling csökkenést jelent.*

A költségvetés csökkentésének politikai következményei is voltak: a koalíciós partnerek összetűzésbe kerültek egymással. Schmitz pénzügyminiszter a néppárt képviselője, a kormány legfiatalabb tagja kijelentette, hogy a szocialisták annak idején követelték a vasút költségeinek csökkentését is. Szerinte *Probst* miniszternek törvényes joga átcsoportosítani a költségvetési tételeket minisztériuma keretében, tehát nem kellett volna ilyen nagyszabású korlátozást bevezetni a közlekedésben. Schmitz úgy vélekedik, hogy ez a korlátozás a már régóta végre nem hajtott ésszerűsítési intézkedések következménye.

A másik fél nem fogadja el ezeket az érveket. A leghevesebb küzdelem most akörül folyik, hogyan lehetne biztosítani a vasútforgalom hosszúlejáratú korszerűsítési tervének végrehajtását, amely többek között 9000 vagon beszerzését jelenti. A megrendelések ilyen nagy csökkentése nyilvánvalóan érezteti majd hatását az államosított ipar azon ágaiban is, amelyek a megrendeléseket kapták és számítottak rá.

A néppárt egyes körei nyíltan követelik a vasútforgalom pénzelésének megreformálását, mert ez az állami költségvetés legfőbb gondja.

Megkezdték a kubai vasutak korszerűsítését

Latin-Amerika legelső vasútja 1837. november 19-én Kubában létesült. Kuba még ma is a kontinens öt leghosszabb vasúti hálózattal rendelkező országa között van. Ebben az évben már megkezdték a vasút modernizálását. A Szovjetuniótól, Franciaországtól és Angliától *új mozdonyokat rendeltek.* Az ország vasúthálózatának 70 százaléka a cukoripar szolgálatában áll. *A hálózat hossza 18 115 kilométer.*

A kubai vasút 1950-ig angol és USA-kézben volt. Tizenöt évvel ezelőtt az összes vasútvonalat államosították.

— Üzembe helyezték a világ legmodernebb vasúti távbeszélő berendezését Helsinkiben. Az új telefonközpont az egész ország vasúti telefonforgalmát lebonyolítja.

Minden eddiginél nagyobb feladat előtt

Kibővített megyei bizottsági titkári ülés szakszervezetünk székházában

Október 15-én a kibővített megyei bizottsági titkári értekezleten —, amelyen résztvettek az elnökség tagjai és az igazgatóságok pártbizottságainak titkárai is — *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója tartott beszámolót az MSZMP Központi Bizottsága 1964 december 10-i határozatának végrehajtásáról.

Nagy feladatok

A határozat jelentőségének méltatása után, annak a vasút területén mutatkozó hatásáról, végrehajtásáról, majd a vasút 1965. évi szállítási feladatairól beszélt. A többi között elmondotta, hogy az idén *terv szerint 3,3 százalékkal több árut kell elszállítanunk, mint amennyit 1964-ben elfuvaroztunk.* A feladatok nagyságát még jobban kiemeli, hogy a múlt évi eredmények kimagaslóan jók voltak, amit többek között az is segített, hogy a fuvaroztató felek szállítási készsége egész évben töretlen, az időjárás pedig különösen a negyedik negyedben rendkívül kedvező volt.

Sajnos nem beszélhetünk ilyen körülményekről 1965-ben. Az enyhe tél ugyan kedvezően hatott az első negyed teljesítményeire. Ebben az időszakban a vasút kocsiigényes szállítási tervét 100.9 százalékra teljesítette. *Az év közepén azonban a fuvaroztató felek készsége erősen visszaesett.* A vasútnak a szállítások előrehozása tekintetében kifejtett erőfeszítései nem jártak kellő eredménnyel. Emellett az árvizek, belvizek is nagymérvű szállítás kiesést, pályarongálást okoztak.

A hűvös, csapadékos nyár megkésleltette a mezőgazdasági termények érési idejét és így azok szállítása sem folyamatosan történt, hanem lökésszerűen jelentkezett. A szájz- és körömfájás ugyancsak kedvezőtlenül befolyásolta a szállítás ütemét, elsősorban az export élőállat szállításokat.

A tervezettnél kevesebbet szállítottunk

A fenti okok miatt elmaradt szállítások a későbbi idők feladatait minden eddiginél nagyobb mértékben megnövelték. *Emiatt a munkanaponkénti kocsiszükséglet általában meghaladja a 20 000-et. Ilyen csúcsok kielégítésére a vasút nincs berendezkedve: munkanaponként 1500—3000 kocsiigénylés marad kielégítetlen.* A nagyobb teljesítmények elérését különösen augusztus második felében gátolta a vasúti kocsik tömeges kirakatlansága. *Feltűnően súlyos helyzet alakult ki augusztus közepétől a fedett kocsi ellátása terén.*

Az adott helyzetet összefoglalva Rödönyi elvtárs elmondotta, hogy a vasút az év első kilenc hónapjában *a tervezettnél 3,9 millió tonnával kevesebbet tudott elszállítani.* Ezt figyelembe véve a negyedik negyedévben 32,5 millió tonna áru elfuvarozását kellene biztosítani ahhoz, hogy a vasút évi állami tervét 100 százalékra tudja teljesíteni.

Ilyen hatalmas méretű szállítási feladat előtt a magyar vasút még nem állt. Az év utolsó negyedében 3,5 millió tonnával kellene többet fuvaroznunk, mint amit az előző év hasonló időszakában, rendkívül kedvező körülmények között csak erőltetett ütem mellett sikerült teljesíteni.

Ezután a foganatosított intézkedésekről és ezek hatásáról szólott az előadó. Többi között elmondotta, *hogy külföldről nem sikerült fedett kocsit bérelnünk.* Éppen ezért felszólított a MÁV minden európai vasútat, hogy december 15-ig a legsürgősebben küldjenek haza minden, a vonalaikon tartózkodó fedett kocsit. *Beszélt arról, hogy foganatosítanunk kell a hálózatunkon megforduló idegen és OPW kocsi felhasználását.* Előreláthatólag december 31-ig egyes fedett kocsikban fuvarozandó árukat — például cukor, liszt, őrlemények, konzerv, cement stb. — 50 kilométeren belül közútra tereljük. *A 30 kilométeren belül jelentkező minden közúton fuvarozható fedettkocsis árut közúton kell elfuvarozni.*

A teherkocsipark teljesítőképességének növelése érdekében megfelelő kocsiválogatással, raksúlyig történő kihasználással *törekedni kell a statikus terhelés emelésére. A teherkocsik kihasználásának másik hatható módja a kocsiforduló rövidítése.* Ezt a be- és kirakási idő csökkentésével, az állomási tartózkodások csökkentésével lehet rövidíteni.

Amiben előre léptünk

Ezután példákat sorolt fel Rödönyi elvtárs a vasút munkáját legjobban akadályozó vállalatokról, majd szóvá tette, hogy a fuvaroztató felek rakodási készségének fokozása végett mélyreható intézkedésekre van szükség. *Kérte a szakszervezet aktivistáinak támogatását ebben a munkában.*

A személyszállításról szólva elmondotta, hogy a vasút a tervét teljesítette. Nem sikerült viszont előrehaladást elérni a zsúfoltság enyhítésével. *A tervezett 915 tonnás tehervonati átlagos terhelést az első kilenc hónapban 929 tonnára teljesítettük.* Javult az egy mozdonyra eső kilométerteljesítmény. 5,2 százalékkal csökkent a fajlagos szénfelhasználási mutató.

A Központi Bizottság határozatának megfelelően célul tűztük ki — mondotta —, hogy minden területen fokozzuk a gazdaságosságot, emeljük a termelékenységet, takarékoskodjunk az anyagi eszközökkel. Ezeknek megvalósítását szolgálják az intézkedési tervek, melyeknek végrehajtása folyamatosan megtörténik és teljesítésük negyedévenként értékelésre kerül. Ezután az intézkedési terv néhány pontjának értékelésével foglalkozott az előadó. Majd a létszámgazdálkodás javítása érdekében hozott intézkedés eredményeiről számolt be. Megemlítette, hogy a vasút szempontjából különösen fontos munkaköröknél megvalósított *átlagbér emelés kedvezően hat a vasutas dolgozók ösztönzésére.* Mint mondotta, tovább kell mindezek ellenére javítanunk a vasút létszámgazdálkodását.

Nem lehetünk elégedettek

Az éves terveink teljesítését eredményesen segítette a felszabadulásunk 20. évfordulójának tiszteletére kezdeményezett szocialista munkaverseny — mondotta. Külön szólt a vasúti igazgatóságok versenyéről. A szocialista brigádmozgalommal kapcsolatban megemlítette, hogy a vasúton jelenleg 5639 brigád 51 000 fővel küzd a megtisztelő cím elnyeréséért. A mozgalom további segítségére kérte a szakszervezeti aktivistákat.

Az új fegyelmi szabályzat szerepének ismertetése után az 1965—66. évi beruházások során megvalósuló szociális létesítményekről beszélt a továbbiakban. Majd befejezésként a következőket mondotta: *az első háromnegyed év eredményeit vizsgálva megállapíthatjuk, hogy sem a tervünk teljesítését, sem a gazdaságos üzemvitelt illetően nem lehetünk elégedettek.* A tervteljesítésért, a gazdaságos üzemvitelért folyó harcban minden vasutas dolgozónak öntudatosan részt kell vennie. *Az eredményekben nagy része van a szakszervezetnek is.* Tudva, hogy a szakszervezeti aktivisták átérzik felelősségüket, fordulunk valamennyi aktivistához és kérjük a részükről már eddig is nyújtott támogatás további fokozását. Bízunk abban, hogy ha a szakszervezet a kért segítséget minden területen megadja, közös erővel sikerül a népgazdaság szállítási igényeinek kielégítését maradéktalanul biztosítanunk — fejezte be beszámolóját Rödönyi elvtárs.

SZERENCSÉJE LESZ!

A Szerencse-sorsjátékot idén is megrendezik.
A Szerencse-sorsjáték főbb nyereményei:
2 szobás családi ház garázzsal, gépkocsival
Moszkvics gépkocsi, Wartburg gépkocsi, Trabant gépkocsi
2 személyes 12 napos egyiptomi út
1 db 15 000 forint értékű vásárlási utalvány
1 db 12 000 forint értékű vásárlási utalvány
3 db 10 000 forint értékű vásárlási utalvány
Ezenkívül több ezer nyeremény: televíziók, Lehel hűtőszekrények, vásárlási utalványok, táskarádiók, Madison zsebrádiók, karórák, fényképezőgépek stb.
A Szerencse-sorsjegy kapható: levélkézbesítőknél, hírlapárusoknál, trafikokban, házfelügyelőknél.
Ára: 4 forint. Húzás: 1966. február 27-én

Szolgálatba lépett: 1909. január 27-én

Balatonfüreden jól ismerik. A vasutasok különösen. Haja hófehér. Mozgása fiatalos. Csak arcán és homlokán vésett keskeny barázdát az idő, a 81 év.

Nézem őt és csodálom szellemi frisseségét. Minden szavát élénk mozdulat kíséri. Dokumentumokat tesz elém.

— Ezt nézd meg, fiam. A kinevezésem. Kossuth Ferenc, az akkori miniszter írta alá 1909. január 27-én. Ekkor kerültem a vasúthoz.

56 éve ennek és Vértessy Vilmos István nyugdíjas, aranydiplomás gépészmérnök azóta is hű maradt a vasúthoz.

A Nagykunságban született. Apja Cegléden állomásfőnök volt.

Lentről indult és magasra jutott. Miniszteri tanácsos és országgyűlési képviselő volt. A huszas évek „Parlamentjében" szülőföldje munkásait, a mezőtúri kubikosságot képviselte.

A Tanácsköztársaság idején a Timót utcai lőszerraktárból 20 öttonnás teherautóval ő szállított lőszert Salgótarjánba. Kocsiparancsnok volt. Horthyék ezért felmondták állását és 1920-ban a Magyar Mérnök és Építész Egylet is kizárta soraiból.

— Akkor nagyon könnyen ment ez. A magunkfajta érzelműeket hamar az utcára penderítették.

De Vili bácsi — ő kérte, hogy így szólítsam — nem keseredett el. Tudta, hova kell mennie. A mezőtúri kubikosok közé, a magyar Alföld kisemmizett, kérges tenyerű munkásaihoz. Köztük élt, velük érzett. Később ismét visszakerült a vasúthoz. De az Alföld munkásaihoz hű maradt. Mezőtúron választották képviselőnek is. 1928. május 22-én az Országgyűlés 173. ülésszakán már beszédet mondott. A kubikosoknak munkát és munkásszállást követelt. Az ő érdeme is, hogy felépült Budapesten az első kubikos munkásszállás.

A vasútnál és a vasútért pedig fáradhatatlanul dolgozott tovább.

1938-ban a Szombathelyi Üzletigazgatóság élére került. Átépíttette a sokgyermekes pályaőrök lakásait. Segített, akin csak tudott.

Mint a Mozdonyvezetők Országos Szövetségének elnöke, a második világháború alatt is hű maradt meggyőződéséhez. A Szovjetunió elleni háborúkor megtagadta a sokgyermekes vasutasok frontraküldését. A Szálasi-rémuralom elmozdította állásából. Joghátránnyal nyugdíjazták, majd letartóztatták és börtönbe került. Ezután egy év kórház következett.

Elém teszi az orvosi leletet. A diagnózis: csigolyatörés. A nyilasok műve.

— Senki sem hitte, hogy életben maradok — mondja. — Szörnyű egy év volt. Felségem ápolt, gondozott hűségesen, odaadással.

Szeme kékje most elsötétül, s arcvonásain látom, hogy az élet nem volt szükmarkú a szenvedésekben sem. De csak egy pillanatra suhant át a múlt. Már nem gondol a börtönre, a kórházi ágyra. Arról beszél, hogy mint nyugdíjas, 1951-ben a KITI-ben, illetve a KGMTI-ben munkát vállalt. Dolgozott Dunaújvárosban is. 1957-ben, 73 éves korában búcsúzott csak a munkától. Balatonfüreden telepedett le. Ide kézbesítette a posta az Elnöki Tanács levelét is, amelyben arról értesítették, hogy munkássága elismeréseként Szocialista Munkáért Érdeméremmel tüntetik ki.

Ez a kitüntetés is oda került a többi közé. A Tanácsköztársasági Emlékéremhez, a Dunaújváros építéséért kapott plaketthez és az 1957-ben átnyújtott arany diplomához.

— A gyémánt diplomát szeretném még átvenni — mondja — és a távolba néz, mintha a jövőt kutatná.

Messziről vonatfüttyöt hoz a szél. Felfigyel.

— Az 1103-as — jegyzi meg. — Pestre megy.

A vasútból már csak ez marad neki. Az elsüllyedő zaj, a halkuló robogás, az ide vetődött vonatfütty. És az a sok-sok emlék, amelyet a csendes otthonában oly gyakran felidéz.

Szerényi József

Sport

Jól szerepeltek a váci motorcsónakosok

Mintegy 110 versenyző részvételével a váci Duna-ágban rendezték meg az országos motorcsónak-túrabajnokság döntő futamait.

A versenyen a váci sportegyletek motorcsónakosai is részt vettek. A 175 köbcentis kategóriában *Pál Sándor*, a Váci VSE versenyzője a második helyen végzett. A farmotoros versenyzők közül az 500 köbcentis kategóriában *Beledi Dezső* Váci Hajógyár, a 350 köbcentis kategóriában pedig *Szedlacsek Kálmán*, a Váci VSE versenyzői országos bajnokságot nyertek.

A váci motorcsónakosok lelkiismeretes munkával készültek fel a bajnokságra, s ahogy az eredmény bizonyítja, sikerrel is szerepeltek.

P. S.

A legjobbak közé kerültek

Évek óta szorgalmas munka folyik a *Szombathelyi Haladás atlétikai szakosztályában*. A szorgalom, a sok edzés az idén megérlelte gyümölcsét. A Haladás női atlétacsapata veretlenül küzdötte végig az NB I B-ben megrendezett bajnokságokat és megérdemelten jutott a legjobbak közé az NB I-be.

A jó eredmények elérésében különösen nagy érdemeik vannak *Sasvári Gizellának, Szenteleki Sárának, Lengyel Zsófiának* és *Gádzsa Klárának*, a csapat „kulcsembereinek". De a többi versenyzők és a vezetők is dicséretet érdemelnek odaadó, lelkes munkájukért.

Gibba István
szakosztályvezető

A bajnokcsapat. A képen álló sor balról jobbra: Bölcsvölgyi Mária, Borsics Istvánné, Szabó Gyuláné, Pünkösti Csaba edző, Gádzsa Klára, Németh Zsuzsanna, Poór Erika. Guggolnak: Szenteleki Sára, Fenyvesi Mária, Lengyel Zsófia, Mosonyi Gyöngyi és Sasvári Gizella.

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos Vácrátót, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, Szekeres István Szajol, Szűcs Ferenc Hatvan, Sziládi Sándor, Tótka Károly, Cserháti József Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Foki István Budapest, Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Szabó Ferenc Kisvárda, Bognár Károly Tapolca: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Szolnok-Teher pu. Pft VII-es pm. szakasztól érkezett vers közlésre nem alkalmas.

A Hivatalos Lapból

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

41. számból: 124487/1965. I/2. C. Pályázat az 1966/67. tanévre külföldi egyetemi-, főiskolai- és szakiskolai ösztöndíjra.

42. számból: 125083/1965. I/8. D. Tényleges és nyugellátott vasúti alkalmazottak és családtagjaik arcképes igazolványának érvényesítése az 1966. évre.

Lakáscsere

— **Elcserélném** Tarnaszentmiklós állomás felvételi épületében levő 2 szoba, konyha, gyermekszoba és mellékhelyiségekből álló lakásomat a budapesti igazgatóság területén hasonlóra, esetleg kisebb lakásra. Bíró Gyula, forg. szolgálattevő.

— **Elcserélném** nagyméretű, olcsóbérű, 2 szobás összkomfortos, kertes, gazdasági épületes szolgálati lakásomat József Attila lakótelepi 1 vagy 2 szobás lakásra I. emeletig. Csermely János nyug. főellenőr, Budafok-Háros állomás.

— **Elcserélném** 3 szobás, komfortos lakásomat 3 vagy 4 nagyszobásra, esetleg közeli zöldövezetben 2 lakásra is. Telefon: 204—647.

HÍREK

LEVÉL AZ NDK-BÓL

Budapest Nyugati pályaudvar Vezetőségének!

Tisztelt Elvtársak!

Amikor egyik sportdelegációnk Bukarestből Berlinbe utazott 1965. szeptember 21-én, az Önök állomásán történt rövid tartózkodásunk során orvosi kezelés vált szükségessé.

A nemzetközi vonatnak már meglevő késése ellenére a magyar vasút orvosi személyzetének és vasúti szerveinek támogatásával és segítségével lehetővé vált, hogy sportolónkat orvosi kezelésben részesítsék és delegációnk továbbutazását lehetővé tegyék.

A Dinamo Sport Szövetség vezetősége Önöknek és munkatársaiknak, valamint a szolgálatot teljesítő orvosnak ezúton mond szívélyes köszönetet támogatásaert.

Sportbaráti üdvözlettel:
Welz,
az Iroda vezetője

— **Újfajta féktuskók.** Jelentős újítás befejező kísérletei folynak a Magyar Vagon- és Gépgyár vasúti járműgyárában. Molnár István vagonszerkesztő megváltoztatta a vasúti kocsik féktuskóinak anyagát. Az eddig alkalmazott anyagösszetétel helyett nagy foszfortartalmú öntvényt javasolt. Az új féktuskók lényegesen kopásállóbbak, s a fékút is csökkenthető.

— **Az olasz vasutasok szakszervezeteinek kerekasztal-értekezlete**, melyen a CGIL, CISL és UIL képviselői vettek részt, közös zárónyilatkozattal ért véget. Az értekezlet résztvevői egységesen foglaltak állást a sztrájkjog és a szakszervezetek tárgyalási hatalma védelmében.

— **Október elején elkészült** a századik zúzottkő szállító kocsi a Székesfehérvári Járműjavító ÜV. szereldéjében. Az új kocsik speciális kiképzése lehetővé teszi a zúzottkő vágányok közé és vágányok mellé ürítését.

— **Rugalmas védőlap a személykocsiajtón.** A Lengyel Vasutak új személykocsijaiban nem okoznak többé fájdalmas kézsérülést a hirtelen becsapódó ajtók. A kocsiajtókra gumiból készült biztonsági zárólapokat szerelnek.

— **Száz méter hosszú útszakasz** alakozását végezték el társadalmi munkában a pécsi pályafenntartási főnökség egyik szocialista brigádjának tagjai. A brigádtagok vállalták, hogy a jövőben is segítik Pécs állomás területének rendbentartását.

— **Komplexbrigádot alakított Marcaliban** az állomás és az AKÖV kirendeltsége a gyorsáru ki- és berakodás késedelem nélküli lebonyolítására, valamint a kocsiforduló idő meggyorsítására.

— **Baráti látogatáson és szakmai tapasztalatcserén** Csehszlovákiában, Kassán jártak Hatvan állomás szocialista brigádjainak küldöttei. A két szolgálati hely képviselői megállapodtak egymással, hogy 1966-ban először Hatvanban, majd Kassán közös szocialista brigádértekezletet tartanak.

— **Október elején befejezték** a peronvilágítási berendezések korszerűsítését Székesfehérvár állomáson. A személypályaudvar területét jelenleg közel 500 fénycsővel világítják meg. Korszerűsítették az aluljárók és a széntér területének világítását is.

— **Vagonszámláló berendezés.** A Német Szövetségi Vasutak a Siemens és Halske cégnél kikísérletezett készülékeket próbálnak ki a tehervagonokon található kocsiszámok leolvasásához. Minden kocsit egy készülékkel látnak el, amelyben a kocsiszámot úgy tárolják, hogy azokat a vonalon elhelyezett olvasóberendezések érzékelni tudják.

— **A békéscsabai csomóponton rendszeresen ismertetik** a dolgozók előtt a VI. szakszervezeti világkongresszus munkáját. Az állomás, a fűtőház és a pályafenntartási dolgozók közül eddig mintegy 800-an hallgatták meg a különböző időpontokban megtartott tájékoztatókat.

— **Évek óta eredményesen dolgoznak** a szegedi XVI. pályamesteri szakasz szocialista brigádjai. Különös gonddal ügyelnek a fegyelmezett munkára. Az eredmény: ebben az évben igazolatlan hiányzás és fegyelemsértés nem volt.

— **Eredményes a tapolcai fűtőház újítómozgalma.** A múlt évhez viszonyítva az újítók 113 százalékos megtakarítást értek el és ebben az évben kifizetett újítási összeg is 30 százalékkal emelkedett.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 39—77
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 73.915.001—K. 95
Szikra Lapnyomda, Budapest

„Hengereltek" a BVSC ifjúsági birkózói

Október 17-én *Egerben* rendezték meg a *Bornemissza* vándérdíjas országos ifjúsági versenyt. A versenyen népes mezőnyök, köztük a BVSC fiataljai is indultak, és hat első, két harmadik helyezést szereztek. *Ezzel fölényesen, 38 ponttal nyerték a versenyt.* Fölényükre jellemző, hogy a második helyezett FTC csak 12, a harmadik helyezett Törekvés pedig 10 pontot szerzett.

Az egri versenyt követő héten, október 23-án és 24-én a Budapesti Birkózó Szövetség rendezte meg *1965. évi kötöttfogású ifjúsági csapatbajnokságát.* A bajnokságon hét egyesület, a Honvéd, a Dózsa, az FTC, a Vasas, a Csepel, az Építők és a BVSC indította csapatát. A kétnapos küzdelem is a BVSC fiataljainak győzelmével ért véget. *Valósággal hengereltek a fiatal vasutas birkózók.*

Eredmények: BVSC—U. Dózsa 9:1, BVSC—Építők 10:0, BVSC—Honvéd 7:2, BVSC—FTC 6:3, BVSC—Vasas 5,5:4,5, BVSC—Csepel 9:1.

A BVSC tehát *veretlenül, 12 ponttal nyerte az 1965. évi Budapest Ifjúsági Kötöttfogású csapatbajnokságot.* A bajnokcsapat tagjai: *Soltic, Vass P., Turbá, Flaschner, Papp, Szécsi, Vass S., Piller, Gosztolai, Stégel, Csábi, Czira, Antal* és *Veszeli.*

Tanácskoztak a szocialista brigádvezetők

Október 11-én tanácskozásra gyültek össze a *debreceni igazgatóság* szocialista brigádvezetői. A tanácskozáson részt vettek az igazgatóság osztályvezetői, a párt- és szakszervezeti szervek képviselői, a szolgálati helyek vezetői és 130 szocialista brigádvezető.

Tóth János, a debreceni igazgatóság vezetője tartott vitaindító előadást. Elmondotta, hogy a vasút jelenleg igen nehéz feladat előtt áll és a nehézségeket *fokozza* az is, *hogy a teherkocsipark az őszi csúcsforgalom idején még a leggondosabb tervszerű felhasználás mellett is kevés.* A mezőgazdasági termékek elszállítása — a késői beérés miatt — nagy részt még hátra van. A megnövekedett feladatokat csak jó együttműködéssel, *a vasúti utasítások betartásával*, a munkaidő tervszerű kihasználásával lehet elvégezni.

A szállítási feladatok elvégzésében az igazgatóság számít a szocialista brigádok segítségére, hiszen számos példa mutatja, hogy azokon az állomásokon, vagy üzemekben, ahol szocialista brigádok dolgoznak, jobb a munkafegyelem, kevesebb baleset fordul elő, s a vonatok is pontosabban közlekednek.

Marosán Pál

Napirenden a szállítás

Az idén másodszor tanácskoznak a MÁV és az AKÖV vezetői

A budapesti igazgatóságon az idén már *másodszor* ültek asztalhoz a MÁV és az 1. sz. AKÖV vezetői, hogy a közös feladatokat értékeljék, megvitassák.

Az eddigi együttműködés eredményes. *Egyre több azoknak az állomásoknak a száma, ahol az idegen kocsik tartózkodási ideje 8—10 órával csökkent és meggyorsult a ki- és berakás is.* Az első félévben, a bázishoz viszonyítva

22 millió forinttal kevesebb kocsiálláspénzt fizetett ki az AKÖV.

Ez is a jó együttműködés eredménye.

A tanácskozáson szó esett arról is, hogy egyes szolgálati helyeken *a dolgozók nem ismerik eléggé a komplex szerződés jelentőségét* és munkájukat nem a szerződésben foglaltak szerint végzik. Az eredményesebb munka érdekében tovább kell szélesíteni a felvilágosító munkát is.

A közös értekezlet, a komplex brigádok munkáját határozatba foglalta. A határozat a többi között kimondja:

a MÁV és az AKÖV szükség szerint, de legalább negyedévenként a mozgalmi szervek bevonásával termelési tanácskozáson értékelje.

Azokon a központosított el- és felfuvarozásra kijelölt állomásokon, ahol komplex brigád még nem működik, *sürgősen létre kell hozni*, hiszen számos példa bizonyítja, hogy közösen eredményesebben lehet dolgozni. Szükséges a komplex brigád megalakítása azokon a szolgálati helyeken is, ahol ugyan nincs központosított el- és felfuvarozás, de a kocsirakományú forgalom számottevő részét az autóközlekedés bonyolítja le.

A határozat utolsó pontja arra is kiterjedt, hogy a komplex brigádmozgalom keretében gondoskodni kell arról, *hogy a KISZ-fiatalok a ki- és berakásoknál még hathatósabban segédkezzenek.*

A budapesti közös megbeszélést — a következő hetekben — a vidéki igazgatóság és AKÖV vállalatainak — közös tanácskozása követi majd.

— **Akrobata ügyességgel mentette meg** egy síneken játszó kétéves kisfiú életét Martin Markajan szovjet mozdonyvezető. Az örmény főváros, Jereván felé tartó tehervonat vezetője amikor észrevette a kisfiút, fékezett, majd kiment a mozdony elejére, leereszkedett a szűk vaslépcsőn, s mielőtt a mozgásban levő vonat elütötte volna a gyereket, lerántotta a sínekről. A kisfiúnak semmi baja sem történt.

UTASOK

A három férfi néhány perccel este 9 óra után érkezett Dover állomásra. Egyikük a kapushoz lépve megkérdezte, hogy mikor indul vonat Londonba?

— Öt perce ment el — hangzott a felelet —, de minden órában megy vonat London felé. A következő pontosan 10 órakor indul.

— Sebaj, — szólt az utas társaihoz fordulva —, addig iszunk egyet a restiben. Azzal már el is tűntek, s néhány perccel 10 után érkeztek ismét a peronra.

— Elment a vonat? — kérdezték a kapust.

— Két perce, uraim.

— No, akkor iszunk még egyet a következőig — mondották, s sarkon fordulva, újra irányt vettek a resti felé.

A tizenegyórai vonatot ugyanúgy késték le, mint az előzőt.

— Uraim, a következő pontban éjfélkor indul, s ha ezt is lekésik, csak holnap reggel lesz vonat Londonba.

Elérkezett az éjfél is s a három cimbora megint akkor érkezett a peronra, amikor az utolsó londoni vonat már kigördült az állomásról. Majd feldöntötték az öreg kapust, úgy rohantak az egyre távolodó szerelvény után. Kettőjüknek sikerült elérnie az utolsó kocsi utolsó feljáróját. Harmadik társuk — nyilván a sok elfogyasztott sörtől elnehezülten —, lemaradt a vonatról.

Az öreg kapus odament a távolodó vonatot bámuló férfihez.

— Én megmondtam uram, hogy ez ma az utolsó vonat. Miért nem jöttek időben?

A kapus azt várta, hogy az utas bosszankodik, ehelyett hirtelen elemi erővel tört fel belőle a nevetés. Úgy kacagott, hogy a könnyei is kicsordultak, mintha a világ legjobb viccét hallotta volna. A kapus már azt hitte, hogy az utas körül nincs valami rendjén s indulni akart orvosért, amikor az végül erőt véve magán megszólalt:

— Látta azt a két férfit, akik felugrottak a londoni vonatra?

— Hogyne láttam volna.

— Nos, — mondotta az utas, miközben ismét feltört belőle a harsány nevetés. — Nekem kellett volna Londonba utaznom, nem nekik, ők csak kikísértek az állomásra!

Angol eredetiből fordította:

Berényi Ferenc

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM — Ára 40 fillér — 1965. NOVEMBER 18.

A VI. szakszervezeti világkongresszus a szakszervezeti világmozgalom páratlan erejű harci seregszemléje volt

A *Szakszervezetek Országos Tanácsa* október 30-i ülésén *Brutyó János* elnöki megnyitója után *Gáspár Sándor* főtitkár számolt be a VI. szakszervezeti világkongresszusról, a kongresszuson részt vett magyar küldöttség munkájáról, tapasztalatairól.

A VI. szakszervezeti világkongresszus — állapította meg Gáspár elvtárs —, a szakszervezeti világmozgalom minden eddiginél átfogóbb, páratlan erejű harci seregszemléje volt. A nemzetközi szakszervezeti mozgalom története még nem ismert ilyen reprezentatív, ilyen sokrétű és sokszínű szakszervezeti világtalálkozót. A kongresszus legfontosabb és leglényegesebb vonása az volt, hogy *egyesítette a szakszervezeti világmozgalom különböző feltételek között, különböző sajátosságok, társadalmi, gazdasági és politikai körülmények között harcoló osztagait.*

Az SZVSZ történelmi érdeme és vonzóerejének legfőbb forrása éppen az, hogy soraiban tömöríti a nemzetközi szakszervezeti mozgalom összes haladó erőit. A kongresszus ennek is beszédes tanújelét adta. *Varsóban képviseltette magát a földkerekség szervezett dolgozóinak 80 százaléka.* Több mint 21 millió volt azoknak a dolgozóknak a száma, akik az SZVSZ-en kívüli szakszervezetekhez tartoznak ugyan, mégis elküldték képviselőiket.

December 20: a vietnami szolidaritás napja

A kongresszus választ adott a nemzetközi munkásosztály, a szakszervezeti világmozgalom minden alap.ető társadalmi, gazdasági és politikai kérdésére, meghatározta az ezzel kapcsolatos tennivalókat. *Teljes egyöntetűséggel állást foglalt a vietnami nép iránti szolidaritás további fokozására,* megállapítva, hogy ez ma a nemzetközi munkásosztály elsőrendű feladata. *A vietnami nép iránti szolidaritás jegyében 1965. december 20-án megünneplik a Dél-vietnami Nemzeti Felszabadítási Front megalakulásának 5. évfordulóját.*

A kongresszus teljes határozottsággal foglalt állást a békés egymás mellett élésért vívott harc fokozása mellett, az atomvilágháború kirobbantásának veszélye ellen. Leleplezte és megbélyegezte a világ népeinek fő ellenségét, az amerikai imperializmust.

A varsói kongresszus irányt mutatott és orientált, szervezett és mozgósított a világ dolgozói előtt álló legalapvetőbb harci célkitűzések megvalósítására. Ugyanakkor *a világ változó körülményeinek megfelelően, új igények is jelentkeztek a szakszervezeti világmozgalom iránt valamennyi területen.*

Eszményt csak a szocializmus adhat

Leszögezte a kongresszus, hogy az újonnan felszabadult országokban és a nemzeti felszabadulásukért még harcban álló területeken *a szakszervezeteknek olyan feladatokat is el kell végezniük, amilyenek a fejlett tőkésországokban a munkásosztály politikai pártjaira hárulnak.* Nehezíti a helyzetüket, hogy a neokolonializmus a legrafináltabb eszközökkel igyekszik megtartani vagy visszaszerezni pozícióit. Gazdasági segélytől, politikai és katonai szerződésekig sok mindent kínál. Csak egyet nem tud adni. Eszményt, ideált. Ezt csakis a szocializmus adhat.

A kongresszus meggyőző erővel bizonyította, hogy a gyarmati sorból nemrégiben felszabadult, és a gyarmati elnyomás ellen még harcban álló országok népei *ma már nem egyszerűen tartalékai a szocializmus világméretű erőinek, hanem tudatos, cselekvő harcostársai.*

Új igények jelentkeztek a tőkésországok szakszervezeti mozgalmai irányában is. A fejlett kapitalista országokban a tőke hatalmas méretű nemzeti és nemzetközi koncentrációja, az amerikai tőke fokozódó behatolása az európai tőkésországok gazdasági életében, az állammonopolizmus erősödése, a Közös Piac, a konjunktúra, a viszonylag magasabb életszínvonal, az automatizálás és a kizsákmányolás módszereinek rafináltsága új helyzet elé állítja a szakszervezeteket. Mindezekkel szemben *ki kell alakítani a fejlett tőkésországok munkásosztályának és szakszervezeti mozgalmainak szervezett és hatékony egységakcióit.*

Új lehetőségeket és utakat kell keresni a nemzeti és nemzetközi szinten megvalósítandó szakszervezeti egység létrehozására. Ide értve a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségével* és tagszervezeteivel osztályalapon megvalósítható közös akcióikat is. A kongresszus megállapította, hogy az adott helyzet parancsolóan megköveteli a politikai és a gazdasági harc egységét.

Új igények a szocialista országok szakszervezetei iránt

A kongresszus új követelményeket támasztott a szocialista országok szakszervezeti mozgalmai iránt is. Sok felszólaló kérte, hogy *a szocialista országok jobban tegyék közkinccsé az ország vezetésében, a hatalom gyakorlásában szerzett tapasztalatokat.* Kérték az információs tevékenység bővítését, elsősorban az újonnan felszabadult országok. Az új követelményekhez kell igazítanunk a mi szakszervezeteink munkáját is. *Tovább kell fejlesztenünk a szocialista demokráciát, a dolgozók fokozott bevonását a vezetésbe és az ügyek intézésébe. Tökéletesíteni kell elosztási és ösztönzési rendszerünket.*

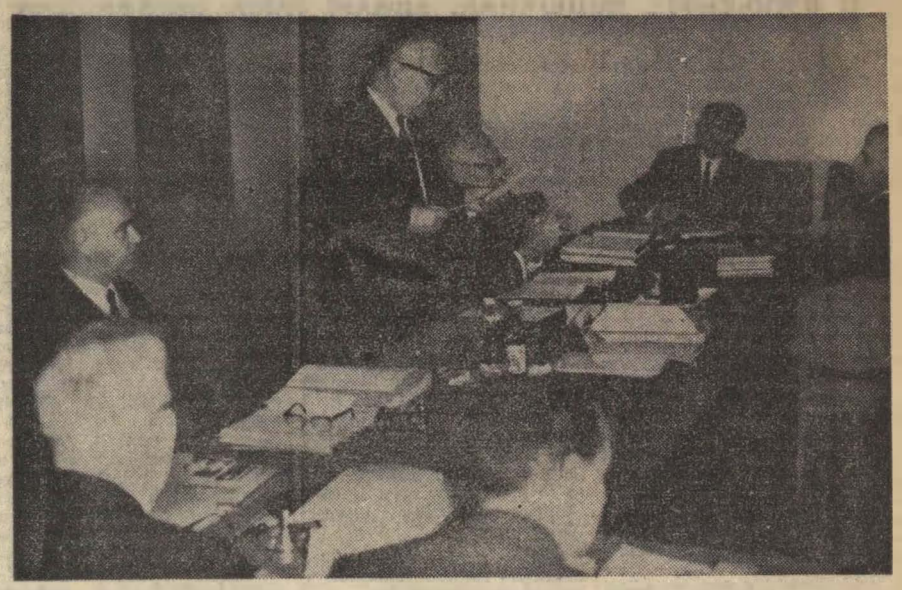
Az egyértelműen megfogalmazott igény azt mutatja, hogy a szocialista országok szakszervezeti mozgalmának óriási a vonzereje, de hatalmas a felelőssége is. Ez arra kötelez bennünket, hogy *az eddiginél még mélyrehatóbban, sokrétűbben elemezzük saját tapasztalatainkat, a szakszervezeti világmozgalom rendelkezésére bocsátva belőle mindazt, amivel osztálytestvéreinket segíthetjük.*

Folytak és folynak továbbra is viták az SZVSZ jellegéről, munkamódszereiről, szervezeti felépítéséről. Nem sikerült minden vonatkozásban közös nevezőre jutni. Ezért a viták folytatódnak majd az egyhangúlag megválasztott új vezetőszervekben. A véleménykülönbségek és nézeteltérések alapjában akörül a kérdés körül forogtak, hogyan lehetne még hatékonyabbá, még eredményesebbé tenni világszövetségünk munkáját. Nem volt nézeteltérés abban, hogy *az SZVSZ-nek egész tevékenységében és munkájában osztályharcos, demokratikus tömegszervezetként kell működnie.*

Volt vita ideológiai és politikai kérdésekben is. De hangsúlyozni kell, hogy nem a viszonylag kisszámú viták, hanem a kongresszus szinte teljesen egyöntetű állásfoglalásai és határozatai jellemezték a munkát.

A VI. szakszervezeti világkongresszus hosszú időre megszabta a legfontosabb tennivalókat. *A mi számunkra a kongresszus legalapvetőbb útmutatása a nemzetközi munkásszolidaritás további erősítése.* Úgy kell dolgoznunk, hogy minden erőnkkel erősítsük a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységét. Eleget tegyünk a nemzetközi és a magyar munkásosztály iránti kötelezettségeinknek.

Budapesten tartotta ülését a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság



Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözlő beszédét mondja

A vasúti személy- és árufuvarozás nemzetközi egyezményeiben (CIV és CIM) részes államok érdekeit képviselő berni (*Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság* (röviden: CIT) évenként tartja az ügyvezető bizottság teljes ülését. Ebben az évben — a Magyar Államvasutak meghívására — a teljes ülést Budapesten rendezték meg a CIT kb. 60 éves fennállása óta első ízben.

Az ülésen hivatalosan 23 tagvasút képviseltette magát. Megfigyelőként részt vettek az *iraki* (IRR) és az *iráni* (ISR) vasutak küldöttei. Jelen voltak ezenkívül tanácskozási joggal a *Nemzetközi Vasútegylet* (UIC), az OSZZSD (Vasutak Együttműködési Szervezete) és a *Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Központi Hivatal* (Zentralamt) képviselői is.

A CIT ügyvezető bizottság teljes ülésének ünnepélyes megnyitásán az 55 külföldi delegátust *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte. Ezután az ügyvezető *Svájci Szövetségi Vasutak* (SBB) vezérigazgatója, *dr. Favre* nyitotta meg az ülést.

Az ülés foglalkozott az 1965. január 1-gyel hatályba lépett CIV és CIM egyezményekkel kapcsolaban a múlt évi munka értékelésével, az utasok sérülésekor és halálakor a vasúti felelősség nemzetközi szabályára vonatkozó CIV-pótegyezmény-tervezet főbb pontjainak megtárgyalásával. A pótegyezmények elfogadása és aláírása azonban a CIV-ben részes államok kormányaitól függ.

Elhatározták, hogy a CIV-egyezmény legközelebbi revíziójának időpontjáig, 1970-ig jegyzéket állítanak össze azokról a díjszabási határozmányokról, amelyeket a CIV-egyezményből a TCV-be (Egységes Nemzetközi Díjszabás személyek és poggyász közvetlen fuvarozására) kívánnak áttenni.

Foglalkoztak a CIM-fuvarlevél esetleges módosításával is. A genfi *Európai Gazdasági Bizottság* azt javasolta, hogy a különböző fuvarokmányokon (vasút, hajó, gépkocsi, repülőgép) az azonos adatok bejegyzésére szolgáló rovatok — ideértve a más természetű kereskedelmi okmányokat is — ugyanazon a helyen szerepeljenek, mert ez lehetővé tenné a modern gépi feldolgozást, az egy művelettel történő kiállítást. Erre a módosításra legkorábban 1969-ben kerülhet sor.

A CIT ügyvezető bizottság budapesti teljes ülése eredményesen dolgozott. Kialakította a tagvasutak egységes állásfoglalását és ez ismét egy lépéssel előre viszi a vasutak közös munkáját, közös törekvését, a fuvarozás megjavítását.

Dr. Bánki Jenő

Elektronikus számítógép végzi a vonatközlekedési terv programozását

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter látogatása a MÁV Adatfeldolgozó Főnökségen

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, november 3-án megtekintette a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség Mészáros utcai elektronikus számítóközpontját, és megbeszélést folytatott az ott dolgozó szakemberekkel.

A kibernetikai csoport munkájáról *Lindner József* vezérigazgató-helyettes tájékoztatta a minisztert. Elmondotta, hogy az 1961-ben beszerzett elektronikus számítógép segítségével dolgozták ki, hogy melyik bányából, melyik útvonalon lehet leggazdaságosabban a szenet a fűtőházakhoz juttatni.

Ezáltal a MÁV csak a fűtőházaknak szánt szén szállításával 20 millió forintot takarít meg évente.

A szállítási program elkészítésében is segítséget nyújt a kibernetikai csoport. *Budapest—Szolnok—Záhony, Budapest—Miskolc—Záhony* és *Budapest—Hegyeshalom* viszonylatokban már elektronikus számítógéppel készül a vonatközlekedési terv. Ezen, és a három fővonalon december 1-től már eszerint közlekednek majd a vonatok.

A vezérigazgató-helyettes beszámolója után dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter kifejtette, hogy a jövőben

még fokozottabb mértékben kell a közlekedés területén alkalmazni a kibernetikát.

Lehetőleg minden fuvarlevelet, beleértve a külföldieket is, elektronikus számítógép segítségével kell számfejteni. Ezért a KPM azt tervezi, *hogy a harmadik ötéves tervben a közlekedés részére önálló kibernetikai központot szervez.*

Vasútépítésben kitünt katonák jutalmazása

A Vasúti Főosztály kultúrtermében kedves ünnepség keretében jutalmazták meg a néphadsereg új kiképzési rendszerű műszaki alakulatainál szolgálatot teljesítő katonákat és tiszteket, azokat, akik a vasút építésében példamutató munkát végeztek.

Az ünnepségen megjelent *Köteles Jenő* altábornagy, a honvédelmi miniszter első helyettese is.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte a katonákat, akik a többi között önállóan építették át a jászberényi, alsósörsi és kiskőrösi vasútállomást.

A sorállományú katonák a KPM területén *több mint 180 millió forint értékű munkát végeztek.* A megjutalmazottak nevében *Baranyák Sándor* alezredes mondott köszönetet.

Megjutalmazták a legjobb munkát végző társadalmi ellenőröket

A Vasúti Főosztály kultúrtermében november 7-e alkalmából *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, ünnepélyes külsőségek között adta át a jutalmakat és az elismerő okleveleket a legjobb munkát végző társadalmi ellenőröknek.

Miniszteri dicséretet kapott: *Besztercei Sándor* főintéző, Hatvan; *Fekete Lajos* főellenőr, Budapest Keleti pu.; *Molnár Ferenc* főellenőr, Bp., Keleti fűtőházfőnökség; *Török László* segédellenőr, Sátoraljaújhely; *Cs. Takács István* főintéző, Debrecen; *Dely József* főellenőr, Baja; *Bánfai Domokos* felügyelő, pécsi igazgatóság III. oszt.; *Papp Lajos* főellenőr, Kaposvár és *Németh József* műszaki intéző, szombathely igazgatóság I. osztály.

Vezérigazgatói elismerésben részesült: *Fogas István* segédfelvigyázó, Bp., Déli pu.; *Garaba István* főintéző, budapesti igazgatóság III. osztály; *Kékesi György* főintéző, budapesti igazgatóság VI. osztály; *Nagy István* főintéző, Hatvan; *Pásztor József* főintéző, Hatvan; *Hoffmann József* segédellenőr, Diósgyőr-Vasgyár; *Nagy László* főellenőr, Eger; *Parti László* főellenőr, Eger; *Kemecsei Sándor* segédtiszt, Záhony; *Diós Elemér* főintéző, szegedi igazgatóság III. osztály; *Vashegyi György* főintéző, szegedi igazgatóság VI. osztály; *Szarka Antal* főintéző, Kaposvár; *Legáth László* műszaki főintéző, Szombathelyi Jj. ÜV.; *Rábai László* főintéző, zalaegerszegi vonalfőnökség és *Tóth Sándor* főellenőr, Celldömölk.

A megjutalmazottak nevében *Nagy István* főintéző mondott köszönetet.

Az elkövetkezendő időkber egyébként újabb társadalmi ellenőröket is választanak majd, akik a téli forgalom személyszállítási munkáit, az utazóközönség kulturáltabb kiszolgálását segítik és ellenőrzik.

A személyszállítás társadalmi ellenőrei *eddig is nagy segítséget nyújtottak a vasútnak.* Helyes irányításával, igen sok hiányosságot számoltak fel. Az ellenőrzés eredményeként, megnőtt a társadalmi ellenőrök tekintélye. Észrevételeik, javaslataik egyaránt a vasút, a közösség érdekét szolgálják.

Kitüntetések november 7 alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkásságuk elismeréseként november 7. alkalmából *Gulyás Jánosnak,* a Vasutasok Szakszervezete titkárának a *Munka Érdemrend ezüst* fokozata, *Rácz Kálmánnak,* a Vasutasok Szakszervezete Csongrád megyei bizottsága titkárának a *Munka Érdemrend bronz* fokozata kitüntetést adományozta.

A kitüntetéseket a Szaktanács székházában *Gáspár Sándor,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára adta át.

A kitüntetetteknek ezúton is gratulálunk.

Másfél milliót takarítottak meg

A *Szombathelyi Járműjavító ÜV-nél* a Központi Bizottság decemberi határozata alapján takarékossági intézkedési tervet dolgoztak ki. A feladat az volt, hogy a műszakfejlesztés során *egymillió 700 000* forint megtakarítást érjenek el. Szeptember 30-ig a megtakarítás *1 millió 608 000* forint.

Ebben igen fontos szerepet játszik az, hogy az élüzem cím biztosítása érdekében a tervek határidő előtti teljesítését és olyan vállalásokat is tettek, mint pl. a mozdonyjavító osztály dolgozói, akik *november 7 tiszteletére* egy többletmozdony javítását végzik el.

Tartalmasabb munkát a szocialista munkahely címért folyó versenyben

A *Magyar Szocialista Munkáspárt* VIII. kongresszusára kibontakozott szocialista brigád versenymozgalom gyors ütemben terebélyesedett a vasúti szolgálati helyeken, sőt új hajtással is gazdagodott. A brigádok versenye a kongresszus idejére számos üzemrész, szolgálati hely kollektívájának többségét vagy egészét felölelte.

Budapest—Dunapart állomás, a *Debreceni Járműjavító* rugókovács műhelye, a *hatvani* villamos vonalfelügyelőség, a *makói* XVI. pályamesteri szakasz, a *dombóvári fatelítő* parkettázó üzemrésze és a *kisterenyei* fűtőház kollektívái az elsők között határozták el a versenyben való részvételt. A kezdeményezők példája gyorsan követőkre talált: *tömegmozgalommá szélesedett a szocialista szolgálati hely, üzemrész címért folyó verseny.* Jelenleg 109 szolgálati hely és vállalat 186 részlegében, tízezer dolgozó munkálkodik a verseny részeseként. 30 szolgálati hely, részleg és üzemrész 2800 dolgozója munkahelyén már elismerő oklevél hirdeti, hogy a szocialista munkahely cím tulajdonosai.

Melyek e jelentős verseny legfőbb tapasztalatai?

Három év alatt a mozgalom tartalmilag, mennyiségileg is sokat fejlődött. A termelésben, a fegyelem alakulásában, a társadalmi tulajdon védelmében egyaránt bizonyosság e mozgalom életereje. Jelentőset léptek előre a munkahelyi rend és higiénia, a gondolkodásmód megváltoztatásában.

A tartalommal van baj

— A mozgalom pozitív eredményei mellett azonban nem kevés a hátráltató tényező. Inkább erről szólunk most. Mindenekelőtt megállapítható, hogy a számszerű fejlődést nem követte megfelelő tartalmi haladás. A munkások lelkesedését számos vezető is csak „lelkesedéssel" támogatta tudatos munkaszervezés helyett. Másik döntő tényező, hogy a kollektívák vállalásait kellő érdemi bírálat, tanács és módosítás nélkül fogadták el szerződéskötésre illetékes szervek. A *pécsi igazgatóság* forgalmi, a *miskolci igazgatóság* vontatási osztályai például az adottságok, lehetőségek mérlegelése nélkül fogadták el ezeket. *Szigetvár, Szentlőrinc* állomások, *Miskolc* és *Kisterenye* fűtőház szerződései sokoldalúan bizonyítják ezt.

Az ellenőrzésre kiutazók kevés vagy nem megfelelő figyelmet fordítanak a mozgalom támogatására. Gyakran a formaság feledteti a tartalmi lehetőségek és megvalósítások segítségét. Van olyan helyi vezető, aki a mozgalom gyengeségeinek említésekor csupán mentegeti magát és egyéb elfoglaltságára hivatkozik. Pedig elsősorban tőlük várja a közösség, hogy a dolgozók lelkesedésére építve olyan célokat tűzzenek ki, amely előbbre visz, amelyért tenni kell mindenkinek. Fontos, hogy mindenki tehetsége, szorgalma szerint cselekedjen. *Eredményesen cselekedni pedig csak az tud, aki előtt a cél, a feladat világos és annak hasznosságáról meg van győződve.*

Új módszereket várunk a vezetőktől is

A mozgalom a vezetőktől is új módszereket igényel. Ahol a dolgozók összessége többet, jobbat akar adni, ott a vezetőnek is többet kell tenni, hogy azután a példa ereje lendítsen a még bátortalanokon. *A mozgalom kizárja a lélektelen, parancsolgató módszert. Igényli a vezetés határozottságát, a kritikai egyenlőséget vezetőtől és beosztottól egyaránt.*

Tapasztalatok bizonyítják, hogy a mozgalom tartalmi fejlődését fellendíti, vagy hátráltatja az évente ismétlődő szerződés A szerződésben helyesen kitűzött célok jó ösztönzői a munkának, a tanulásnak és a közösségi életnek egyaránt. A brigádok, de végső soron minden ember feladatát kell, hogy tartalmazza a gondosan összeállított szerződés. A célok elérésének és az ellenőrzésnek hatásos eszköze, ha mindenkit bizonyos feladatok megoldására készítetnek.

A szerződés csak eszköz. A cél a hármas jelszó tartalmi megvalósítása. Saját kárukra, a korábbi eredmények rombolására *„szerződnek"* azok a kollektívák, akik olyan feladatokat *„vállalnak"*, amelyert senkinek, vagy a nagy többségnek semmit sem kell tenni, vagy olyan teendőt vesznek a szerződésbe, amit mindenkinek kötelessége elvégezni. Csupán egyetlen példát: *Szigetvár állomás brigádjai a múlt évi időszakos vizsga jó eredménye után az idén közepes eredmény elérését vállalták.*

Helytelen, ha erejüket lebecsülve tesznek felajánlást, kötnek szerződést. Ilyen volt a *kisterenyei fűtőháznál*, ahol szerződésileg két dolgozó középiskolai tanulását vállalták, de már a szerződéskötéskor öten tanultak: mondván, hátha lemorzsolódnak.

A mozgalom hármas jelszava egységes egészet alkot. Sajnos sok helyen elhanyagolják a tudatformáló, a nevelési, a művelődési és a közösségi feladatok vállalását és megoldását. Bármelyik oldal elhagyása, lebecsülése csorbítja a mozgalom törekvéseit és a fejlődés rovására megy. Ezt a szerződések kötésénél és az értékelésnél egyaránt gondosan mérlegelni kell. A *MÁV Anyagvizsgáló Főnökség* például az elmúlt évi tevékenysége után azért nem kapta meg a szocialista munka főnöksége címet, mert a kulturális, tudatformáló jellegű vállalásokat nem teljesítették.

A tartalmi igények kellő fejlesztése nélkül az élenjárók sorában is lehet lemaradni. Erre legjobb példa *Budapest—Dunapart állomás*, a versenyt kezdeményező szolgálati hely és az első *szocialista munka szolgálati helye* kitüntető cím tulajdonosa. A verseny kezdeti szakaszán szerzett tapasztalataik jelentős hozzájárulást jelentettek a mozgalom irányelveinek kidolgozásához. Az 1963-ban megjelent irányelvek óta azonban a cím megtartására szerződést nem kötöttek.

Az állomás dolgozóiban és vezetőiben a lelkesedés közismerten nagy. Ismert az olvasók előtt a *Népszava* hasábjain folyt vita a szocialista munkahely kitüntető cím ügyében, amihez szükséges hozzátenni, hogy a tudatos, célratörő szerződés nélküli múlt évi munka után a kocsitartózkodás romlott. Az állomás fegyelme sem javult, a káresetek és balesetek száma egyaránt nőtt. Az állomás 35 dolgozójának hiányzik a nyolc általános iskolája, s közülük mindössze egy járt iskolába. Több szakvizsga hátralékos dolgozó is van az állomáson. Az 1964. évi munkájukkal a kitüntető cím jogát adományozását nem érdemelték ki. Mindez bizonyítja, hogy a lelkesedés tartalmi szervező munka nélkül nem vezet kellő eredményre.

Szükség van a kollektíva értékelésére

A tartalmi haladás az elsődleges e mozgalomban. Emellett nélkülözhetetlen bizonyos adminisztráció. De a szükségesnél többre sincs szükség.

Figyelmet érdemel az is, hogy sem a termelési tanácskozásokon, sem a szakszervezeti taggyűléseken nem tárgyalják a mozgalom helyi tapasztalatait, nem elemzik a legfontosabb tennivalókat. Pedig gazdagon kamatozna a versenyző kollektíváknál is nagyobb kollektívák részvételével érdemben megvitatni, hogy a kívülállók véleménye, kritikája segítségével gazdagítsuk a mozgalomban részvevők tevékenységét.

Kovács János

Szorgalmasan dolgoznak

A szentlőrinci állomásfőnöki irodában gyakran cseng a telefon *Tőke János* állomásfőnöknek bizony kevés ideje jut a beszélgetésre. A csúcsforgalom, az őszi nagy munka itt a Dráva mentén is a finisnél tart.

A szentlőrinci vasutasok szorgalmasan dolgoznak. A harmadik negyedévben éluzem szint felett teljesítették a tervet. A kocsikihasználásban 104,33 százalékos eredményt értek el, 28 889 kocsit indítottak. Külön dicséretükre szolgál: *üzemi és tárgyi balesetük ebben az évben nem volt.*

Munkájukról az állomásfőnök a következőket mondta:

— A pécsi igazgatóságtól egy M 31-es tolató mozdonyt kaptunk, s ez munkánkat nagyban segíti. A pécsi fűtőház pedig olyan jó állapotban tartja, hogy hibamentesen működik. *Géphiba miatt még nem álltunk. Az állomás kollektívája jó.* Munkájukat kitűnő szakmai felkészültséggel végzik. A szocialista brigádok összeszoktak, szeretik egymást, kitűnő helyismerettel rendelkeznek.

Másfél hónap ugyan még hátra van, de a szentlőrinciek minden reményük megvan, hogy a szocialista szolgálati hely címet ebben az évben megszerzik.

— if —

Mindannyiunk érdeke a takarékosság

Az életszínvonal emelése, gazdasági életünk nagyobb ütemű fejlesztése, az általános és egyéni jólét megszilárdítása csak akkor haladhat nagyobb lépésekkel előre, ha nem kampányfeladatnak, hanem *kötelességnek tekintjük a takarékosságot.* Csak azt fogyaszthatjuk el, csak azt oszthatjuk fel a dolgozók között, amit megtermelünk. Ha ezt kisebb önköltséggel, tehát kevesebb anyaggal, kisebb időráfordítással, jobb kapacitáskihasználással, célszerű szervezési megoldásokkal érjük el, *akkor nagyobb nemzeti jövedelmet realizálhatunk.*

A takarékosság nem újkeletű törekvése az embereknek, de társadalmanként más és más értelmet kap. A felszabadulás előtti Magyarország hárommillió koldusát a létbizonytalanság, a tőkés kizsákmányolás okozta kiszolgáltatottság és munkanélküliség kényszerítette, hogy a létminimum alatti jövedelméből is krajcároskodjon, takarékoskodjon. Szocialista társadalmunkban *megszűnt a munkanélküliség,* a létbizonytalanság nem tölti el félelemmel a holnapot tervezni akaró dolgozókat.

Új célt, gazdagabb tartalmat kapott a takarékosság is. Szocialista viszonyaink között a dolgozóknak módjuk van rendszeres jövedelmük egy részét félre tenni, hogy jelentősebb beruházásokkal otthonukat derűsebbé, kulturáltabbá tegyék. Az országban mintegy 5 millióan vesznek részt a szervezett takarékosságban: *KST-betétkönyv, csekkszámla* és *iskolai takarékbetét* formájában.

Csak az elmúlt öt év alatt a takarékbetétállomány *3 és félszeresére* emelkedett úgy, hogy az összállomány jelenleg *20 000 millió forint.* Az országban jelenleg több mint *5000 KST-pénztár* működik *817 000 taggal* s havonta *100 millió* forintot tesznek félre.

Az elmúlt években a vasútnál is szép számban szerveztek *KST-pénztárakat.* Szakszervezetünk elnöksége — a szervezési és propaganda-feladatok segítésén túl — pénzügyileg is támogatja a *KST-mozgalom* kiszélesítését azzal, hogy a *KST-pénztárak* megindulásához az első hónapokban kölcsönt folyósít.

Az egész népgazdaságra kiterjedő általános takarékosság további kiszélesítését a szakszervezeti bizottságok tegyék mindennapi propagandamunkájuk feladatává. Szocialista államunk, politikai és gazdasági rendszerünk iránti szilárd bizalom már eddig is a dolgozók millióit ösztönözte takarékoskodásra, a takarékbetétek növelésére. Így az állam is fokozottabb segítséget adhat a dolgozók tízezreinek. *1964-ben például 30 000 lakás felépítését segítette elő az OTP 1300 millió forint építési kölcsönnel. Áruvásárlásra közel 1500 millió forintot, személyi hitelre pedig 440 milliót nyújtott a takarékoskodó dolgozóknak az OTP.*

Semsei Károly

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Az utóbbi időben több olyan levél érkezett szerkesztőségünkben, amelyben különböző munkaügyi kérdésekre kérnek választ az olvasók. Az alábbiakban a vonatkísérőket érintő két kérdésre adunk választ.

Ferencváros állomás vonatkísérői kérdezik: A Hivatalos Lap 37. számában közölt rendelkezés milyen mértékben befolyásolja az utazók jubileumi jutalmának összegét?

A Munka Törvénykönyve 124. §-ának (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a jubileumi jutalom összege, a dolgozó egy havi alapbére.

Az utazó személyzet alapbére

A Munka Törvénykönyve államvasúti dolgozókra vonatkozó végrehajtási utasításának (V. R.) 1965. január hó 1-től hatályos módosítását a *Hivatalos Lap ez évi 18. számában 110 075/1965. I/2. B. sz.* alatt tették közzé. E módosítás szerinti hatályos V. R. 60. §. akként rendelkezik, hogy

„Az államvasúti bérrendszerbe tartozó havibéres dolgozók személyi alapbére alatt a rangfokozati bér, a rangfokozati bérpótlék és a munkaköri bér együttes összegét kell érteni."

A Hivatalos Lap 37. számában megjelent *120 774/1965. I/2. B. sz.* utasítás szerint az itt említett — 1965 január hó 1-től hatályos — rendelkezés kiegészül azzal, hogy „... *az utazó személyzetnél alapbérnek tekintendő a normálteljesítményért járó változó illetmény összege is.*"

A változó illetményekre vonatkozó szabályokat az *1964. évi 4. sz. MÁV Hivatalos Lapban közölt 135 038/1962. I/2. B. sz.* utasítás tartalmazza, s ennek 4/a. és 16/a. pontjai szerint a normálteljesítmény értéke: vonatvezetőknél, mozdonyvezetőknél *280* tegvvizsgálóknál, fűtőknél *240.* vonatkísérőknél *220 forint.* Az itt hivatkozott névrendelkezés együttes és helyes értelmezése szerint tehát az utazó szolgálatot ellátó dolgozók alapbére a rangfokozati bér, a rangfokozati bérpótlék, a munkaköri bér és a normálteljesítményért járó bér együttes összege.

Mivel a VR. módosítása 1965. január elsejével lépett hatályba, a kiegészítést is január 1-től kell alkalmazni. Így az 1965-ben kifizetett, vagy kifizetésre kerülő jubileumi jutalmaknál a normálteljesítményért járó bérrel felemelt alapbért kell figyelembe venni.

A vasárnapra eső heti pihenőnap

Az érvényben levő szabályok szerint *hogyan kell a vasárnapra eső heti pihenőnapokat kiadni?* — kérdezik a debreceniek.

Az utazó szolgálatot ellátó dolgozók pihenőidejére — így a heti pihenőnapokra is — vonatkozó szabályokat az *1957. évi 54. sz. Hivatalos Lapban közölt rendelet tartalmazza,*

mely szerint a heti pihenőnapokat úgy kell kiadni, hogy az este 21 órától reggel 6 óráig a lakáson tölthető zavartalan éjszakát magában foglalja.

A vasárnapi pihenőnapokra nem ad ez a rendelet eltérő szabályt.

Pontosabban szabályozza a pihenőt az 1965. márciusban kiadott és az igazgatóságok részére megküldött, *jelenleg is érvényes 124 911/1964. I/7. A. sz.* vezérigazgatói rendelet, mely szerint a vasárnapra eső heti pihenőnap — ha a szombati éjszakához csatlakozik — legkorábban vasárnap 18 órakor fejeződhet be. Ha viszont vasárnap reggel kezdődik, akkor legkésőbben 9 óráig kell megkezdődnie.

Az utazószemélyzet minden heti pihenőnapjára általános szabály, hogy legalább 24 órai időtartamú legyen és hogy a heti pihenőnapba nem lehet beszámítani a szolgálati helytől a lakóhelyig való oda és visszautazáshoz szükséges időt. *(131 148/1957. I/4. A sz. rendelet I/5. pont)*

Ezek szerint tehát a vasárnapi heti pihenőnapot úgy kell számítani, hogy az érintett dolgozó az egyik változat szerint legkésőbben *vasárnap reggel 9 óra előtt* már a lakásán lehessen, illetve a másik változat szerint *vasárnap délután 18 óra előtt* lakásáról ne kelljen elindulnia.

NAPIRENDEN:

A munkanormák helyes kialakítása

A budapesti bizottság a közgazdasági bizottság jelentése alapján a közelmúltban tárgyalta két járműjavító — az *Északi* és a *Landler* — normahelyzetének alakulását, *22/1961. számú* kormányrendelet betartását.

Az év első felében az *Északi Járműjavítóban 46 normát* (7,2 százalékos szigorítással), a *Landler Jenő Járműjavítóban* pedig *142* normát vezettek be (13,6 százalékos szigorítással). Mindkét vállalat intézkedési tervéből megállapították, hogy az 1965. évi felemelt tervek teljesítésében mint fontos tényező szerepel a normakarbantartás helyes alkalmazása. *„Azokon a munkaterületeken, ahol a műszaki-fejlesztési, szervezési intézkedések a munkafeltételeket és munkakörülményeket megváltoztatták, a technológiai osztály köteles folyamatosan végrehajtani a normakarbantartásokat"* — olvasható az Északi Járműjavító intézkedési tervében Tehát a normaszigorítások kiindulópontja nem a teljesítményszázalék alakulása, hanem a technológiák, a szervezettségi színvonal változása, a munkaanfelvételekkel feltárt veszteségek vizsgálata.

Elmaradt a felvilágosítás

Annak ellenére, hogy mindkét helyen külön elkészítették a normakarbantartás konkrét intézkedési terveit, *végrehajtása a dolgozók között nemtetszést váltott ki. Ezt elkerülhették volna előzetes tájékoztatással, felvilágosítással.* A normarendezést különböző alaptalan indokokkal támadták: — *Nehéz fizikai munkát végeznek, kedvezőtlen körülmények között dolgoznak* — hangoztatták, holott állításukat valóságos indokok nem fedik.

A norma felülvizsgálásakor a műszakilag megalapozott normákat elemeire bontva, az előírt és alkalmazott technológia összehasonlításával, a minőségi követelmények és technikai színvonal figyelembevételével végzik. A normaváltoztatás indokai között szerepelhetnek tehát a *technikai változások, a műszaki fejlesztés, begyakorlottság, új műszaki normák bevezetése.* Ha mindezt közérthetően megmagyarázzák, s a dolgozók között *„gondolatkarbantartást"* is végeznek, akkor a normarendezés nem váltott volna ki egyes helyeken helytelen magatartást.

A rendezésekkel megtakarított összeget bérarányosításra fordították a vállalatok. A *Landler Jenő Járműjavítónál* ebben az évben *1655-en összesen 311 forint* órabéremelést kaptak, ami dolgozónként *tizenkilenc fillért* jelentett.

A normarendezés hasznos volt

A normarendezés és a selejtkár között nincs okozati összefüggés, állapította meg a *közgazdasági bizottság* az *Északi Járműjavítóban.* Az év első felévét vizsgálva, kimutatható, hogy a feltűnően sok selejtkár a személyi változásokból és a korábbi laza minőségi átvételek megszigorításából eredt. *Felszínre került az anyagellátás rendszertelensége,* mely a normarendezés után még fokozottabb következményekkel járt. A munkanapfelvételek mindkét vállalatnál *több olyan veszteségidőt tártak fel, amelyek a helytelen munkaszervezésre utaltak,* és az anyagellátás helytelenségét bizonyították. Ezt igazolják a *Landler* VII. osztályán elhangzottak is: *„A kötőelemeknél, a csavaroknál előforduló gyakori hiány és a rossz minőség több napi munkakiesést okoz, nem egy esetben csak fokozott intenzitással tudjuk pótolni."*

A vizsgálat foglalkozott a dolgozók *normával kapcsolatos panaszainak intézésével is.* A termelési tanácskozásokon felvetett panaszokat meghallgatják, de nem minden esetben orvosolják.

Az aktívák jól dolgoztak

A két üzemben a kormányrendeletet a műszaki, gazdasági és társadalmi szervek közösen hajtották végre. A szakszervezeti bizottságok bérbizottságai és néhány kivétellel *a műhelybizottságok aktívái tevékenyen bekapcsolódtak a felmérési munkák és normaszigorítások előkészítésébe,* lebonyolításába. *A helyes szemlélet kialakítása nagy részben az ő érdekük,* s néhány, már az előbb említett esettől eltekintve, a dolgozók megértették a normakarbantartás és a módosítást előidéző tényezők között a logikai összefüggést.

A közgazdasági bizottság — a tapasztalatokból kiindulva — több pontban foglalta összes a tennivalókat, melyeket az elnökség határozatra emelt.

H. A.

„Szállítási lemaradásunk az év végéig pótolható"

Műszaki konferencia Pécsett

A forgalom, a vontatás, a pályafenntartás és a többi szolgálati ág párt-, szakszervezeti és szakvonali vezetőinek részvételével *október 22-én a pécsi igazgatóságon* műszaki konferenciát tartottak. A tanácskozást *Kinczli József*, a szakszervezet Baranya megyei bizottságának titkára nyitotta meg, majd *dr. Szabó Tibor igazgatóhelyettes* számolt be az eddigi munkáról és a negyedik negyedév feladatairól.

— Az év első kilenc hónapjában *9 millió 824 ezer* tonna árut fuvaroztunk el, s ez *360 ezer tonnával* több, mint a múlt esztendő azonos időszakában — mondotta. — A pécsi igazgatóság ennek ellenére csak *96,7 százalékra* teljesítette tervét. Lemaradásunk egyheti szállítási teljesítménynek felel meg. A szállítási kapacitás biztosításával, erőink szorosabb összefogásával az év végéig ez pótolható.

Amin javítani kell

A lemaradás okairól szólva az igazgatóhelyettes elmondotta, hogy amíg

az év első hat hónapjában a megrendelés napján ki nem állított kocsik száma 3725 volt, addig a III. negyedévben ez a szám 11 647-re emelkedett.

Ebből 8749 kocsikiállítás elmaradása szeptemberre esett. A statikus kocsikihasználástervet a pécsi igazgatóság a harmadik negyedévben csak *98,6 százalékra* teljesítette. Az ésszerű kocsiválogatást az őszi forgalom során is alkalmazni kell. Kedvezően alakultak viszont a kocsitartózkodási idők, azonban lerontja ezt egyes állomások gyenge munkája. Szeptemberben ezt a tényezőt *Nagykanizsa 75,7, Murakeresztúr 80,6, Rétszilas pedig 57,6* százalékra teljesítette.

Kedvezőtlenül hat a pécsi igazgatóság teljesítményeire az is, hogy területén háromnegyed év alatt a szállítótelek *9 millió 590 ezer forint* kocsiálláspénzt fizettek ki. A kocsiálláspénzes órák elmaradása esetén — 3,5 napos kocsifordulóval számolva — 12 881 kocsival többet lehetett volna megrakni és átlagosan *19 tonnás* terheléssel számolva *245 ezer tonna áruval lehetett volna többet elszállítani. Az év első 9 hónapjában több mint 12 millió forint bevételtől esett el így az igazgatóság.*

A tehervonatok átlagos terhelése a harmadik negyedévben 799 tonna volt, a bázisidőszakhoz képest ez 16 tonnával növekedett. A jelenleg folyó cukorrépa-szállítás kedvező lehetőséget nyújt további nagy terhelésű közvetlen, vagy lépcsős irányvonatok szervezésére, az 520-as mozdonyok jobb kihasználására.

A siker alapja az együttműködés

A szállítási teljesítmények javítása szempontjából rendkívül fontos — hangsúlyozta az igazgatóhelyettes —, hogy

állomásaink jobban együttműködjenek a szállítható felekkel, munkájukhoz nyújtsanak érdemi segítséget.

Különös gonddal szorgalmazzák a kocsik kirakását, mert szeptemberben közel azonos mennyiségű le- és feladás mellett *feladásnál 18 648 óra, leadásnál 85 110 óra kocsiállás, tehát közel ötször annyi késedelem merül fel.*

Bár az idei nyár lényegesen hűvösebb volt a tavalyinál, *a pécsi igazgatóság területén* a harmadik negyedévben közel *10 millió fizető utast szállítottak.* A bázisidőszakhoz képest ez 2 százalékos növekedést jelent. Ugyanekkor 4,5 százalékkal növekedett a személyvonatok száma. A menetrendszerűség jó volt, amit a 99,45 százalékos eredmény is bizonyít.

A vontatás eredményeiről szólva elmondotta az igazgatóhelyettes, hogy a harmadik negyedévben 100 etkm-tervét 101,7 százalékra teljesítette, viszont az egy dolgozó mozdonyra eső teljesítményeknél a fűtőházaknál lemaradás mutatkozik. A késések lehetetlenné teszik a mozdonyfordulók betartását és a tervszerűtlen foglalkoztatás rendkívüli módon megnövelte a személyzet szolgálati óráit.

Az átlagos havi szolgálat 270—290 óra körül van és a pihenő nélküli szolgálat sok esetben meghaladja az engedélyezett 18 órát.

A fajlagos szénfelhasználás a tervezett 7,46 kg helyett 7,10 kg volt. A vontatási szolgálat fajlagos önköltségében 29 fillér megtakarítást sikerült elérni, s ez csak látszatra jelentéktelen, valójában 3 millió forintot tett ki.

A pályafenntartás javuló munkájára utal, hogy *a pécsi igazgatóság vonalhálózatán 32 százalékkal csökkent az egy km-re eső hibapontok száma.* Javítani kell a munkát a *Dombóvári Pályafenntartási Főnökség* területén, de másutt is fokozott tempóra van szükség, hiszen a fenntartásban mutatkozó 167 ezer óra lemaradást az év végéig feltétlenül pótolni kell. *A Dombóvári Építési Főnökségnél* jelenleg 47 millió forint lemaradás mutatkozik a termelési értékben.

A továbbiakban a fegyelmi és baleseti helyzet alakulásával és a munkaszervezés aktuális kérdéseivel foglalkozott a beszámoló.

Lőrincz János

Segítettek a kirakásnál

Most az őszi forgalomban gyakran előfordul, hogy a vagonok kirakatlanul vesztegelnek. Ez történt október 15-én Tapolcán is. Megfelelő munkaerő hiányában nyolc OPW vagont nem tudtak kiüríteni. *Sipos János* főmozdonyvezető és fia, *Basek György* főmozdonyvezető és társai a gyors kocsiforduló érdekében nekiláttak a vagonkirakásnak és az OPW kocsik rövid idő múlva üresen mehettek tovább.

Ezzel a módszerrel bizonyára más állomásokon is lehetne segíteni az őszi forgalmat. Ha egyszerre több vagon érkezik és a szertár emberei nem győzik a kirakást. *Helyes és gazdaságos lenne megfelelő bérért kirakatni a kocsikat, úgy ahogy azt néhány évvel ezelőtt tették.*

Ezt azonban utasítás tiltja, pedig véleményünk szerint gazdaságos lenne, mert például a külföldi kocsiknál több kocsiálláspénzt fizetünk ki valutába, mint amennyibe a kirakás kerülne forintban.

Bognár Károly
Tapolca

— **Elindult próbaútjára** a Ganz-MÁVAG új, az Egyesült Arab Köztársaság részére készült ezüst motorvonata. A 800 lóerős motorral felszerelt vonatot a legkorszerűbb berendezésekkel látták el. Az Egyesült Arab Köztársaság 20 ilyen motorvonatot rendelt Magyarországtól.

Kiskőrösön egy nyelven beszélnek

A kiskőrösiek lentről indultak a mélypontról, s ma élüzem szinten dolgoznak.

— *Március óta különleges helyzetben vagyunk. Bővítik, hosszabbítják a vágányhálózatot* — tájékoztatott bennünket *Földesi Sándor* állomásfőnök. — *Emiatt nehezebb a forgalomirányítás, bonyolultabb a kocsik beállítása, mint bármikor, mégis fokozatosan javul a kocsitartózkodási idő.* Ebben az évben Kiskőrösön elszállítatlan áru nem maradt. Fele annyi szolgálattevővel, nehezebb körülmények között 4,5 órával kevesebb az egy kocsira eső tartózkodási idő.

— Hogyan sikerült mindezt elérni?

— Az év elejétől három „univerzális" szolgálattevőnk: *Réfy Imre, Mikó István, András Sándor* vezetésével egyesültek a forgalmi és kereskedelmi részleg szocialista címért küzdő brigádjai. *Azóta a három komplexbrigád sajátjának érzi az egész állomás gondjait.* Együtt dolgoznak, tanulnak, szórakoznak.

Ami pedig a vezetés egységét illeti: *a szakvonali, a párt- és a szakszervezeti hármas jól összehangoltan irányít.* Nem történik egyetlen lényeges esemény sem, amelyet ne értékelnének, ne vitatnának meg.

— *Használt vesszük annak a segítségnek, amelyet a szegedi igazgatóságtól kapunk* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Szalontay Lajosné*, a pártszervezet titkára. — *Gyakori „vendégeink" a III. osztály dolgozói.* Nem kizárólagos megkülönböztetés, hogy az igazgató elvtárs a rendszeres értekezleteken túl időnként egy-egy állomás háromszögét is fogadja. Ilyenkor közelebbről megismerjük az igazgatóság vezetésének véleményét munkánkról, és sok hasznos tanácsot kapunk.

Örülünk a most folyó rekonstrukciónak. Viszont *nyugtalanít bennünket, hogy az állomás Kiskunhalas felőli végének tervezése és átépítése nem a forgalmi igényeknek és a jelenlegi követelményeknek megfelelően történt.* Ez a körülmény az elkövetkezendő időkben jelentősen hátráltatja majd munkánkat.

Ahogy Kiskőrös állomás dolgozóinak munkájáról fokozatosan megváltozik az általános vélemény, úgy változik az állomás képe. *Fél éve még vödörben mosdottak a dolgozók, ma meleg vízű fürdőjük van.* Befejezés előtt áll a régi mozdonyszínből átalakított 300 férőhelyes művelődési ház is. Itt méltó helyet kap a 3000 kötetes csomóponti könyvtár, az úttörő-fúvószenekar, amely nemrégen nagy sikerrel szerepelt Lengyelországban, a gliwicei ZNTK vasúti járműjavító vendégeként.

Összeforrt kollektíva kezében van Kiskőrösön a vasút irányítása S ha továbbra is a tőlük megszokott szervezettséggel, hozzáértéssel teljesítik az igen nehéz őszi és téli feladataikat, akkor minden reményük megvan az élüzem cím elnyerésére.

Várkuti Miklós

Javul a munka a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségnél

A korszerű nyári munka könnyebbé teszi a téli felkészülést

Tíz esztendeje, hogy a *Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség* dolgozói kiérdemelték az élüzem címet. Azóta bizony, keveset hallattak magukról. *S most — egy évtized után ismét felfigyelhetnek rájuk.* Akik Miskolc felé utaznak, észrevehették, hogy az előző évek sebességkorlátozásai nagy részben megszűntek. Gyorsabban, biztonságosabban haladnak a vonatok, a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség által kezelt miskolci fővonalon. S javult a balassagyarmati mellékvonal állapota is.

Amiről a számok beszélnek

A mért hibapontok száma 41 százalékkal csökkent. A sebességkorlátozó napló bejegyzései pedig arról tanuskodnak, hogy a korlátozások hosszát 52 km-rel, tartalmukat pedig 50 nappal rövidítették.

— *Szerény, de biztos jelei ezek a főnökség javuló munkájának* — mondja *Csiszér Lajos* műszaki felügyelő, a főnökség februárban megbízott vezetője. — *Nem könnyű a munkát szervezni, de gondos műszaki felmérésekkel, helyes munkáltatási rendet, folyamatosságot lehet kialakítani. Különösen jó munkát végzett a gépesített mozgó pályamesteri szakasz kollektívája.*

A tervszerű fenntartási munka szervezésében iránytűnk az éves intézkedési terv. Az év elején készült intézkedési terv többször módosult, kiegészült. Fizikai dolgozók, pályamesterek és a főnökség műszaki munkatársai együtt írják, módosítják azt. Eredményei látszanak is.

A szakszerű, időben végzett javítási munka felmérése lehetővé tette a tervezett TMK-munkák elvégzését. Óratervüket is pontosan teljesítették. *A tervszerű, improduktív munkaórák számát három és fél ezerrel, a múlt évi magas túlórát 50 százalékkal csökkentették.* A szerszámjavítás központosítása is kedvezően hatott a fenntartási, termelékenységi mutatók teljesítésére.

A főnökség fenntartási tervéből, az elemi csapások miatt, az első félévben tízezer óra maradt el. A főnökség vezetője és a mozgalmi szervek a dolgozók segítségét kérték és *szeptember közepéig mintegy hétezer munkaóra-felajánlás született. Közel négymillió forint forgóalap-csökkentést vállaltak.* Évek óta heverő készletek, anyagok, leltári tárgyak kerülnek leadásra, vagy beépítésre.

A gépek segítségével...

A megnövekedett feladatok új módszerek alkalmazását is igénylik. *Békési Mátyás* vezetőmérnök elmondta, hogy az Építési Főnökségtől átkerült *Fehér László* pályamester tevékenysége bizonyította, hogy a fenntartási munkát *számos új gép segítségével, könnyebbé, gyorsabbá tehetik.* Hogy az improduktív órákat csökkentsék, gondos szervezéssel, a hét végi készenlétesek célszerű foglalkoztatását is megszervezték. A szétforgácsolt munkáltatás helyett, a fenntartási erők és eszközök csoportosításával értékes napokat nyertek. *Rákos állomás átalakításával egyetlen vágányzáras napon, a hegesztőbrigádok összevonásával, egyhetes vágányzáras munkát végeztek el a dolgozók.*

A fenntartási munkák teljesítése is a tervszerű munkáltatás következtében egyszerűbbé vált. Könnyebben készülnek a télre.

— *Változtattunk néhány korábbi módszeren is* — veszi át a szót Csiszér elvtárs. — *Nem vártunk az állomások panaszaira, hanem vonaltisztviselőink, szakembereink keresték fel az állomások vezetőit és közös szemlét tartottak. Brigádokat szerveztünk, a hiányosságok kijavítására.*

— És az emberek szociális ellátása?

— *A laktanyák, melegedők fűtésén — az elmúlt évhez viszonyítva javítottunk. Nem lesz fennakadás védőitalban sem. Csak az esőköpenyeket nem kaptuk még meg —, 40 százalékos az elmaradás. Változtatni kell a szerszámnyél minőségén is. A jó szerszám semmit sem ér rossz nyéllel.*

Már a jövőt tervezik

— A munkát műszakilag előkészíteni, a dolgozókról gondoskodni egyenrangú feladat — mondja Csiszér elvtárs. — A műszaki feladatok megoldása csak aktív politikai munka közben lehet sikeres.

A vonalkezelők, pályamesterek, különösen pedig a csapatvezető előmunkások, szakszervezeti bizalmiak összehangolt, következetes munkája hozhat újabb eredményeket. Különösen a *rákosi, a péceli*, a *gödöllői, az aszódi* és a *balassagyarmati* pályamesteri szakaszokon.

A Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség műszaki és fizikai dolgozói, a munka finisében vannak, de már a jövő évi munkát tervezik. E tervben az idei tapasztalatok sokat segítenek.

Kovács János

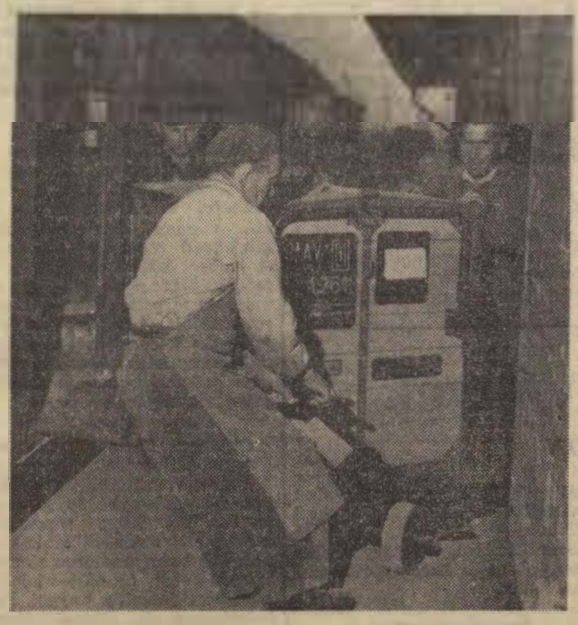
Kevés az elsőosztályú ülőhely

Már több esetben előfordult, hogy a *Nyugati pályaudvarról* 7.41 órakor induló 702-es számú szegedi gyorsvonathoz nem soroztak be elsőosztályú kocsit. Ez az eset október 7-én megismétlődött.

A Budapesti igazgatóság megszüntethetné ezt a visszás helyzetet. *Az utasok jogos felháborodását és szidalmazását ugyanis a vonatvezetőnek és a jegyvizsgálóknak kell végighallgatni.* Pedig ők ebben az ügyben teljesen ártatlanok.

Foki István

Egy közösség három erénye



Gyorsan kiürülnek az áruval telt vagonok
(Hemző Károly felvétele)

Kecskemét állomás hatalmas raktárépületében dolgozik *Mészáros József* szocialista brigádja. Kezükben úgy vándorolt a darabáru, hogy közben nem „vétettek" egyetlen felesleges mozdulatot sem. Maga a brigádvezető öt évvel ezelőtt került a vasúthoz. Így hát kiismeri magát a raktárban, a rakodótéren. Tudja mit hogyan kell „megfogni" és gyors, rövid úton továbbítani. Mind a heten úgy dolgoznak egymás keze alá, hogy alig váltanak szót. Apró jelekkel is megértik egymást.

A munka zsonglőrei

Domján Kálmán az emelővillás és *Bán Sándor* a villamos targoncával úgy közlekedik az árukkal zsúfolt raktárban, mintha *„sétakocsikáznának"*. Kis helyen is ügyesen fordulnak, mozognak. Az összkép láttán az az érzése támad a látogatónak, hogy ezek a derék emberek *szinte könnyedén játszanak a mázsás terhekkel. Valóságos zsonglőrei a munkának.* Óvatosságukat, figyelmességüket bizonyítja, hogy ebben az évben nem volt egyetlenegy balesetük sem.

A teljesítményük is jó összeszokottságukat igazolja. *Az egy mázsára jutó, illetve tervezett 1,24 forintos bérköltséget 1,15-re szorították le.* Ezt az eredményt egyedül, megfelelő partnerek nélkül, nem tudták volna elérni.

A szállítmányozásnál tevékenykedő *Sárközi Béla* vezette szocialista brigád ugyancsak kimagasló eredményekkel büszkélkedhet. *Óránkénti átlagukat, a tervezett 7 mázsáról 7,16-ra növelték.* A öt gépkocsi és a négy lovas kocsi szünet nélkül teszi meg a fordulókat. A Mészáros brigád olyan ütemet diktál, hogy a partnerek sem maradhatnak alul a munkában. *Filus István* felvevő raktárnok szocialista kollektívája is jól illeszkedik a közösségbe. A le- és feladási raktár ezért tud most már hosszú hónapok óta megbízható munkát végezni.

Kifogástalanul dolgoznak

A brigádok munkáját eddig nem érte kifogás. Már nem is emlékeznek arra, *hogy mikor volt árusérülés miatt reklamáció.* Mindezt annak köszönhetik, hogy feladatukat fegyelmezetten és rendszeretően látják el. Nem tűrik a hanyagságot. Munkahelyük olyan, mint egy „patika".

A napi feladatok elvégzése után is gyakran együtt van a Mészáros brigád. Megtörténik néha, hogy be kell segíteniük a következő váltás munkájába. Az sem ritka, hogy túlmunkában végzik el a megnövekedett szállítási teendőket. De nemcsak a termelés fogja őket össze. *Együtt járnak a politikai előadásokra és szüntelenül képzik magukat szakmailag is.* Jól bevált módszerük a tanulóköri foglalkozás. Ezen az összejövetelen az általános iskolát végző öreg diákok beszélik meg a tanulással járó problémákat.

Az elmúlt iskolai évben *Zsolnai László* és *Bán Sándor* szerezte meg a VIII. általánosról szóló bizonyítványt. Gyakran látni őket együtt, amikor a brigád kollektívan megy színházba, vagy közös kirándulásra.

Nem lehet pontosan meghatározni, hogy a munka, vagy a tanulás, vagy éppen a közös szórakozás kovácsolta össze a Mészáros brigádot. Az is lehet, mind a három együttesen. De az tény, hogy ez a szocialista brigád legfőbb jellemzője.

F. J.

Szociológia a vezetés szolgálatában

A szocialista társadalom lényegéből fakad az a törekvés, hogy az ember a társadalom fejlődésének törvényeit minél mélyebben megismerje, mert csak ezek ismeretében képes a társadalom fejlődését tervszerűen irányítani. Ezért tette *Lenin* az 1918-ban alapított *Szocialista Akadémia* feladatává, hogy a *marxizmus* alapján társadalmi vizsgálatokat folytasson.

A társadalom fejlődésének törvényeivel foglalkozó tudományt *szociológiának* nevezzük. A *Marx* előtti szociológiai elméletek az ember történelmi tevékenységének fő okát eszmei indítékokban látták, nem ismerték fel a társadalom meghatározó anyagi alapját, és ennek következtében nem tudták felfedni a társadalom objektív törvényszerűségeit sem.

A mai polgári szociológia kialakulása szoros kapcsolatban van a kapitalista társadalom ellentmondásainak kiéleződésével. A társadalmi-gazdasági válságokból kiutat kereső tőkés csoportok a szociológiát a polgári társadalomtudomány egyik legnagyobb érdeklődésre számot tartó ágává tették.

A mai polgári szociológia számos ágazatra tagozódik. Ezek közül a legjelentősebbek: *az iparszociológia, a faluszociológia, a családszociológia,* a *kiscsoportok szociológiája* és az *üzemszociológia.* Az egyes szakágazatok az utóbbi években közel kerültek a kapitalista vezetés gyakorlati kérdéseihez, és segítséget adtak a kapitalista üzemek irányításához. A jelenségek magyarázatával azonban adósok maradnak, téves úton járnak.

Alapvető különbség van a *marxista* és a *polgári* szociológia között. A *marxista szociológia* feladata a jelen történelmi korszak időszerű kérdéseinek, a szocialista társadalom építésének, az emberek közötti új viszonyok, az új életforma, az erkölcs kialakulásának tanulmányozása, a történelmi materializmus módszerei szerint. A *marxista szociológiai* kutatás a társadalom életének és elemeinek legkülönbözőbb területeire, a gazdasági életre, az emberek mindennapi életére, a családi és házassági kapcsolatokra, a közvéleményre, a dolgozók szakmai és kulturális fejlettségének színvonalára terjed ki. A *marxista szociológiai* kutatás mintaképe *Lenin „Nagy kezdeményezés"* c. munkája, mely az első kommunista szombatok történelmi jelentőségét elemzi.

E cikk keretében csak az üzemi szociológia feladatával és jelentőségével foglalkozunk.

Az *üzemszociológia* a polgári szociológiában is csupán az utóbbi évtizedekben alakult önálló tudományággá. Kialakulása a legszorosabban összefügg a polgári szociológusoknak azzal a felismerésével, hogy a munkások teljesítménye és a munkások társadalmi, tudati, érzelmi viszonyai között szoros összefüggés van, és ez utóbbiak sok esetben (bizonyos színvonal elérése esetében) nagyobb hatást gyakorolnak a termelékenységre, mint az anyagi tényezők.

Az elmúlt évek tapasztalatai bizonyítják, hogy az emberi kapcsolatok vizsgálata a szocialista társadalomban sokkal nagyobb jelentőségű, mint a kapitalizmusban. Az üzemszociológiai vizsgálatok a problémák reális elemzésével segítséget nyújtanak ahhoz, hogy korrigálható legyen a nálunk is egyoldalú technikai, gazdasági szemlélet. A szocialista forradalom hivatott arra, hogy a munkás és a munka között az elmúlt társadalmi rendben kialakult elidegenedést megszüntesse, és kialakítson egy új munkaviszonyt.

A termelés szocialista jellegének érvényre juttatásakor igen komoly felelősség hárul a munkahelyek vezetőire. Szükséges a dolgozók tájékoztatása, a munkahely életébe való bevonása, véleményük meghallgatása és a szocialista tudat kialakítása.

A megfelelő emberi kapcsolatok kialakításához az *üzemi szociológia* nagy segítséget nyújthat. A gazdasági kollektíva rétegeződésének vizsgálatakor ismerni kell a fizikai és szellemi dolgozók közötti arányt, a dolgozók képzettség szerinti megoszlását.

A szocialista társadalomban új tartalmat kap a vezető és a beosztott kapcsolata is. A *szocializmus* a szellemi és a fizikai munka ellentmondása feloldásának is jelentős állomása, de nem befejezése. A *szocializmusban* eltűnik a fizikai termelőmunka és a szellemi munka között levő érdekellentét, mert a fejlődésben a fizikai és a szellemi dolgozók egyaránt tagjaivá válnak az egységes termelési kollektívának. A munkaszervezetben elfoglalt hely kifejleszti azonban a szocializmusban a vezető és a vezetett közötti ellentmondás sajátos formáját. Az ellentmondás leküzdésének útja a vezetés további demokratizálása, a fizikai dolgozók tömeges bevonása a termelés irányításába.

A vezető és beosztott új szocialista viszonyát fejezi ki a szocialista brigádok tevékenysége. E brigádok működése nemcsak a termelékenység növelésében, hanem a szocialista tudat kialakításában is figyelemre méltó. A kulturális és a technikai színvonal emelése érdekében végzett munkájukkal elősegítik a szocialista életmódra való nevelést is.

Az üzemi szociológiának alapvető feladata többek között azoknak az okoknak a vizsgálata is, amelyek a dolgozók munkahely-változtatásához vezetnek. A munkahelyváltozások okai között nem feltétlenül áll első helyen a dolgozók kereseti lehetősége, vannak ennél lényegesebb okok is, amelyek a dolgozó kollektíva magatartásában, véleményében tükröződnek. A nem megfelelő *„üzemi klima"*, a munkahely egészségtelen légköre gyakran okozója annak, hogy a munkások egy része elhagyja munkahelyét. *Ilyen jelenségek a közlekedés területén sem ismeretlenek.*

A vezetés számára elengedhetetlen a munkaerő-forgalom vizsgálata. Fel kell tárni a munkaerő-vándorlás okait, a helyes munkaerő-gazdálkodás, a munkafegyelem megszilárdítása és az eredményes termelőmunka előfeltételeinek biztosítása érdekében.

A munkaerő-vándorlás a közlekedés területén csökken. Ez lényegében az utóbbi időben végrehajtott bérrendezések és egyéb munkaügyi szabályozások következményei. De a javuló tendencia ellenére is *vizsgálni kellene azt, hogy a kilépett dolgozók mennyi ideig tartózkodtak munkahelyükön, milyen szálak fűzték őket munkahelyükhöz, és milyen okok miatt távoztak el onnan.* Az okok ismerete olyan intézkedésekre adhat alapot, amelyek egyaránt szolgálhatják a dolgozók egyéni érdekeit és a munkahely összességének az érdekét is.

Külön kell foglalkozni a vezetőknek *a 30 éven aluli fiatalok* problémáival. Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy a kilépett dolgozók nagy része még egy esztendő szolgálati idővel sem rendelkezik, a kilépők *70 százalékának* a szolgálati ideje pedig rövidebb, mint *5 esztendő.* Hasonló jelenséggel külföldön is találkoztak. A vizsgálatok megállapították, hogy az új munkások nagy részének kilépése a munkahelyről összefügg azzal, hogy a *munkahelyeken levő baráti kör mennyire zárt, befogadja-e magába az újonnan jöttet, vagy sem.*

Talán az előzőekben vázoltak is rámutattak arra, hogy a munkahelyek társadalmi és gazdasági vezetőinek miért kell foglalkozniuk szociológiai kutatásokkal, és hogy ezek az eredmények milyen segítséget jelenthetnek a feladatok megoldásában. A szocialista vezetőnek nemcsak gazdasági eredmények elérése a feladata, hanem olyan kollektíva kialakítása is, amely a termelési eredményeken kívül nagymértékben hozzájárul a szocialista társadalom tudati elemeinek kialakításához.

Buják Konstantin,
a KPM Személyzeti
és Munkaügyi Főosztályának
vezetője

A baleset üzemi jellegének meghatározásáról

Az utóbbi időben több újság és folyóirat foglalkozott azzal, hogy özvegyi vagy egyéb nyugdíj megállapításánál *mi tekintendő üzemi balesetnek.* A közleményben foglaltakat több helyen az üzemi balesetek bejelentésére is vonatkoztatták. A félreértések szükségessé teszik, hogy a baleset üzemi jellegének elbírálásával kapcsolatos kérdések egyértelműen tisztázva legyenek.

Jelenleg az üzemi baleset fogalmát két érvényben levő jogszabály határozza meg.

Társadalombiztosítási szolgáltatások szempontjából az *1958. évi 40. számú törvényerejű rendelet 7. § (2)* bekezdése szerint üzemi baleset a munkaviszonyból folyó kötelezettségek teljesítésével összefüggésben az üzemben vagy üzemen kívül bekövetkezett baleset. Ezt kiegészítette *a 67/1958. (XII. 24.) Korm. számú rendelet 8. §-a azzal,* hogy üzemi baleset az is, mely a dolgozót munkába vagy onnan lakására (szállására) menet éri.

Mi tekinthető üzemi balesetnek?

A balesetek bejelentése és nyilvántartása szempontjából *a 2/1962. (III. 10.) Mü. M. számú rendelet határozza meg az üzemi baleset fogalmát,* mely szerint: statisztikai adatszolgáltatás szempontjából üzemi balesetként kell nyilvántartani minden olyan balesetet, tekintet nélkül a munkaidőre, mely a vállalat dolgozóját

a) a vállalat telephelyén érte, vagy

b) a vállalat telephelyén kívül a vállalat rendelkezése folytán — vagy enélkül is a vállalat érdekében végzett munka során érte, ide értve az ezzel kapcsolatban bekövetkezett közlekedési balesetet is.

A baleset akkor is üzemi balesetként kell nyilvántartani, ha az a dolgozót a munkaköri, illetve a munkafegyelemre vonatkozó szabályok megszegése miatt (például: engedély nélkül végzett munka, feketefuvar alkalmával) érte. Ha azonban a dolgozót munkába menet, illetve munkából jövet érte baleset, a statisztikai adatszolgáltatás szempontjából nem minősül üzemi balesetnek.

A kétféle meghatározásra azért van szükség, mert *más célt szolgál az üzemi baleset fogalmának meghatározása a társadalombiztosítási* szolgáltatások és *más a balesetek* bejelentése és *nyilvántartása szempontjából.*

A társadalombiztosítási szolgáltatások szempontjából történő meghatározás célja, hogy a közösség érdekében végzett munka során balesetet szenvedett dolgozók vagy hozzátartozóik — az általános társadalombiztosítási szolgáltatások keretein belül — nagyobb segítséget és védelmet kapjanak. Ezért itt az üzemi baleset üzemi jellegének elbírálásával kapcsolatos kérdések egyértelműen tisztázva legyenek. Ezért itt az üzemi baleset fogalmának meghatározása a munkaviszonyból eredő kötelezettségek teljesítéséhez kapcsolódik.

A vezetők felelőssége

A balesetek bejelentéséről és nyilvántartásáról szóló rendelet szélesebb körre terjeszti ki az üzemi baleset fogalmát, mivel a balesetek megelőzésének elsősegítése a célja. Éppen ezért nemcsak a munkaviszonyból eredő kötelezettség teljesítése közben elszenvedett balesetet minősíti üzeminek, hanem minden olyan balesetet is, mely a vállalat dolgozóját a munkaköri, illetve a munkafegyelemre vonatkozó szabályok megszegésével éri. *A vállalat kollektívája, különösen a vezetők sokat tehetnek a szabályok betartása,* a fegyelem megszilárdítása és ezen keresztül az ilyen balesetek megelőzése érdekében.

Ezért fontos, hogy ezek az esetek is bejelentési kötelezettség alá essenek, ki legyenek vizsgálva, valamint *intézkedések történjenek a hasonló esetek megelőzésére.* Ezt szolgálja az is, hogy a vállalat munkájának értékelésénél az üzemi baleseti helyzet alakulását minden esetben figyelembe kell venni.

Fusizók, figyelem!

Nem volna ugyanakkor helyes, hogy társadalombiztosítási vagy nyugdíj szempontjából előnyben részesüljön az olyan ember, *aki például az üzemben engedély nélkül végzett munka (fusizás)* vagy a vállalat gépkocsijával *feketefuvar* közben szenved balesetet.

Az említett példáknál nemcsak a munkavédelmi, hanem a társadalmi tulajdon védelmére vonatkozó szabályokat is megsértették.

Az üzemi baleset fogalmának ilyen kétféle meghatározására ezért a továbbiakban is szükség van.

Az egyes eseteknél mindig csak azután lehet állást foglalni, ha el van döntve, hogy a *társadalombiztosítás* vagy a *bejelentés szempontjából* vizsgáljuk-e azt. Ennek alapján kell a megfelelő rendelkezéseket alkalmazni.

Rendezetlen szerelvények

LÁTOGATÁS SZIGETVÁRON

Szigetvár! Rég jártunk itt, s azóta gondjaik, mondanivalójuk bizony jócskán összegyűlt. Az állomáson nem panaszkodnak ugyan, de hangjukból érződik, hogy több megértést, több segítséget várnak.

Aracsi József állomásfőnökhelyettes és *Tompa László,* a segédhivatal vezetője a forgalmi naplót mutatják.

Felelőtlen vonatösszeállítások

Egy bejegyzés a sok közül: *„A 2476/II. sz. vonat 6,10 órakor érkezett az állomásra. 11 rakott kocsit hozott, s ez a hosszú szerelvényben négy különböző helyen volt. A tolatás megkezdésekor mindössze 7 kocsi maradt állva. A vonat csak egy kísérővel közlekedett. Ez a felelőtlen vonatösszeállítás 180 perc kiesést okozott Szigetváron.* Aláírás: *Kovács Ernő* forgalmi szolgálattevő."

— Ez ugyan régebben történt — mondja a főnökhelyettes —, *de nincs olyan hét, hogy hasonló eset ne ismétlődjön. Különösen a Gyékényesről érkező tehervonatokkal van sok baj. De a barcsiak sem rendezik a kocsikat, pedig ők megtehetnék.*

Szigetváron nincs állomási tartalék, s a tolatásokat a kaposvári személyvonat kísérői végzik. Sajnos, nagyon sokszor pihenő idejükben kell a kocsikat rendezni. Előfordult, hogy 23 órakor érkeztek meg Szentlőrincről, személyvonatjuk 5,30 órakor ment volna tovább, de a kocsirendezés miatt hajnali 2,30 órakor fel kellett kelniük. A kaposváriak — úgy érezzük, jogosan — zúgolódnak is.

— Az elkövetkezendő hetekben — mondja Tompa László segédhivatal-vezető —, *csak Nagyharsányból 300 vagon követ várunk. Azonkívül több vagon kohósalak jön Dunaújvárosból, kavics Gyékényesről.* De az őszi munkában még 1400 vagon cukorrépát is el kell szállítani és ki kell szolgálni a Faipari Ktsz-t, a malmot, a termelőszövetkezeteket és a konzervgyárat. Ezeket a kocsikat is csak a kaposvári személyzettel tudjuk rendezni, kiállítani.

Amikor a szükség úgy kívánja — s ez gyakran van —, az átállítós tehervonattal az állomásfőnök vagy a forgalmi vizsgával rendelkező *Welsch Tiborné* távirász megy át Szentlőrincre. Csak így tudják teljesíteni a kocsitartózkodási tervüket.

Lelkiismeretesen dolgoznak

Ami a terveket illeti, azzal mégsincs baj, mert munkájukat lelkiismeretesen végzik. A kocsitartózkodásnál 93,14 százalékot értek el, ez 1,14 százalékkal jobb az élüzem szintnél. A kocsitartózkodási tervük pedig 100,39 százalék.

A kocsikat helyesen válogatják ki, s a lehetőséghez mérten, a megfelelő árut a megfelelő kocsiba rakják.

Eredményeik azt bizonyítják, hogy *Szigetváron jó kezekben van a vasút.* Még a pihenőidejük rovására is eleget tesznek kötelességüknek. Az állomás kollektívája — ide értjük a kaposvári személyzetet is — érzi és tudja, hogy az éves feladatokat csak nagyon erős, feszített munkával lehet elvégezni.

De feltétlen megérdemelnék a nagyobb segítséget.

Szerényi József

Baleseti krónika

Október 14-én a *Kőolajipari Vállalat* Soroksári úti ipartelepén tolatás közben az *FA 97—94* rendszámú tehergépkocsi lesodorta a mozgásban levő *M 44 104 sz. Diesel*-mozdony hátsó lépcsőjén álló *Kanyik János* kocsirendezőt. Nevezett a helyszínen meghalt.

☆

Október 21-én Székesfehérvár állomáson a vonatszámban közlekedő 406. sz. vágánygépkocsira kíméletlenül rájárt az őt követő 610. sz. vágánygépkocsi. Az ütközés következtében a 610. sz. vágánygépkocsi vezetője súlyos agyrázkódást, utasa, Gömbös József műszaki intéző pedig könnyebb sérüléseket szenvedett. A balesetet figyelmetlen szolgálatellátás idézte elő.

☆

Október 27-én a debreceni műhelyszertár III. vágányán közlekedő 326 312. sz. műhelyi tartalék elütötte a III. vágány úrszelvényében közlekedő motoros targoncát. A baleset következtében személysérülés nem történt. A motoros targonca erősen megrongálódott. A balesetet a tartalék vonatszemélyzet szabálytalan munkája okozta, mert nem győződtek meg a tolatás zavartalanságáról.

☆

Október *27-én Ludas* és *Nagyút* állomások között a *402/a sz.* vonat elütötte a *Hatvan—füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség* gépesített mozgó pályamesteri szakaszának két benzinmotoros síncsavarozó gépét. Az elütés következtében jelentős anyagi kár keletkezett, és *Rajnai János* gépkezelő pályamunkás a kiömlő, meggyulladt benzintől I. fokú égési sérülést szenvedett. A balesetet a kijelölt figyelőrök hanyag szolgálatellátása okozta.

☆

Október 31-én Komárom és Ács állomások között a közlekedő 26. sz. vonat elütötte az 51. sz. veszteglő vonatról leszálló és az úrszelvényben figyelmetlenül tartózkodó Csörgei Ferenc vonatfékezőt, aki súlyos sérüléseket szenvedett.

★

November 1-én Dombóvár állomáson kocsiakasztás közben a csavarkapocs helytelen fogása miatt Dékány Ferenc kocsirendező jobb kezének ujjai a tenóhorog és a csavarkapocs közé kerültek.

☆

November 8-án, 19.45 órakor Ács állomáson a 16. sz. vonat 55 006. sz. villanymozdony-vezetőjét, Deák Istvánt, gépjavítás közben súlyos áramütés érte. A villanymozdony-vezető a kórházba szállítás után meghalt.

H. K.

Életmentő vonatvezető

Október 28-án reggel sűrű köd ereszkedett *Budapestre.* A rossz látási viszonyok miatt lelassult a forgalom közúton és vasúton egyaránt.

A Nyugati pályaudvaron az egyik késve érkező szerelvény még benn állt a szegedi gyorsvonat vágányán. Jóllehet a hangszóró szüntelenül figyelmeztette, irányította az utazóközönséget, mégis, amikor tolt ki a szegedi gyorsvonat vágányáról a kocsisor, *egy fiatal nő ügyetlenül ugrott le az egyik kocsiból.* Elvágódott és a következő pillanatban már teste fordult is a kocsisor alá. A döbbenetes jelenet láttán *Szabó Dezső vonatvezető nem vesztette el lélekjelenlétét,* egy gyors mozdulattal sikerült a fiatal lány testét kirántania a kerekek alól.

A halottsápadt, 21 éves M. I. szegedi orvostanhallgatónő könnyes szemmel mondott köszönetet az életmentő vonatvezetőnek.

— g —

Egészségügyi hét a miskolci fűtőházban

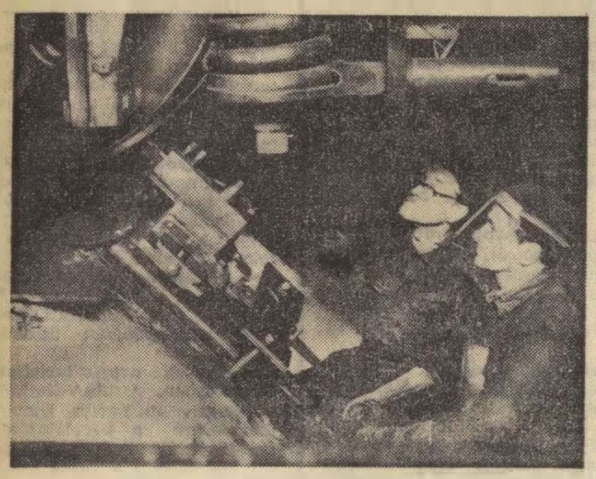
A miskolci fűtőház Vöröskereszt szervezete és a szakszervezeti bizottság üzemegészségügyi albizottsága a szolgálati hely egész területén *üzemegészségügyi hetet rendezett.*

Ebből az alkalomból külön munkatervet készítettek, amelyben megszabták az elvégzendő feladatokat. Nagy gondot fordítottak az üzem rendjének, tisztaságának, egészséges munkakörülményeinek rendezésére. Több egészségügyi előadást is tartottak a fertőző és az influenzás betegségekről. A női dolgozók részére pedig a Vörösmarty Klubban *A nők védelmében* címmel nőket érintő kérdésről beszélgettek.

Az egészségügyi hét keretében térítésmentes, véradónap is volt, ahol 101 dolgozó adott vért.

A kiselejtezett esztergagép ismét dolgozik

Nagy jelentőségű újítás a Keleti fűtőháznál



Munkában az esztergagép

(Hemző Károly felvétele)

Sokszor elhangzik a vasút területén, hogy nincs mit újítani, mert a jelenlegi gépeken, berendezéseken már megújítottak mindent. Többen azzal érvelnek, hogy a feladattervek magasak. Ahhoz kísérleti műhelyre és egyéb felszerelésekre lenne szükség.

Sokan vannak, akik ezeket a nézeteket vallják, és nem gondolnak azokra a műszakfejlesztési és üzemszervezési témákra, amelyek megoldatlanok.

A villamosított és dieselesített fűtőházaknál a mozdonykerék-abroncs esztergálása nagy munkát jelent.

A kerekek esztergálását az *Északi Járműjavító ÜV*-nél végezték. A meglevő berendezések a kerekek megmunkálását csak úgy tették lehetővé, ha a mozdonyokat kikötötték. Ilyen esetekben, sajnos, 30 napig, vagy még tovább is, kieset a mozdony a termelőmunkából. A költségeket az is tetézte, hogy a vonalpróba megtartása után lehetett csak a hones fűtőháznak visszaadni a mozdonyt.

A vasutas dolgozókat hosszabb ideje foglalkoztatta az a gondolat, hogyan lehetne a kerék felületét úgy megmunkálni, hogy ne legyen szükség azok kikötésére.

A *KPM I/7. A.* osztály *1965.* évi újítási feladattervének *8.* pontja *3000* forint céljutalmat tűzött ki annak az újítónak, aki egyszerű szerkezeti elemek alkalmazásával oldja meg ezt a feladatot.

Többen javasolták, hogy padlószint alatti esztergálással végezzék el a munkát, de az ötletnél nem jutottak tovább, a javaslattevők nem adták meg a megoldást. Mivel az *I/7. A.* felhívásának határidejére nem érkezett javaslat, nyugati tőkés országból kívánták a beszerzést megvásárolni.

A Keleti fűtőházban *Kurucz József* műszaki főintéző és munkatársai is érezték azokat a nehézségeket, amit a padlószint alattai eszterga hiánya okozott.

A kényszer és az alkotókészségük egy új konstrukciót szült. Egy kiselejtezett esztergapadból elkészítették a padlószint alatti kerékesztergát.

Az esztergapad szárnytartóit elképzeléseik szerint az egyik szerelőaknában az oldalfalak megszélesítésével, megfelelő megtámasztás mellett beépítették. A megmunkálandó kereket hidraulikus emelő segítségével megemelték úgy, hogy az a vágánytengelyre merőleges legyen, a kerékpártengely vízszintesen álljon, és e helyzetből oldalirányba ne tudjon mozdulni. *Ezzel a szerkezettel megteremtették azokat a lehetőségeket, mint a kikötött kerekek esetében.* A mozdony motorjának felhasználásával pedig gondoskodtak a kerék meghajtásáról, és így a padlószint alatti esztergálásnak már nincs akadálya.

A szerkezet kiállta a kezdeti próbát, és két napra lerövidítette a kerekek megmunkálását.

Kurucz József tovább keresi a lehetőségeket, hiszen a megfelelő teljesítményű dinamóval mindkét kereket egyszerre lehetne megmunkálni. A nyomkarikán kívül az egész futófelületnek másolószerkezettel való végzése még jobb minőségű munkához vezetne. Az *Északi Járműjavító ÜV*-nél van ilyen szerkezet, s beszerzése sem jelenthetne nagy akadályt.

Amennyiben az elképzelések valóra válhatnának, a kerekek megmunkálási ideje a jelenleginek a felére lecsökkenne.

A sikerhez csak egy kis jóindulatú támogatásra van szükség, és megoldható, ami sokak szerint lehetetlennek látszott.

Új könyvek

ÁPRILY LAJOS: FECSKÉK, ÖZEK, FARKASOK

A kitűnő költő új kötete — versek helyett — ötven elbeszélést tartalmaz. Áprily eleven élményei, megfigyelései az állatvilág gazdag életébe nyújtanak betekintést. Az elbeszélés értékét, érdekességét hatásos módon fokozzák Szántó Piroska jól sikerült illusztrációi.

DARVAS JÓZSEF: A LEGNAGYOBB MAGYAR FALU

Darvas két szociográfiáját — egy 1936-ban született és egy felszabadulás után készült írását —, tartalmazza a kötet. Két Orosházát ismerünk meg a két írásból, az egyik a Horthy-korszak „legnagyobb magyar faluja", a másik a felszabadulás utáni problémákkal küzdő, de egyre emelkedőbb tendenciájú város. Az első írás a pusztulás, a nyomor elien küzdő Orosházáról szól, a második viszont annak a húsz évnek adja elemzését, amelyről az író a következőket mondja: „Nehezebb, küzdelmesebb, ellentmondásosabb lett az azóta eltelt 20 esztendő, mint vártuk. De mégis, ez a húsz év rakta le egy megújuló Orosháza alapjait."

DÉNES ZSOFIA: GYALOG A BALOLDALON

A nyolcvanéves írónő életrajzregénye első kötetének, az Egyszeri kalandnak a folytatása ez a könyv. Rendkívül bonyolult korszakot dolgoz fel Dénes Zsófia. A világháború, a Tanácsköztársaság, a Tanácsköztársaság leverését követő fehérterror kezdetének kora tárul elénk az írónő élményekben gazdag életén keresztül. A regény — egyéni problémáin keresztül is —, egy egész társadalom és történelmi korszak izgalmas, feszültségekben bővelkedő képét tárja az olvasó elé.

Képek az úttörővasútról

A hűvösvölgyi végállomás felé kanyarog a vonat. Kis barna fiú a jegyvizsgáló pajtás: Ábrahám István, VII. osztályos tanuló.

Kis ember, nagy váltó

— Milyen pályát választottál?

— Vasutas leszek. Nagyon megszerettem a vasutat — teszi hozzá magyarázkodva.

A gyerekek szeretik és élvezik ezt a komoly kirándulást, amit az iskola padjaiból tesznek a felnőtt munkába, a felnőttek közé.

★

Németh György főintéző, a hűvösvölgyi állomás főnöke, szelíd szeretettel magyaráz, tanít. Ha kimarad egy vonat bejegyzése a naplóból, mosolyogva pótolja.

— Jaj, ebédeltem! De azért nem felejtettem ám el — kap szájához a rendelkező, egy apró termetű, kékszalagos kislány.

— Nem baj, Kamilla — felel a főnök, aztán elmondja, hogy a gyerekek milyen szorgalommal látják el a feladatukat. Szolgálatkészek, becsületesek. Nemrégiben például megtalálták és visszaszolgáltatták egy lengyel turista igazolványát és pénztárcáját 2600 forinttal, egy öttagú csehszlovák csoport útleveleit és egyéb értékeit.

★

A forgalom a szép őszi napokban alig hagyott alább. De még nagyobb lehetne a forgalom, ha több propagandát kapnánk. A szállodákból egyremásra kérdezik, hogy jár-e az úttörővasút?

— Igen — mondja Timkó Gyula felvigyázó — az IBUSZ egymás után hozza a külföldi csoportokat a Nagyvendéglőbe. Egy estére, vacsorázni, táncolni. És azok elmennek anélkül, hogy megismernék a vasútunkat. Nyugati országokban ilyet nem látni.

— Plakát kellene, négy nyelven. Különféle tájékoztatók.

— Ismertetni kellene, hogy ünnepnap 25, hétköznap 45 percenként indítunk. A táj mindig vonzó. Télen, nyáron, ősszel, tavasszal.

— Előre! — mosolyog be az ajtón André Gyula vonatvezető.

★

S az úttörővasútra a mosoly jellemző. Mindenki mosolyog, a „nagy" vasutasok, a „kis" vasutasok, az utazó gyerekek, a külföldi turisták. Es talán még az új mozdonyok is mosolyogva várják a következő nyarat.

Sarkady Mária

Nemcsak a fényképezőgép lencséje előtt ilyen kedves, bájos ez a kis úttörővasutas kislány, hanem mint jegykiadó, az utasokkal szemben is előzékeny, barátságos

(Horváth Erika felvételei)

NEM HIÁBA FÁRADOZTAK

Régi és tegyük hozzá jogos panasza volt a vonatkísérőknek, hogy a jubileumi jutalom kifizetésénél csak a rangfokozati és munkaköri bérüket vették figyelembe. A bér közel 4 százalékát kitevő változó illetményt nem.

Számtalan panasz, kérelem hangzott el az ügyben. Hiába álltak jól egyes fórumok ez ügyhöz, nem tudtak segíteni, mert szembe kerültek az utasításokkal, rendelkezésekkel.

A *Nyugati pályaudvar* vonatkísérői, élükön *Papp József* főellenőrrel, panaszukkal a munkaügyi miniszterhez fordultak. Onnan az ügy átkerült a budapesti igazgatóság munkaügyi osztályára. Ott is elutasították a kérelmet.

A beadvány szerzői nem nyugodtak bele az elintézésbe. Megkeresték a miniszterelnökséget, a Népszabadságot. Az ügy a fenti két szervtől elkerült a Szakszervezetek Országos Tanácsához. Ott megalapozottnak látták a kérelmet és tüzetes vizsgálat céljából áttették az ügyet a vasutasszakszervezethez. Közben a SZOT a törvényerejű rendelet megváltoztatására tett javaslatot.

S a fáradozás nem volt hiábavaló!

A Hivatalos Lap 37. számában megjelent a módosítás, azaz a Munka Törvénykönyve MÁV Végrehajtási Utasításának kiegészítése, mely szerint az utazószemélyzetnél alapbérnek tekintendő a normál teljesítményért járó változó illetmény összege is.

— gergely —

80 000 kocsit raktak 9 hónap alatt

Dunaújváros helytáll a versenyben

A pécsi igazgatóság egyik legnagyobb forgalmú szolgálati helye *Dunaújváros* állomás. Tervük teljesítéséről és gondjaikról beszélgettünk *Csapó József* állomásfőnökkel és *Kiss Antallal*, a kereskedelmi szolgálat vezetőjével.

— Nem panaszkodhatunk — kezdte az állomásfőnök —, a feladatainkat eddig jól megoldottuk. Tehervonataink átlagos terhelése a tervezett *945 tonna* helyett elérte a *974 tonnát*. Elismeréssel kell szólnom a dunaújvárosi fűtőház mozdonyvezetőiről, akik nem húzódnak a jól terhelt vonatok továbbításától sem.

— Hogyan alakult a tehervonatok menetrendszerűsége?

— Az idei tervünk *72 százalék*, a jelenlegi eredmény pedig *84,5 százalék*. A személyvonati menetrendszerűség is jobb a tervezettnél, bár a csatlakozások néha késedelmet okoztak.

A kereskedelmi állomásfőnök-helyettes az áruszállítás helyzetét ismertette.

— Az őszi csúcsforgalmat észrevesszük, bár nem jelentkezik túlzottan — mondta. — Elsősorban a darabáru-forgalmunk növekszik. Az elmúlt 9 hónap alatt 80 000 kocsit raktunk meg. Tévedés lenne azt hinni, hogy Dunaújvárosban csak nyersvasat és más kohászati terméket raknak vagonba. Jelentkezik nálunk a mezőgazdaság is. Szállító partnereink közé tartozik öt termelőszövetkezet és egy központi MÉK-raktár. Eddig több mint 120 vagon zöldbabot, zöldborsót, görögdinnyét és szilvát indítottunk útnak.

— Dunaújváros állomás munkaerőhiánya régi probléma. Sikerült-e megoldást találniuk?

— A férfi munkaerő most is gond — válaszolt Csapó elvtárs. — Olyanok jönnek hozzánk, akiknek munkakönyvét már *15 bejegyzés is „terheli"*. Helyettük inkább nőket alkalmazunk. Már négy vonatkísérő, hat váltókezelő és 60 raktárnok női dolgozónk van. *Állomásunk létszámának 28,2 százaléka lány és asszony.* Munkájukra nem panaszkodhatunk, a továbbképzésük is szépen halad.

A vasutasnők a szocialista brigádokban is jól megállják a helyüket.

Gondot okoz itt is, hogy több vállalat éjjel és vasárnap nem rakja ki a címére érkezett árut. Előfordul, hogy az *5. számú Épületelemgyár* 10 tonnás küldeménnyel 60 tonnás kocsit foglal el. A diszpozíciók összevonásával lehetne javítani e kocsik kihasználásán is.

Dunaújvárosban is napirendre került a téli felkészülés. Az állomás KISZ-fiataljai társadalmi munkával is segítik ezt: *megkezdték a vágányok takarítását.* Az elhullott tárgyak különösen veszélyesek lehetnek, ha belepi őket a hó.

L. J.

„ANGOL HIDEGVÉR"

— Budapest — Keleti-pályaudvar — kiáltotta katonásan a jegyvizsgáló, amikor megállt a Wiener Walzer. Csak úgy, mint máskor, nagy volt a sürgés-forgás. Sűrűn koppant a lakatosok kalapácsa a kerekeken.

Egyszerre csak hire terjedt, hogy az egyik kocsit ki kell sorozni a vonatból. Itt-hordárok, ott az utasok küszködtek a csomagjaikkal.

— Mindenki leszállt? — kiáltott nagyot egy jegyvizsgáló.

— Nem! — válaszolt az egyik hordár és mutatott a kocsiban fent levő csomagokra. Néhány vasutas felugrott, hogy sürgesse a leszállást. Ekkor látták, hogy a kofferek mellett egy szőkefürtű, kékszemű, 9—10 hónapos körüli kis gyermek elhagyottan vár sorsára.

— Ilyen még nem volt! — mondták a vasutasok, s mert sürgős volt a tolatás, a gyereket és bőröndöket lerakták a kocsiból.

— A bőröndökkel csak lesz valami, de a gyerekkel mit kezdünk? — így a bajuszos dajka, aki ügyetlenül vitte a babát. Majd a nemzetközi információs — Tasnádi Imréné — vette kézbe a kicsikét.

— Már összebarátkoztak az asszony és a gyermek, amikor nagy sebbel-lobbal — kezükben levelezőlapok és egyéb apróságok — egy fiatal pár futott a vonat felé. Pillanatok alatt sápadtak el mindketten, amikor a gyermek és a táskák nyomát helyét látták.

Riadt angol szavak repkedtek.

Csak akkor tért vissza a vér az arcukba, amikor a bőröndöket és az ideiglenes mama, Tasnádiné haját simogató gyermeket megpillantották.

Aztán felpakoltak és máris indult a vonat...

A gyermek, mintha mísem történt volna, aprócska kezeivel integetett a vasutasoknak.

— lyf —

A pipereszappan és a boldogság...

Kató egy dunántúli faluból került a kis mátrai üdülőbe, Edit egy alföldi városból.

A véletlen aztán úgy hozta, hogy közös szobát kaptak, s mert fiatal lányok gyorsan barátkoznak, nyomban összemelegedtek.

Estére már a szívüket is kiöntötték egymásnak.

Edit elmesélte, hogy a vőlegénye mérnöknek készül, és jövő nyárra tervezik az esküvőt. Kató meg elmondta, hogy reménytelenül szerelmes egy bizonyos Pistába, akivel együtt dolgozik.

— És ő tudja, hogy szereted? — kérdezte Edit.

— Már honnan tudná? — sóhajtott Kató. — Jön-megy mellettem, észre se vesz...

— Hát hívd fel a figyelmét magadra!

— Hogyan?

— Úgy, hogy szép vagy! Hiszen a szépség ma már nem isteni adomány. Amióta a kozmetikát feltalálták, minden nő olyan szép lehet, amilyen akar. Ápold és csinosítsd magad. Meglátod, nem marad el a hatás.

— Csakhogy én nem értek a kozmetikához! — mondta Kató.

— Akkor épp ideje, hogy beletanulj! — húzódott közelebb Edit. — Kezdjük mindjárt az elején: milyen szappannal szoktál mosakodni?

— Mikor milyen van!

— Talán még lúgos mosószappannal is?

— Hát...

— No, hiszen! Elég hiba. Mert amilyen jó a mosószappan a mosáshoz, olyan káros a mosdáshoz. Ismered te egyáltalán a pipereszappanokat? Tudod, hogy melyik milyen?

— Nem én.

— Akkor vegyük sorra őket, mert van ám sok. Elsősorban az EXOTIC. Ez jó zsíros, főleg a szárazabb bőrűek kedvelik. És mintha ezer virág illatát éreznéd egyszerre, ha mosakszol vele. Aztán az ugyancsak csupa illat CAOLA, amely enyhén szárító hatású, épp ezért a zsíros bőrűeknek való...

Meg a dúsan habzó, exkluzív illatú KÉKVÖRÖS és az ÓLEVENDULA, amely salátos, finom levendulaillatot áraszt...

— Jó érzés mosakodni velük?

— Istenil A hab-juk, mint a selyem és a bársony, az illatuk csodás, a ez az illat beszívódik a bőrbe, még órák múlva is érezni! Hidd el, ha az ember egy jó pipereszappannal mosdik, mindjárt kellemesebb a közérzete... Ami meg a férfiakat illeti, a jólápoltság az első, amire egy nőn felfigyelnek. Épp ezért a pipereszappan az alapja minden kozmetikának...

A két lány aztán még sokáig sugdolózott, kozmetikáról, szépségről, mindenféléről. S így volt másnap, meg harmadnap is. Annyira összeszoktak a két hét alatt, hogy szinte nehézükre esett a búcsúzás.

— Ugye, fogsz írni? — kérdezte Edit.

— Persze! — ígérte Kató. — S valóban, két hét múlva megérkezett az első levél. Mindössze ennyi állt benne:

„A PIPERESZAPPAN BEVÁLT. PISTA MEGKÉRTE A KEZEMET."

Edit elmosolyodott.

— Hogy ez kizárólag a pipereszappannak köszönhető, azt nem merném állítani! — gondolta. De hogy a pipereszappan erősen hozzájárult, annyi bizonyos.

(Kiskun)

Az NB I és NB I B-ben befejeződött a labdarúgó-bajnokság

A vasutas csapatok eredményesen szerepeltek

A labdarúgó-bajnokság NB I. B osztályában öt vasutas labdarúgócsapat is szerepel. Ezek közül éveken keresztül az első osztályban játszott a *Szombathelyi Haladás*, a *Budapesti VSC*, a *Debreceni VSC* és a *Miskolci VSC* csapata. Rajtuk kívül a *Győri MÁV DAC* képviseli még a vasutasszíneket.

A bajnokság befejeződött, s ahogy már két fordulóval ezelőtt is tudtuk, az első helyet a Dunaújváros szerezte meg. Annál nagyobb volt a küzdelem a második helyért. A Szombathelyi Haladás szinte az utolsó percig versenyben volt, *s csupán egy gól döntött a Diósgyőr javára.* A Szombathely így ismét — az NB I. B osztályában maradt.

A SZOMBATHELYI HALADÁS

csapata huzamos időt töltött az NB I-ben. *A gyakori edzőváltozások itt sem tudtak egyenletes fejlődést biztosítani.* Ez évben is edzőváltozásra volt szükség. A csapat tavaszi gyengébb szereplése is ennek tudható.

A jelenlegi edző, *Szöllősi Emil*, a csapat régi játékosa, nagy akarással és kellő türelemmel szervezte a csapatot, *ahogy az eredmény mutatja, sikerrel.* A szombathelyi együttesnek minden lehetősége megvan a további jó szerepléshez, s amit ebben az évben nem sikerült elérniük, azt minden bizonnyal a következő évben kiharcolják.

A BUDAPESTI VASUTAS SC

a várakozásnak megfelelően szerepelt. *A fiatalok egyre jobban beváltják a hozzájuk fűzött reményeket.* A jövőben, ha a tehetségükhöz szorgalom és rutin is párosul, jó játékkal rukkolnak ki a Szőnyi úti közönségnek.

A MISKOLCI VASUTAS SC

1965-ben feljavult. A múlt évben még a kiesés ellen küzdött. Az új edző, *Szücs Gyula*, a rutinos, idősebb játékosok mellé tehetséges fiatalokat állított csatasorba. *A felfrissítés használt.* A legjobbak közé küzdötték fel magukat. A küzdőszellem, a győzniakarás az idény végén egy kis sé alábbhagyott a miskolci együttesnél, de sikeres fejlődésük így is elismerést érdemel.

A DEBRECENI VASUTAS SC

a múlt évben még az NB I-ben szerepelt. Az év elején mindenki a visszakerülésben reménykedett. *Játékukkal azonban csalódást keltettek.* Igaz, hogy a volt NB I-es csapatok ellen minden csapat megkülönböztetett becsvággyal küzd, de erre a debreceni vasutasoknak is készülni kellett volna. Az edzőváltozás sem használt a csapatnak — mint ahogy nem használ év közben egyetlen csapatnak sem. Az új edző munkájához megértést. türelmet és időt kell biztosítani.

A GYŐRI MÁV DAC

a várakozásnak megfelelően szerepelt. Otthonában a nagy csapatok mumusa volt. Igen sok csapat vérzett el a győri vasutasok otthonában.

Az NB II. Keleti csoportjában a *Szolnoki MÁV* csapata váltakozó eredménnyel jelenleg a harmadik helyen áll. A *Szegedi VSE* viszont a 14. helyen.

Az NB II. Nyugati csoportjában a Pécsi Vasutas és a Székesfehérvári MÁV Előre váltakozó sikerrel szerepel.

A vasutascsapatok legeredményesebb szereplési területe az NB III. egyes csoportjaiban van.

ÉSZAK-KÖZÉP CSOPORTBAN:

a 30 éves jubileumát 1965-ben ünneplő *Ceglédi Vasutas* biztosan tartja kezében a bajnokságot, s reméljük, megszerzi az I. helyet.

ÉSZAK-NYUGATI CSOPORTBAN:

a *Soproni Vasutast* megelőzte a riválisa Soproni Textiles.

DÉL-NYUGATI CSOPORTBAN:

két vasutas egyesület, a *Nagykanizsai Vasutas* és a *Dombóvári VSE* közül valamelyik bizonyára megszerzi a bajnoki címet.

A csapatok küzdelmei nyomán egy-egy magasabb osztályba jutó egyesület fémjelzi, hogy a vasutas labdarúgósport jó úton halad.

A. J.

Porkoláb bácsi

Tapolca Porkoláb bácsija nyolcvanhárom éves. Porkoláb bácsi Tapolcája pedig legalább kétezer. Ebben a városias nagyközségben úgy tűnik, hogy minden korábban kezdődik és minden tovább tart, mint másutt. A régi Róma útcsomóponti települése ma is közlekedési gócpont. A községet jórészt vasutasok, a ma közlekedésének munkásai lakják. Így októberben valahogy azt kell hinni, hogy nyár van, az aratás ideje, hisz mindenki készül a szüretre, a badacsonyvidéki aratásra.

A szép verőfényes hosszú ősz, napsugarával bearanyozza a hegyek koszorúzta Tapolcát, melynek szélén a domb aljában, füstölgő mozdonyok, összecsattanó ütközők világát találjuk. Óles plakátok hirdetik a Déryné Színház vendégjátékát, a szüret utáni első szombatra. A Batsányi János Vasutas Művelődési Ház ad otthont a kultúrának.

Az igazgatói iroda ajtaját nem érdemes becsukni, mert félpercenként újból és újból nyílik, jönnek a jegyekért, bérletekért. Szikár, egyenes tartású öregember lép be: — Porkoláb Mihály bácsi. A vasút öreg, de fiatalosan mozgó nyugdíjasa 1907-ben ifjú emberként lépett szolgálatba és mint mondja, csak 1913-ban kapta meg Tapolcán raktárnoki helyét. A negyvenes évek elején ment nyugdíjba, de azelőtt is és most is második otthona ez a ház.

Felnevelt nyolc gyereket, van köztük orvos, mérnök és vasutas is. Érdemes volt, mondja, mert jók hozzá mindannyian, gondoskodnak róla, tisztelik, szeretik őt. Kerékpárján lekarikázik az állomáshoz, megveszi a kultúrotthonban a két jegyet. Míg Porkolab mama az ebédet főzi, elbeszélget egy kicsit, majd a domb aljáig elhajt a két kerékben, ott leszáll róla. S mivel a fölfelé vezető úton olyan jólesik valamibe kapaszkodni —, hát feltolja.

Ez a derűs, hosszú ősz szép, — a ragyogó napsugár fényözöne elborítja a régi falakat, amelyekről ismét eszünkbe jut, hogy

... itt minden korábban kezdődik és tovább tart, mint másutt.

F. K.

Eredmények és gondok Szeged-Rókus állomáson

Szeged-Rókus állomás kereskedelmi szocialista brigádjai az elmúlt napokban beszélték meg a következő két hónap tennivalóit, az őszi csúcsforgalom hátralevő feladatait.

Az eddigi eredmények biztatóak. A harmadik negyedben a kocsitartózkodásnál 90,05, a kocsikihasználásnál pedig 98,19 százalékos eredményt értek el. Az egy kocsira eső mozdítási idő azonban *még magas, 14 perc.* Ezen a következő két hónapban változtatni akarnak.

Az igaz ugyan — s az értekezleten erről is szó esett, hogy a nagyobb teljesítményű M 31-es Diesel-mozdony helyett most csak M—28-asok végzik a tolatást, de ez még egymagában nem ok arra, hogy ilyen magas legyen az egy kocsira eső tolatási idő.

Gondot okoz a tápéi olaj is. Naponta 300—400 tonnát raknak be. Egy külön olajfejtővágányra nagy szükség lenne. A távlati tervben ugyan szerepel, de az állandóan érkező *„fekete arany"* ezt sürgetően követeli.

Tótka Károly
Szeged

A HORVÁTORSZÁGI VASÚTI SZÁLLÍTÓ VÁLLALAT *vezetősége úgy határozott, hogy ismét megindítja az aluminiumvonatot Zágráb és Eszék között. Ez a vonat már korábban is járt ezen az útvonalon, de bizonyos műszaki problémák miatt meg kellett szüntetni. Most azonban újból működésbe lép. A motoros szerelvény mindössze négy óra alatt teszi meg a Zágráb—Eszék közötti utat.*

Tető nélkül a műhely

A gőzmozdony még tegnap a szerelvényt húzta, ma pedig az állomás épülete és a kerítés között áll, mozdulatlanul, sután. Pár méterrel arrébb másik két társa. A mozdonyok tetején, s a sínek között munkások. *A szabad ég alatt mossák a kazánt, szerelnek, javítanak.* Most még hagyján — bár hajnalban már der lepi be a házak tetejét —, de mi lesz a télen?

A kazánmosóknak a nyakukba csurog a víz, a testükre fagy a ruha. A géplakatosokat és a fűtőházi munkásokat, ha esik, ha fúj — szólítja a kötelesség. Majdnem mindig szabadban dolgoznak, mert *az egri fűtőház gőzmozdonyszínébe csak egy mozdony fér be.*

A hullámlemez késik

Szükségmegoldásként pár éve építettek egy vasvázas, fedett színt. De már az is a múlté, mert a rozsda megette, a nyári vihar letépte. Ki tudja, hányszor jelentették az esetet a miskolci igazgatóságnak. A jegyzőkönyvek és a helyszíni szemlék egymást érték, de az egriek mindig azt a választ kapták: *nincs hullámlemez.*

Kétszáz négyzetméteres tetőt nem tudnak a fejük fölé adni? Ezt nem értik és nem hiszik. Ki a felelős azért, hogy *Polgár Illés* és *Stocker István* munkahelyén megfázott és napokig nyomta az ágyat? És mi lesz velük a télen?

Az is tűrhetetlen, hogy a júniusban eldugult szennyvízcsatornát azóta is javítgatják... Előfordult már, hogy a munkások térdig jártak a vízben.

Egészségtelen munkakörülmény

Étkező, pihenő, iroda és egyben műhely a kocsivizsgálók helyisége. Vagy egyik sem? Hiszen egyetlen, kisméretű szoba ez — a pincében. Egészségtelen és emberhez méltatlan! *Se napfény, se levegő. Tűzveszélyes is, mert az öltözőszekrény 40 centiméterre van a kályhától. Gyöngyösi József 14 éve dolgozik itt.* Társaival együtt sokszor panaszkodott már. Egy éve mondogatják, hogy elkészültek a tervek. Itt az év vége, de a kocsivizsgálók helyiségének építéséhez még hozzá sem fogtak.

A legnagyobb baj az, hogy a több, mint kétszáz ember közül senki sem ismeri az egri fűtőház jövőjét. Kósza és ellentmondásos hírek kaptak szárnyra. Megszűnik. Füzesabonyba költöztetik a fűtőházat, azért nem költenek rá. Deltavágányát, korszerű pályaudvart és hozzá fűtőházat építenek Egerben. *Melyik hír igaz és mikor válik valóra?* Egyáltalán, döntöttek-e már?

Több, mint kétszáz dolgozó joggal várja a választ: mi lesz az egri fűtőházzal.

Dr. Fazekas László

A szerkesztőség üzeni

Tótka Károly, Cserháti József, Sziládi Sándor Szeged: Kisvárdai János Miskolc; Pintér Lajos Vácrátót; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szentgáli István Gyöngyös: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szües Ferenc Hatvan: **Levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

HÍREK

— Új rekord született a világ leggyorsabb vasútvonalán Tokió és Oszaka között a Japán vasút büszkesége, a Hikari expressz 3,10 óra alatt tette meg az 515 kilométeres távot. A 12 kocsiból álló fehérkék szerelvény 210 kilométeres sebességgel robogott.

— Készenléti brigádokat alakítottak az őszi rakodások segítésére a kaposvári iparitanuló-iskolában. A nyolc ifibrigád a vasúti ki- és berakásoknál segédkezik.

— Határidő előtt, már a jövő év első negyedévében elkészül az Ózdi Kohászati Üzemek hőlosccsépányi átrakóállomása.

— Öregek napját tartottak Békéscsabán. A MÁV-kultúrotthonban megtartott kedves ünnepségen a nevelőintézet kultúrgárdája kedves műsorral köszöntötte a vasút öregjeit. A megjelent idős vasutasok között 92 éves is volt.

— Jó eredménnyel zárult a 9 hónapos szegedi forgalmi és kereskedelmi tanfolyam. Az átlagos tanulmányi eredmény, a korábbi tanfolyamok eredményét jóval felülmúlta. Az újabb tanfolyam november elején kezdődött.

— A szegedi igazgatóság 38 dolgozója is segített az őszi betakarításban a szegedi Új Élet Termelőszövetkezetnek. A KISZ-szervezet felhívására nemcsak a fiatalok, hanem az idősebbek is csatlakoztak a brigádhoz.

— Normakarbantartás és normarendezés tapasztalatait vitatta meg a Pest és a Nógrád megyei bizottság az elmúlt napokban, a Dunakeszi Járműjavító ÜV-ben. Az ülésen szó esett a téli felkészülésről és a dolgozók védő- és munkaruha ellátásáról is.

— A vietnami nép életéről, munkájáról és harcairól vándorkiállítást rendezett a szakszervezet Nógrád megyei bizottsága. A vándorkiállítást Vácott, Cegléden és Dunakeszin mutatták be.

— 104 százalékra teljesítette első háromnegyed évi tervét a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV. Ilyen eredmények után arra számítanak az üzem vezetői, hogy ebben az évben is sikerül maradéktalanul eleget tenni a tervfeladatoknak.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

43. számból: 122 609/1965. I/4. C. Az Államvasútak üzemi jutaléka egyéni feltételeinek 1965. évi szabályozása tárgyában megjelent 111 386/1965. I/4. C. sz. utasítás módosítása.

124 466/1965, I/4. C. Az Államvasutak üzemi jutalék képzése, felosztása és számfejtése szabályozásának módosítása.

44. számból: 124 385/1965. I 2. B. Saját gépkocsinak hivatalos utak során történő használata.

40 732/1965. BVKH. I. Első-, másodosztályú kombinált menetjegy rendszeresítése.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vist Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 39—77.
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 324—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 95
Szikra Lapnyomda, Budapest

KERESZTREJTVÉNY

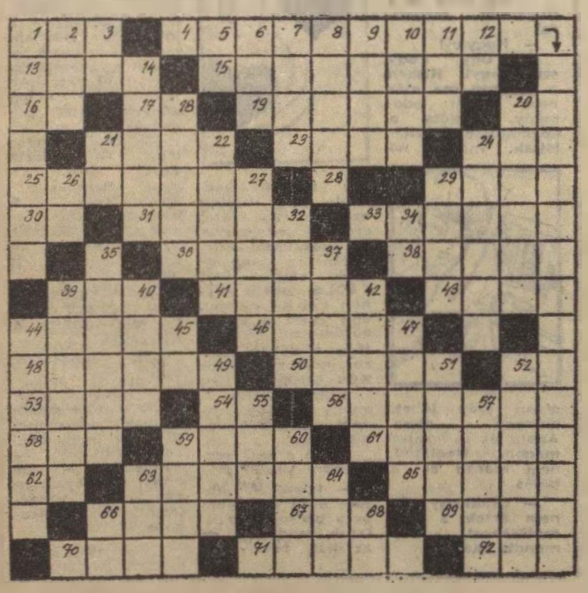
Vízszintes: 1. Német névelő. 4. A kettő együttes alkalmazása a termelés egyik lendítője. 13. Szibériai folyó. 15. . . . Lucius C., aki Hasdrubalt a panormosi tengeri csatában megverte. 16. Gyakori név Burmában. 17. Mutatószó. 19. Nyár. németül. 20. Például. 21. Västerbotten svéd län főhelye. 23. A Balaton jege teszi. 24. Becsületes kezdet! 25. Tengeri fürdő Belgiumban. 28. Német személyes névmás. 29. Gyümölcsfa. 30. Háziállat. 31. Lacfy teszi hetykén a Toldiban. 33. Vissza: elszigetel. 36. Téli sportot űző. 38. Külső ellentéte. 39. K. Ü. E. 41. Ékezettel Munkácsy inasa. 43. A perm korszak más elnevezése. 44. Szerb néples vonós hangszer. 46. Nem húzta. 48. Működő vulkán az Antarktiszon. 50. Nemesített. 52. Latin és. 53. Nem nálad. 54. Véd. 56. A béke jelzője is. 58. Befejezte az írást. 59. Bútorfajta. 61. . . . Hood kicsit hosszabban! 62. Ügyanez. 63. Az ókori Itália egyik vidéke. 65. Sebet ejt. 66. Villamos mozdonyfajta. 67. Nemzetközi író club. 69. Nem az egész kezét! 70. Görög betű. 71. Irányít. 72. Jugoszláv város.

Függőleges: 1. Több doget adó velencei család. 2. Egzotikus madár. 3. Rövid úton. 5. Hangtalan nem. 6. Angol helyeslés. 7. A lakoma. 8. Firmin, francia színész és rendező, a Színházak Világszövetségének megalapítója. 9. Vörösmarty megénekelte alak. 10. Az első sorban. 11. Veszprém megyei község. 12. Kimondott betű. 14. Nagyszerű. 18. Szórakozó helyek legtöbbje ilyen. 20. Iráni nép. 21. Járunk rajta. 22. Közeli beltenger. 24. Élőlények maradványaiból összeállított kőzet. 26. Ételízesítő ásvány. 27. Ékezettel jóízű. 29. Jugoszláv város. 32. Másképpen Trója. 34. ÁBC kezdet. 35. Sorozatot lőtt. 37. Elgondolás. 39. A délamerikai indiánok növényi nyílmérge. 40. Európai folyó. 42. Kevert metró. 44. Latin szellem. 45. Az arany vegyjele. 47. Hazánkban járt híres cirkusz. 49. . . . voce, félhalkan, nyomott hangon 51. Hegek a testen. 52. Vissza: Kossuth Lajos tette a nóta szerint. 55. 7 római számmal. 57. Kérdőszó. 59. Bilkisz királynő székvárosa volt. 60. Kézi nagyító, franciául. 63. Bibliai személy. 64. Trikó. 66. Igekötő. 68. Tiltószó.

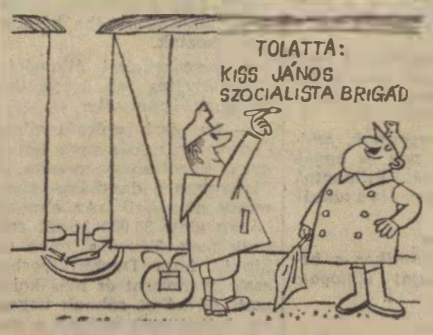
Beküldendő: vízszintes 4. **Beküldési határidő:** december 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Szakszervezeti Világszövetség. Párizs.

Könyvet nyertek: Katona Károlyné, Újszász. Lehel u. 20. Jávori József térfelvigy. Miskolc Tiszai pu. Gergely Gizella. Bp. IV., Vécsey Károly u. 100. Raicsányi László, Bp. Ig. Számviteli Főn. Bp., VIII., Kerepesi út 3. Galambos Jenőné Bp., Soroksári út állomás.



MÁRKÁS NÉV



— Ez a márka fémjelzi a selejtmentes vonatösszeállítást!

BÚCSÚZÁS

— Vegyenek lélegzetet, a vonat 10 percet késik.

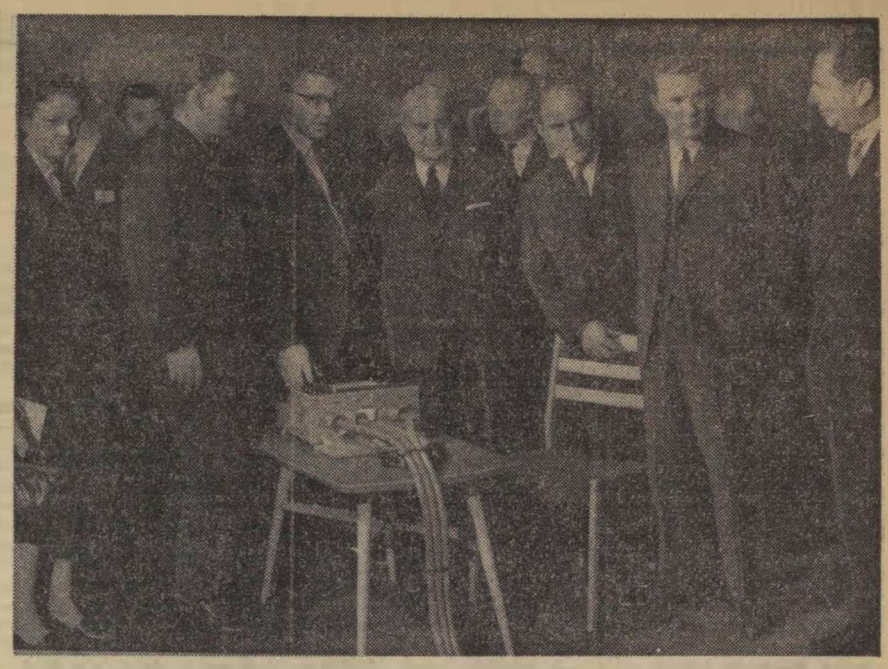
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM Ára 40 fillér 1965. DECEMBER 1.



Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferenciát és kiállítást rendeztek a Technika Házában. A Közlekedéstudományi Egyesület rendezésében megtartott konferencián a népi demokratikus országok mellett több nyugati ország is résztvett. Az értekezlettel egybekötött kiállításon bemutatták a távirányítással vezérelt automatikus televízió berendezést, amelyvel a forgalmas közlekedési csomópontokat egyidőben, egy központi helyen figyelhetik meg. A kiállítást megtekintette dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és Rödönyi Károly a MÁV vezérigazgatója is. (MTI Foto: Fényes Tamás felv.)

KIMAGASLÓ TELJESÍTMÉNY

A vasút 10 millió 267 ezer tonna árut szállított októberben

Az őszi szállítási feladatok valamennyi szolgálati helyen ezekben a hetekben jelentkeznek a legnagyobb mértékben. A főútvonalakon minden eddiginél nagyobb forgalmat bonyolít le a vasút. A biztonságos közlekedés fokozott munkát és figyelmet követel a szakszolgálatok irányító és végrehajtó dolgozóitól egyaránt.

Az igazgatóságok teljesítménye októberben a minőségi és mennyiségi mutatókat illetően egyaránt kielégítően alakult.

A vasút ebben a hónapban ugyanis 10 267 000 tonna árut szállított el. Ez példa nélkül álló teljesítmény.

A kiemelkedő szállítási eredmények mellett jól alakultak az üzemeltetésre jellemző műszaki-gazdasági mutatók is. A személyszállító vonatok menetrendszerűségénél 70,86 százalékos eredménnyel 0,87, illetve 0,86 százalékkal túlteljesítettük a célkitűzéseket. *A tehervonatok átlagos terhelésénél 947 tonnás eredményt értünk el és ezzel a tervet 103,61 százalékra teljesítettük.* Kedvezően alakult a mozdonyok felhasználása is. A nagyteljesítményű Diesel-mozdonyok üzemeltetésénél különösen kimagasló eredményeket értek el a debreceni igazgatóság területén.

A teherkocsipark termelékenységének növelését illetően *kedvezően alakult a kocsitartózkodási idő és a statikus kocsiterhelés.*

Az igazgatóságok teljesítményeit értékelve megállapithatjuk, hogy az egyéni érdekeket mindenhol alárendelték a hálózat egészének.

A kocsi kiegyenlítések végrehajtásával valamennyi igazgatóság hozzájárult a szállítási feladatok teljesítéséhez.

Hasonló volt a helyzet a vonóerő felhasználása területén is. Itt a géprevárások miatt mellett is eleget tegyünk a vasútra háruló szállítási feladatoknak.

Októberben az egyes igazgatóságok az alábbi összegű jutalomban részesültek:

	Teljesítmény %	Jutalom Ft
Budapesti Igazgatóság	100,47	585 000
Debreceni Igazgatóság	102,53	258 000
Miskolci Igazgatóság	100,48	165 000
Pécsi Igazgatóság	100,96	165 000
Szegedi Igazgatóság	101,17	188 000
Szombathelyi Igazgatóság	100,34	165 000
Hálózat	102,20	1 526 000

November első fél hónapjának teljesítményei is kielégítőek. A végrehajtó és irányító szakszolgálat dolgozói *rendkívüli erőfeszítéseket tesznek annak érdekében, hogy a tél ellenére is biztosítsák a vasúti szállítások zökkenőmentes végrehajtását.* November első felében részarányosan teljesítettük az operatív szállítási tervet.

Mintegy 4,7 millió tonna árut szállítottunk el.

A vonatforgalom pontosságára és tervszerűségére, valamint a vonó- és vontatott járművek termelékenységére jellemző műszaki-gazdasági mutatók is megközelítik az októberben elért színteket.

November első félhónapjának teljesítménye és az igazgatóságok részére kifizetett jutalomösszeg az alábbiak szerint alakult:

	Összteljesítmény, %	Jutalomösszeg. Ft
Budapesti Igazgatóság	98.77	—
Debreceni Igazgatóság	101,11	103 500
Miskolci Igazgatóság	100,12	83 000
Pécsi Igazgatóság	100,27	75 000
Szegedi Igazgatóság	100,08	86 300
Szombathelyi Igazgatóság	100,03	83 000
Hálózat:	100,46	430 800

A budapesti igazgatóság teljesítményeit *a menetrendszerűségnél történt jelentős visszaesés* kedvezőtlenül befolyásolta. Ez a hálózaton is érezhetővé tette hatását.

Az év hátralevő részében arra van szükség, hogy a kedvezőtlen időjárási viszonyok

Felemelték az őszi forgalom jutalomösszegét

A vasút előtt álló őszi szállítási feladatok teljesítésében *az igazgatóságok már eddig is jelentős eredményeket értek el.* A minőségi mutatók megfelelő szinten tartása mellett az operatív szállítási terv teljesítését illetően is *csúcseredmények születtek.* Ez is bizonyíték, hogy az igazgatóságok a korábbinál nagyobb mértékben és hatékonyabban éltek a rendelkezésre bocsátott anyagi juttatások ösztönző erejével.

Az utóbbi hetekben elért kedvező eredmények további lehetőséget nyújtanak arra, hogy

az év hátralevő szállítási feladatainak teljesítése esetén, az eddiginél magasabb összegű anyagi jutalomban részesüljenek

a célkitűzéseiket teljesítő igazgatóságok.

A fentiek figyelembe vételével 1965. november 15-től december 31-ig az igazgatóságok munkaversenyének értékelése és a jutalmazás az alábbiak szerint módosul:

1. A novemberi és decemberi eredmények két-két részben, *félhavonként kerülnek értékelésre* november 18-án, december 5-én, december 17-én. és 1966. január 5-én. *(Az első értékelés már megtörtént.)*

2. Az igazgatóságok munkaversenyében a félhavi értékelésnél az alábbi célkitűzések eredményeit kell figyelembe venni: *a személy- és tehervonatok menetrendszerűsége, a vonatközlekedési terv betartása, a vontató járművek kihasználása (dolgozó, vonali), a teherkocsik kihasználása (raksúlynorma).*

A fenti mutatók eredményeiről képzett százalékos összteljesítmény alapján — félhavonként — az igazgatóságok az alábbi összegű jutalomban részesülnek:

100,0—100,49%-os teljesítmény esetén	100 000 Ft
100,5—100,99%-os teljesítmény esetén	110 000 Ft
101,0—101,49%-os teljesítmény esetén	120 000 Ft
101,5—101,99%-os teljesítmény esetén	130 000 Ft
102,0—102,49%-os teljesítmény esetén	140 000 Ft
102,5—102,99%-os teljesítmény esetén	150 000 Ft
103,0%-on felüli teljesítmény esetén	160 000 Ft

A jutalomösszeg *50 százalékkal növekszik*, ha a hálózati operatív szállítási tervet az igazgatóságok félhavonként részarányosan teljesítik.

A gőzmozdonyjavítási állag csökkentésére kiadott célkitűzés a 123355/1965. I/2. B. sz. rendeletben meghirdetett formában továbbra is érvényes és értelemszerűen félhavonként kerül értékelésre.

21 munkásakadémia Hajdú-Bihar megyében

A *Hajdu-Bihar* megyei bizottság területén az 1965/66-oktatási évben 21 munkásakadémiát szerveztek. A korábbi évek tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a tudományos ismeretterjesztésnek ez a formája a megye vasutas dolgozói között nagyon népszerű. *A 21 akadémiára 577 dolgozó iratkozott be.*

Az *Építési Főnökség* dolgozói a hézagnélküli pályák építéséről, a debreceni és püspökladányi fűtőház vasutasai pedig a gőzmozdonyok javításával, a Diesel-járművek üzemével, a teher- és személykocsik javításával kapcsolatos előadásokat hallhatnak.

A szakmai jellegű előadásokon kívül az újítómozgalomról, a szocialista munkaversenyről, a munka- és balesetvédelemről és az üzemgazdasági ismeretekből is iktattak be egy-egy előadást.

A megye 21 munkásakadémiáján összesen 257 előadás hangzik majd el. Az első előadásokat már megtartották.

Az akadémiák előadói a szolgálati helyek alapos gyakorlati és elméleti tudással rendelkező forgalmi és kereskedelmi vezetői. Hallgatói többségükben szocialista brigádtagok, akiknek vállalásaiban is szerepel az akadémiák elvégzése. A járműjavító üzemnél például két szocialista brigád teljes létszámmal részt vesz az akadémiák előadásain.

V. J.

A lemaradást még be lehet pótolni

A miskolci igazgatóság dolgozói az első félévben 101,5 százalékra teljesítették tervüket, s közel 60 szolgálati hely teljesítette az élüzemfeltételeket.

Az első félévi sikerek után a harmadik negyedévben azonban visszaestek. *A kocsigényes szállítási tonnatervet 89,4 százalékra teljesítették*, de nem kielégítő a kocsikihasználás, a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indításának tervteljesítése sem.

A lemaradás oka elsősorban az üreskocsi-hiány. Naponta átlagosan 330 kocsit nem tudnak kiállítani. Még mindig nagyon sok a kirakatlan kocsi naponta.

Az idegen kocsik mennyisége 842-ről 454-re csökkent, és a mozdonyfelhasználás is gazdaságos volt. A menetrendszerűség teljesítésénél azonban rontó tényezőként hat az indokolatlanul sok géprevárás. *A harmadik negyedévben 782 géprevárás volt, több mint 3000 órával.* Ebben a vontatás és a forgalom egyaránt hibás.

Az igazgatóság területén most zajlottak le a harmadik negyedévi termelési tanácskozások. Ezeken az értekezleteken és műszaki konferenciákon a vezetők és a dolgozók megvitatták a nehézségeket és problémákat. Helyes javaslatokkal igyekeztek segíteni azok megoldását.

Kisvárdai János

Szekszárdon tanácskoztak öt megye komplexbrigádjainak vezetői

Öt megye: *Baranya, Somogy, Tolna, Fejér* és *Zala* megyék területéről gyűltek össze tanácskozásra november 10-én a MÁV—AKÖV komplexbrigádok vezetői, hogy értékeljék az eddig végzett munkát és megbeszéljék a további feladatokat. Megjelent a tanácskozáson *Máté Sándor*, a Vasúti Főosztály 2. szakosztályának vezetője, *Juhász József*, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság osztályvezetője, *dr. Szabó Tibor*, a pécsi igazgatóság igazgatóhelyettese, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének központi vezetőségét *Simon Antal* képviselte a tanácskozáson.

— *Tíz éve még csak a közösen lebonyolított darabáruforgalom jelentette úgyszólván az egyetlen kapcsolatot a vasút és az autóközlekedés dolgozói között* — mondotta beszámolójában *Pech József*, a szekszárdi 11-es AKÖV igazgatóhelyettese. — *Azóta a nagyobb állomásokon megszerveztük a központosított árufuvarozást és ezeken a helyeken, különösen az áruk elfuvarozásában az AKÖV-ök kizárólagos partnerei a MÁV-nak.* A két fuvarozótól dolgozói komplexbrigád-szerződés kötésével kezdeményezték együttműködésük javítását. Az első komplexbrigádot Törökszentmiklóson szervezték, a mozgalom gyorsan elterjedt és ma már 121 vasutas-autóközlekedési komplexbrigád működik országszerte.

A pécsi igazgatóság területén működő komplexbrigádok eredményeiről *Pápa Jenő* forgalmi és kereskedelmi osztályvezető-helyettes adott részletes értékelést. *Elismeréssel szólt a szekszárdiakról*, akik a vagononkénti engedélyezett 7,5 órás rakodási időt az utóbbi hónapokban már 6,2 órára csökkentették.

A pécsi 12-es AKÖV területén *Pécs, Pécs-külváros* és *Mohács* állomásokon dolgoznak komplexbrigádok. A legjobb eredményt Pécsett érték el: *októberben 8,3 százalékkal csökkentették a késve kirakott kocsik arányát.* Kaposvárott is sikeres a komplexbrigád munkája: *októberben átlagosan 5,6 órás rakodási idővel dolgoztak.* Több helyen munkaerőhiány gátolja az eredmények javítását és az, hogy a címzett vállalatok éjjel és munkaszüneteskor napokon, a *Központi Szállítási Tanács* határozatával ellentétben, nem hajlandók fogadni az árut.

Azokon az állomásokon, ahol már bevezették a központosított áruszállítást, az elfuvarozásban az AKÖV-ök részvétele már a legtöbb helyen meghaladja a 70 százalékot, az áruk felfuvarozásában való részvételük azonban a 20 százalékot is alig éri el. *Szükséges, hogy javítsák kapcsolataikat a termelőüzemekkel*, hogy jobban segíthessék a vasút rakva-rakott mozgalmát és saját kocsijaik kihasználását is.

A tanácskozás részvevői végül határozatot hoztak a komplexbrigádok munkájának továbbfejlesztésére.

(L—cz)

Felkészülve várták a telet

A *Dunakeszi Járműjavítóban* a múlt évi tapasztalatokból okulva jó előre felkészültek a télre. A sürgős munkák elvégzésére a TMK műhelyben egy *10 fős komplex brigádot alakítottak*, akik az ablaktöréseket, fűtőtesteket, ajtókat megjavították, kályhákat felállították.

Az üzem egyes területein *a gőzfűtéssel a múlt évben bajok voltak.* Mivel az idén nem tudtak új kazánt szerezni, úgy segítettek a dolgon, hogy kalóriadúsabb szenet vásároltak és így biztosították a zavartalan fűtést.

Az öltözők, mosdók fűtése tökéletes. Melegvíz addig is a dolgozók rendelkezésére áll, amíg december 31-re elkészül *az új öltöző és mosdó, ami minden ilyen gondjukat megoldja.*

A vállalat vezetősége időben gondoskodott téli munkaruháról, így azzal különösebb probléma nincs. Az üzem vezetőinek az a törekvése, hogy télen lehetőleg minden munkát fűthető, fedett helyiségben végezzenek a dolgozók.

T. F.

40 éri hűséges szolgálat

Ujj Károly főfelügyelő elvtárs, *Keszthely* állomásfőnöke, *40 évi hűséges, rátermett szolgálat után válik meg a vasúttól.* Hosszú szolgálati ideje alatt különféle felelős beosztásban volt, sok vasutast nevelt, oktatott és irányított becsületes, vasutas munkára. Keszthelyen — a Balaton fővárosában — is igyekezett beosztottjainak és az utasoknak is segítségére lenni.

Akik ismerték, becsülték és szerették, hamarosan búcsúznak tőle! Jó munkája, magatartása legyen példa az utódok előtt!

Csökkentek a tűzkárok

A szegedi igazgatóság területén az elmúlt évben *20 tűzeset történt.* Ez 277 000 forint kárt okozott.

Ebben az évben az eredményes felvilágosító munka meghozta az eredményt. Összesen 11 tűzeset történt és a kár csak 5000 forint volt.

A rendszeres mozdonyszikrafogó vizsgálattal, megfelelő szénkeverék tüzelésével, a szikraszóródás állandó figyelésével sikerült elérni, hogy ebben az évben gabonatűz egyáltalán nem volt.

A munkásosztály legnagyobb ereje a nemzetköziség

Marx és Engels a munkásosztályban látták azt a társadalmi erőt, amely hivatott arra, hogy megdöntse a kapitalizmust és felépítse a szocializmust. A munkásosztály ereje nemcsak saját létszámában, tudatosságában, szervezettségében van, hanem abban is, hogy érdekeik közösek valamennyi más dolgozó létérdekeivel.

A munkásosztálynak mozgalmában egyik erőforrása a nemzetköziség. Nemzetköziségre teszi legyőzhetetlenné. A proletár nemzetköziség több mint különböző országok munkásságának testvéri összetartozása: *harci szövetség a világ munkásai között.*

Még részletesebben nézzük meg, *mi a proletár internacionalizmus?*

1. Valamennyi ország és nemzet munkásosztályának érdekközösségére vonatkozó tudományosan kidolgozott ideológia.

2. A dolgozók testvériségének valamennyi ország dolgozóit átható érzése.

3. A munkásosztály nemzeti osztagai közötti kapcsolatok meghatározott típusa. Ezeknek a kapcsolatoknak az alapja: az akcióegység, egymás segítése, támogatása. Mindez önkéntességen alapul, azon a felmérésen, hogy ezek a kapcsolatok megegyeznek a világ valamennyi dolgozójának létérdekével.

A proletár internacionalizmus egyáltalán nem tagadja a munkásosztály egyes osztagainak önállóságát, azt a jogot, hogy függetlenül, maguk döntsenek saját ügyükben. Ellenkezőleg, éppen azért, mert a munkásmozgalomban az igazi egyenjogúság, a különböző nemzetekhez tartozó munkások érdekei tiszteletben tartásának szelleme uralkodik, a világ dolgozói között mindinkább elmélyül a kölcsönös bizalom és az együttműködésre való törekvés.

A polgári ideológusok azt bizonygatják, hogy a munkásosztály internacionalizmusa a népek *„nemzeti érdekeinek lebecsüléséhez"* vezet. Azt terjeszti, hogy az internacionalistáknak *„nincs hazájuk"*, az internacionalisták *„hazaárulók"*. A nacionalizmus ideológiájával támadják a munkásosztály nemzeti összefogását.

Mi a nacionalizmus?

A nacionalizmus a nemzeti kérdés burzsoá felfogásán alapuló politika és ideológia. Lényege, hogy *„általános"*, *„osztályok feletti"*, nemzeti érdeket feltételez és hangsúlyoz, az osztályérdekek alárendeltségét, azok egyenes tagadását hirdeti, s az adott társadalmon belüli osztályérdekeket elkendőzi, illetve tagadja.

A nacionalizmus meghatározott történelmi körülmények között haladó szerepet is betölt. Elveszti azonban ezt a jellegét akkor, amikor a társadalom fő ellentétévé a burzsoázia és a proletáriátus közötti ellentét válik. A tőkés rendszer elleni harcban fejlődik ki a munkásosztály hazafisága, s ez a hazafisága egyet jelent minden dolgozó érdekeinek képviseletével.

Az a jó hazafi, aki amellett, hogy saját népének, hazájának értékeire, teljesítményeire büszke, tiszteli mas népek, országok értékeit, tanul tőlük, s amit tanul, azt hazája javára fordítja. S amit a haza javára teszünk, az a szocialista tábort erősíti, a nemzetközi munkásosztály erejét növeli. Így kapcsolódik egybe a szocialista hazafiság a proletár nemzetköziséggel a mindennapok gyakorlatában.

A nemzeti érzés, a hazaszeretet nem azonos a nacionalizmussal. *A munkásosztály hazafisága, a szocialista hazafiság elválaszthatatlan a proletár internacionalizmustól.*

A proletár nemzetköziség a nemzetek egyenjogúságának elismerését és következetes védelmét jelenti a nagyhatalmi sovinizmus, a nemzeti önzés és a nemzeti elkülönülés minden formája ellen. *Marx* azt hirdette, hogy nem lehet szabad az a nép, amely más népeket elnyom. Mi, *Lenin* útmutatása nyomán azt valljuk, hogy az általános haladás, a dolgozó nép társadalmi felszabadulása a fő kérdés és ennek alárendelt problémája a nemzeti kérdés.

Számunkra is a proletár internacionalizmus jelenti a nemzeti függetlenség legfőbb biztosítékát. A hazát, a szocialista építőmunkánkat a Szovjetunióval és a szocialista világrendszer többi országával való testvéri egység jegyében védtük eddig, s védjük tovább. *Szocialista hazafiság, proletár internacionalizmus: egyazon gondolat.*

A munkás nemzetköziség alapja: a közös érdek, a kölcsönös támogatás valamennyi ország proletáriátusának együttes, minden dolgozó felszabadításáért vívott harcában. A szocialista munkásmozgalom nagy történelmi jelszava, a *„Világ proletárjai, egyesüljetek!"*, ma az imperializmus korszakában kibővült, s a nemzetközi proletáriátus számára ma így jelentkezik: *világ népei, fogjatok össze az imperializmus ellen.* Ezt a gondolatot fejezte ki teljes egyhangúsággal legutóbb a VI. szakszervezeti világkongresszus, amikor elítélte az amerikai és egyéb imperialista hatalmak, népek nyomorúságát jelentő háborús kardcsörgetését, s felszólította a világ valamennyi dolgozóját az imperializmus elleni közös harcra.

Az imperializmus elleni nemzetközi küzdelemben összefonódik a szocialista világrendszer országaiban élő számmilliók szocializmust építő munkája, a tőkés országok munkásosztályának antikapitalista és demokratikus küzdelme, a gyarmati és függő országok népeinek antiimperialista, nemzeti felszabadító harca.

Az imperialisták természetesen minden eszközt felhasználnak, hogy megbontsák a különböző országok dolgozóinak egymás iránti bizalmát, a munkások egységét. *A nemzeti viszályok, a nemzeti ellenségeskedés, a gőg, az elzárkózás a legjobb fegyverek a munkások egysége ellen.* A nacionalizmus szítása éppen ezért kedvelt eszköze az imperializmusnak.

A munkásnemzetköziség lényege, legnagyobb ereje a nemzetközi proletármozgalom elvi és cselekvésbeli egysége. A munkásosztály hatalmas, egész világot átfogó küzdelmében ma már olyan nagy és egyre növekvő szervezett erőre támaszkodhatnak a világ szervezett dolgozói, mint a *Szakszervezeti Világszövetség*, amely megalakulásától következetes harcot folytat a világ dolgozói egységének megteremtéséért, a proletár internacionalizmus szellemében.

A szakszervezeti nevelőtevékenység kérdései között nem kis helyet követel a szocialista hazafiság és a proletár nemzetköziség. A szakszervezeti mozgalomnak egyik éltetőjele a nemzetközi összefogás. A mindennapi munka része kell legyen, tehát a proletár összefogás, a proletár internacionalizmus eszmeinek terjesztése, elmélyítése.

Különösen a felszabadulás óta adták számos esetben annak tanújelét a magyar dolgozók, hogy él bennük a nemzetköziség érzése, készek más országok dolgozóinak harcához, munkájához segítséget nyújtani. Nem egyszer bizonyították erkölcsi és anyagi szolidaritásukat. Persze azt sem feledjük, hogy az ellenforradalmat követő időszakban, s a szocializmus építése során mindvégig milyen segítséget nyújtottak számunkra más országok dolgozói.

A proletár nemzetköziségre való nevelésben figyelemmel kell lennünk arra, hogy a dolgozók ne csak akkor halljanak más országbeli munkástestvéreik életéről, harcáról, amikor esetleg anyagi segítséget kérünk tőlük. Ha időről időre ismerik harcukat, tevékenységüket, akkor ez az anyagi segítség nyújtásánál is kedvező hatással lesz.

Sokat kell még tennünk azért, hogy a szakszervezeti tagság tájékozottabb legyen, többet tudjon a nemzetközi szakszervezeti mozgalom eseményeiről, a *Szakszervezeti Világszövetség* harcáról, akcióiról. Jobban ismerje a tőkés országokban élő munkások helyzetét, harcait, eredményeit. Szélesebb körben alaposabban kell ismertetni a szakmai tagozat munkáját. Keresni kell azokat a módszereket és alkalmakat, amelyekkel a tagozat és a világszövetség munkájának hatékonyságát növelhetjük.

Az utóbbi időben egyre többet hallunk a KGST-ről, a szocialista országok nemzetközi gazdasági együttműködéséről. Az elmúlt évek és összefüggéseken túl sokat kell foglalkozni gyakorlati céljával, mindennapi életünkre gyakorolt hatásával. El kell érni, hogy az üzem, az ország határain túl is lássanak dolgozóink. Az országos érdekeken túl a szocialista tábor, a nemzetközi munkásosztály egészének érdekeit is helyesen lássák, össze tudják egyeztetni sajátos érdekeikkel.

Gulyás János

Huszonöt társadalmi bíróság működik a vasútnál

A társadalmi fejlődés megköveteli, hogy a hivatásos államapparátustól *egyre több feladatot vegyenek át a különböző társadalmi szervek, elsősorban a szakszervezetek.* E fejlődés hozta magával azt is, hogy a meglevő állami feladatok mellett a szakszervezetek hatáskörébe került a bíráskodás, az igazságszolgáltatás egy része is.

Ezeket a feladatokat a társadalmi bíróságok látják el. A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* az 1962. évi 24. sz. tvr. rendelettel új alapokra helyezte a társadalmi bíráskodást, és a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* az eljárással foglalkozó rendelkezéseket ki is dolgozta.

A dolgozók választott szervei

A társadalmi bíróság működését szabályozó törvényerejű rendelet leszögezi, hogy *a társadalmi bíróságok a dolgozók választott szervei.*

A társadalmi bíróság feladata, hogy nevelje a dolgozókat a fegyelmezett, öntudatos munkára, elősegítse a szocialista együttélés szabályainak, a dolgozók emberi méltóságának, tulajdonának és egyéb jogainak tiszteletben tartását.

A SZOT Elnökségével egyetértésben a vasút területén 20 üzemi vállalatnál, illetve telephelyen és 5 szolgálati főnökségnél működik társadalmi bíróság.

A SZOT Elnöksége 1964. szeptember 26-i határozata alapján a társadalmi bíróságokat olyan alapszervezetekben, ahol üzemi tanács működik az üzemi tanácsválasztásokkal egy időben, ahol üzemi tanácsot nem választottak, *a vezetőségválasztó szakszervezeti taggyűléseken 1965-ben újraválasztották.* A szakszervezeti bizottságok nagy körültekintéssel végezték a társadalmi bíróságok tagjainak kiválasztását. A társadalmi bíróságaink személyi összetétele hűen tükrözi a vállalatok és a főnökségek dolgozóinak összetételét, megfelelő arányban vannak a fizikai, értelmiségi és az adminisztratív dolgozók.

Bátrabban éljenek jogaikkal

Korábbi tapasztalataink alapján azt kell megállapítanunk, *hogy társadalmi bíróságaink még nem felelnek meg a jogszabályban előírt követelményeknek.* Sajnos, az újraválasztás óta sem beszélhetünk jelentős fejlődésről. A társadalmi bíróságok csak egy-két helyen tárgyaltak olyan ügyeket, amelyeket az illetékes bíróságok tettek át.

A korábban hangoztatott célok, sokkal nagyobb mértékben érvényesülnek a más vállalatoknál működő társadalmi bíróságoknál, mint a MÁV-nál. Ennek az a magyarázata, hogy a munkaadók és szakszervezeti bizottságaik bátran visznek ügyeket a társadalmi bíróságok elé.

A vasútnál működő társadalmi bíróságok *azért nem folytatnak a dolgozókkal szemben társadalmi bírósági eljárást, mert a fegyelmi eljárást megfelelő eljárási fórumnak tartják.* Pedig összehasonlíthatatlanul nagyobb a nevelő hatása a nyilvános társadalmi bírósági eljárásnak, mint a fegyelmi eljárásnak.

Helytelen szemlélet

Társadalmi bíróságaink a szervezeti felépítéstől származó nehézségekre hivatkozva igyekeznek más fórumot keresni a retorzió alkalmazására a vétkes dolgozóval szemben. Előszeretettei hivatkoznak arra, hogy *nehéz a nyilvánosságot biztosítani az eltolt műszak, vagy a különböző szolgálati beosztások miatt.* Ez azonban helyes szervezéssel megoldható lenne. Nagyobb gondot okoz az, hogy a vétséget elkövető dolgozóval szemben gyakran felülkerekedik a liberális gondolkodás. Ugyanis népszerűtlen feladat a nagy nyilvánosság előtt felelősségre vonni a vétkes dolgozót. Mondani sem kell, hogy ezzel a szemlélettel egyszerűen kizárják annak a lehetőségét is, hogy *a jogszabály szellemének megfelelően érvényesüljön a nevelés, a megelőzés, és a tudatformálás.*

Az egyeztető bizottságok, illetve munkaügyi döntőbizottságok munkájának tapasztalatai azt bizonyították, hogy képesek a jogszabálynak megfelelően eljárni és helyes határozatokat hozni. Ez is mutatja, hogy a jó szervezés és a társadalmi bíróság tagjainak helyes kiválasztása a társadalmi bíróságok számára is megteremti a lehetőséget arra, hogy eredményesen dolgozzanak.

Dr. Tusz Gábor

Homoki Helikon címmel jól sikerült irodalomtörténeti kiállítást rendeztek a ceglédi vasutas kultúrház könyvtárában. A megnyitó ünnepségen megjelent Simon István Kossuth díjas költő, a Kortárs főszerkesztője is. A képen Drogi Edit Simon István verseit szavalja. A háttérben balra dr. Kisfaludi László, a Városi Művelődési Tanács társadalmi bizottságának elnöke, jobb oldalt Simon István Kossuth díjas költő látható.

(Kaczur Pál felvétele)

„Rádöbbentem, hogy milyen keveset tudok..."

Letelt a negyvenöt perc. Az első órának vége.

— *Kérem, adják be a dolgozatokat* — sürgeti *Csaba Miklós* tanár a lemaradottakat.

Az oktatóterem fekete táblájáról felírt három kérdés fizikaóráról árulkodik.

— *Csak egy kis felmérés az egész* — mondja —, *afféle villámbeszámoló. Kíváncsi vagyok, mennyire jutottak szeptembertől.*

— *Rá lehet gyújtani egy cigarettára* — szól az osztályhoz —, *aki akar, ki is mehet.*

Kevesen mozdulnak. Egész nap dolgoztak, jólesik az ülés. Asszonyok, férfiak, legtöbbje már a harmincadik életévén túl, de akad köztük, aki a negyedik X-et is elhagyta már. Nyolcadikos. Az osztálylétszám húsz: *lakatosok, villanyszerelők, kocsitisztítók, segédmunkások* — a budapesti Keleti-tömb dolgozói.

Hátul, az utolsó előtti padban két fiú ül. Lehetnek vagy tizenhét évesek. A boglyas, fekete hajú cigarettájából szippant, s tüdőből engedi ki a füstöt. Hozzájuk lépek.

— *Hogy hogy kerültem ide, azt kérdezi? — nincs nyelvérzékem, középiskolába így nem vettek fel. Gondoltam, attól még jó szakmunkás lehetek... aztán kiderült, hogy hét osztállyal az sem megy. Hát beiratkoztam.*

— *A heti kétszeri iskolanap igazán nem nagy áldozat* — folytatja a másik. — *Legfeljebb elmarad egy-két randevú. Megéri, mert a nyolcadik után már tovább tanulhatunk.*

— *Ha én régen a fiúk helyzetében lehettem volna* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Megyeri Ferenc* villanyszerelő. — *Három ember helyett dolgoztam. Kellett a kenyér. Apámat katonának vitték. A legidősebb én voltam, hát örökségbe kaptam a családfenntartó jogot.*

— Most is családfennartó, s mégis rászánta magát a tanulásra?

— *Rádöbbentem, hogy milyen keveset tudok.*

A szünetnek vége. A fizikaórát mértan váltja fel. Ismét a tanáré a szó.

H. A.

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Hogyan kell kiadni a hatnapos munkahéttől eltérő munkaidővel foglalkoztatott dolgozók szabadságát?

A Munka Törvénykönyve rendelkezései (Mt. 50—52. §, Mt. V. 83—96/A és a 271. §.) a dolgozók rendes és pótszabadságát a hetenkénti 6 napos — 48 órás — munkahétnek megfelelő munkanapokra határozza meg. Sok dolgozó azonban a hatnapos munkahéttől eltérő munkaidő beosztásban dolgozik. A vasútnál ilyen beosztás a 12/24-es fordulószolgálat közbeváltás nélkül, a 12/24-es fordulószolgálat közbeváltással, a 16/32-es fordulószolgálat és a kéthetenkénti szabadszombatos munkaidő.

Az ilyen munkaidővel foglalkoztatott dolgozók szabadságát egységes szabályozás hiányában többféle módon számították. A fordulószolgálatban egy éjszakai szolgálatra adott 12 óra időtartamú szabadságot például 2 munkanap szabadságnak vették, vagy egy nappali műszakra adott egy napi szabadság után a következő munkanap reggelén már munkára kellett jelentkezni, holott az egyébként járó — *két szolgálat közötti* — szabad idő csak az éjszakai műszak kezdetével ért véget.

1963-ban jelent meg a Munkaügyi Miniszter 6/1963. (IX. 1.) Mü. M. sz. rendelete, mely egységesen szabályozta ezt a kérdést. A rendelet az 1963. évi *Hivatalos Lap* 46. számában, 125.532/1963. I/2 B. sz. alatt jelent meg.

Alapelv az, hogy szabadságot csak arra az időre engedélyezhet a munkaadó, amely idő alatt a dolgozónak munkát kellett volna végeznie, mert a többi idő a dolgozó szabad ideje, s azzal nem a munkaadó, hanem a dolgozó rendelkezik.

Az érintett dolgozók szabadságát a rendelet alapján szolgálatmentességben kell számítani és kiadni. A rendelet táblázatos összeállítást közöl arról, hogy hány szolgálatmentesség felel meg a munkanapokban számított szabadság kontingensnek. *Így például a 12 munkanap szabadság esetén a közbeváltás nélküli 12/24-es fordulóban 9, a közbeváltós 12/24-es fordulóban 8, a 16/32-es forduló szolgálatban 7, a kéthetenkénti szabadszombatos munkaidőnél pedig 11 szolgálatmentesség.*

Az engedélyezett szolgálatmentességek után ugyanúgy jár a két szolgálat közötti szabad idő, mintha a dolgozó szolgálatot teljesített volna, tehát csak a szolgálatmentességet követő rendes szabadidő elteltével kell szolgálatra jelentkezni. A közbeváltós szolgálatnál pedig a *közbeváltásként járó hosszú szabad időt ki kell adni* akkor is, ha az a szabadságot közvetlenül megelőzi, vagy követi, illetve a szabadság idejére esik. A szolgálatmentességben kiadott szabadság elteltével minden fordulószolgálatos dolgozó, így saját rendszeres fordulójába kerül vissza.

A nem fordulószolgálatos munkaidővel foglalkoztatott dolgozó szabadságát a munkaszüneti napok (*fizetett ünnep*) meghosszabbítják. A fordulószolgálatban foglalkoztatott dolgozó szabadsága — szolgálatmentessége — ha a munkaszüneti napot is magában foglalja, *szabadsága ezzel a nappal nem hosszabbodik meg,* hanem a szabadság idejére járó 1954. évi 4. sz. *Hivatalos Lapban* közölt 32/149/1954. I/4. B. sz. rendelet 6—8. §-a szerinti átlagkereseten felül *a munkaszüneti napra eső munkaidejére járó bért külön meg kell kapnia,* úgy mintha e napon dolgozott volna. Ezt rendeli a 129.169/1964. I/2. B. sz. utasítás.

B. J.

Külföldi tanulmányutak, tapasztalatcserék

A debreceni igazgatóság évről évre emelkedő szállítási követelményei a mennyiségi és minőségi igények, a műszaki fejlesztés, az üzemszervezés és a vezetési színvonal emelésének szükségszerűsége *egyértelműen követelik a szakkáderek külföldi tanulmányútjait.* Dolgozóink közül ebben az évben többen jártak az *NDK-ban, Csehszlovákiában* és *Lengyelországban.* Különösen fiatal üzemmérnökeinknek nyílt alkalmuk összehasonlítást tenni és a három ország vasúti szakembereivel jó kapcsolatot létesíteni.

Hasznos tapasztalatok

A záhonyi átrakó körzet sokoldalú szállítási munkáihoz például jelentős segítséget nyújtott a Csehszlovák Vasutak *Cierna nad Tisou* határállomásán szerzett szakmai tapasztalat. Az üzemszervezést illetően látott megoldások a műszaki fejlesztés gyakorlati megvalósításai és az álló alapok jobb hasznosítása, a technológiák kedvezőbb eredményt nyújtó lehetőségei minden bizonnyal jó hatást gyakorolnak majd munkánkra. A széles kocsik fenékajtajainak gépesített becsukása — a kedvezőtlenebb helyzet ellenére is —, a függesztett sínnel való kialakítással már kísérleti bevezetésre nyújt lehetőséget.

Ugyancsak a szerzett tapasztalat alapján a napi teljesítmények helyes értékelésére kerülhet sor, mert a mi viszonylatunkban a széles kocsimennyiség kihangsúlyozása mellett kisebb jelentőségű volt a tonnamennyiség vizsgálata, pedig a számszerű elemzésnek ez az egyik legfontosabb értékmérője.

Szakembereink számára hasznos volt a lengyelországi *Medyka* határállomás egész komplexumának megismerése. Annál is inkább, mivel *Eperjeske* állomáson a *Medyka*ihoz hasonló átrakókörzetet akarunk kialakítani.

Az NDK-ban a *drezdai Friedrichstrasse-i* rendező pályaudvaron az üzemszervezés egy magasabb fokát ismertük meg. Ez a látogatás is hasznos volt. *Számos olyan tapasztalat került a jegyzetfüzetekbe, amely a mi rendezőpályaudvarainkon jól hasznosítható.*

Segíti a szakkáder képzést

A külföldi tanulmányutak kapcsolódtak az egyetemi hallgatók külföldi tanulmányútjaihoz. A drezdai látogatásra is ennek keretében került sor. A tudomány hasznosítása a gyakorlati életben a közlekedés megszervezésének gazdaságosabb megvalósítását eredményezi, *s nagymértékben segíti a szakkáder utánpótlás szervezett, tervszerű biztosítását.*

A debreceni igazgatóságnak *a szegedi Felsőfokú Vasútforgalmi Technikummal* kötött szerződése már egy korábban kialakult eredményes kapcsolatot rögzített és meghatározott feladatok kitűzésével még konkrétabbá tette az együttműködést. A végzett technikusok közül négyet Záhony, kettőt Nyíregyháza, egyet pedig Püspökladány állomásra állítottunk be termelő munkába. A hallgatók munkáját az iskola továbbra is figyelemmel kíséri. Szakmai fejlődésüket mindkét részről megfelelő beszámoltatással biztosítjuk.

Az iskola rendszeres látogatásáról, a hallgatókkal való állandó foglalkozás, a társadalmi ösztöndíjasok előmenetelének figyelemmel kísérése, a mérnökjelöltek nyári üzemi gyakorlatának eredményes szervezése, *jelentős mértékben elősegíti a szakkáder képzést.*

Arra törekszünk, hogy a korszerű technika alkalmazásával igazgatóságunk területén *hatékonyabbá váljék a szállítási tevékenység és gazdaságosabb legyen az üzemvitel.* Ezeknek a céloknak az eléréséhez vezet az az út, amelyre ebben az évben ráléptünk és következetes, határozott vezetéssel a jövőben is folytatni kívánunk.

Tóth János,
a debreceni igazgatóság vezetője

Fokozott gondot a balesetek megelőzésére

A Magyar Vasutas *Baleseti krónika* rovatában gyakran olvashatunk halálos személyi balesetekről. Többé-kevésbé bűnös mulasztás vagy figyelmetlenség okozza ezeket a baleseteket. Szomorú dolog, hogy a gondatlanság következtében hol itt, hol ott esik ki a sorból egy-egy kenyérkereső családapa.

A vasútnál megnő a balesetek száma a kedvezőtlen, zord téli időjárás napjaiban. Éppen ezért ilyenkor *a külszolgálati vezetőknek és a mozgalmi szerveknek még fokozottabb felvilágosító, oktató-nevelő munkát kell végezni a dolgozók között.* Fokozni kell az ellenőrzést is, mert a rossz látási viszonyok között a pályán, a váltók körül dolgozó vasutasok nem mindig veszik észre idejében a közelgő járműveket.

Ilyenkor télen, különösen nagy szükség van *a fokozottabb balesetmegelőző munkára.* Az előmunkások ne menjenek ki a pályára dolgozni az adott vonalra érvényes menetrendi jegyzék nélkül. Az a gyakorlat is helytelen, *hogy kitérőben egy dolgozó végez hóeltakarítást.* Akár több, akár egy személy dolgozik a vágánytengelyben, *a figyelő őrnek mindig ott kell állnia.*

Az emberekről való gondoskodás nemcsak a vezetők feladata, hanem mindenkié. Ezért a pályán dolgozók mindenkor tartsák kötelességüknek óvni, vigyázni saját maguk és társaik testi épségére.

Molnár Árpád

Nemcsak rajtuk múlik

Veszprém-külső pályaudvar dolgozói egyáltalán nem tekintik bepótolhatatlannak a szállítási lemaradást. Úgy beszélnek róla, mint megszokott jelenségről. Ez az adósság „kísérteties" pontossággal, minden év utolsó felében elmaradhatatlanul jelentkezik. Az állomás dolgozói a sárvári cukorgyárat hibáztatják, amely ebben az időben a lehető legtöbb nyitott vagont igényli. Ha befejeződik a cukorrépa-kampány, ismét helyrebillen a mérleg.

Tavaly rosszabb helyzetben voltak. A 92 ezer tonnás tervüket csak nagy nehézségek árán tudták teljesíteni. Az idén eddig 127 ezer tonna árut szállítottak.

Csak hétköznap dolgoznak

Az egyik legnagyobb szállítási partnerük a *Tanácsi Kőfejtő Vállalat.* Ez a bánya értékes kohászati alapanyaggal látja el a vasgyárakat. Irányvonatok tömegét indítják útnak az ország legkülönbözőbb városaiba. A rakodás és szállítás gyors lebonyolítása érdekében markolólapátos gépet állított üzembe a bánya. *A korszerű berendezés jó szolgálatot tesz, amikor üzemképes.* Ha viszont géphiba adódik, akkor napokig vesztegelnek az üres vagonok. S ez elég gyakori jelenség. Ilyenkor bizony felborul a rend és hosszú ideig szünetel a szállítás. A hetente tervbe vett 3—4 irányvonat közül csak egy indul útnak.

Kiváló munkát végez Veszprémben a MÁV rakodó részlege. A rendelkezésükre álló autódaru nagyban meggyorsítja az áruk ki- és berakását. *A baj az, hogy a daru személyzete csak hétköznap dolgozik. A kezelők szombaton veszik „kalapjukat" és csak hétfőn látni őket újra a munkahelyen.* Most, amikor mindenütt előtérbe került a szombat—vasárnapi rakodás, a daru hétvégi kiesése hátráltatja a munkát.

A naponta befutó 130—140 kocsit nagy nehézségek árán képesek rendezni a rövid vonatfogadó vágányokon. *A fűtőház elavult fordítókoronggján is nehézkes a munka. Megfelelő laktanya hiányában a női jegyvizsgálók a váróteremben kénytelenek eltölteni az éjszakát.* Most, hogy automata telefonközpont épült a közelben, a telefonosok elköltözködnek az állomás területéről. Bár a felszabadult helyiségért mások is bejelentették igényüket, remélhető, hogy elsősorban a vonatfékezők és a női jegyvizsgálók gondján enyhítenek az illetékesek.

Helytállnak a szocialista brigádok

A nehézségek ellenére Veszprém-külső pályaudvar dolgozói nem vesztették el kedvüket. A hazánk felszabadulásának 20. évfordulója tiszteletére vállalt feladatokat igyekeznek maradéktalanul teljesíteni. Különösen *Tihanyi Gábor, Hantó Ferenc* és *Tzitcz István* tolatásvezetők végeznek kimagasló munkát. Az állomás hat szocialista kollektívája is derekasan helytállt. Érdemeket szerzett *Csuka Pál* és *Zanáthy Lajos* forgalmi szolgálattevő kollektívája. A vonatközlekedési tervet több, mint hat százalékkal túlszárnyalták. A tehervonatok menetrendszerinti indításában 14 százalékos javulás mutatkozik. *A kocsik kiválogatására is nagy gondot fordítottak.* Kocsikihasználási tervüket 102 százalékra teljesítették.

Örvendetes, hogy míg évekkel ezelőtt évente 38—40 balesetük volt, az idén csak egy kocsi kisiklás és egy váltófelvágás írható rovásukra. Ugyanakkor elenyésző számban fordultak elő személyi balesetek.

A veszprémiek most azon fáradoznak, hogy a lemaradásukat az év végéig pótolják, és adósság nélkül zárják az évet, ötéves tervünk utolsó esztendejét.

F. J.

VAGONKULI

A MÁV a kisebb vállalatokhoz kísérletképpen gumikerekű vagonszállító kocsival küldi a vasúti teherkocsikat. Erre a célra egy 40 tonnás, 24 kerekű pótkocsit szereztek be, amelyre a vágányról felhúzzák a vagont s így a pályaudvarról gumikerekeken gördülhet a szállíttató vállalathoz ki- és berakáshoz. (MTI Foto: Lajos György felv.)

A biztonságos közlekedésért

TÁRNOK ÉS MARTONVÁSÁR KÖZÖTT FOLYTAK AZ ÖNMŰKÖDŐ VONATMEGÁLLÍTÓ BERENDEZÉS PRÓBÁI

A vasúti forgalom növekedése, a nagy sebességű vonatok közlekedése egyre parancsolóbban írja elő az önműködő vonatmegállító berendezések alkalmazását a vasutaknál.

Fennállhat ugyanis annak a veszélye, hogy a mozdonyvezető figyelmen kívül hagyja valamelyik jelző parancsát.

Ezt a körülményt előidézhetik rossz látási viszonyok, sűrű köd és hófúvás is. De összetéveszthetik a mozdonyvezetők a több, párhuzamosan egymás mellett futó vágány mentén elhelyezett bejárati jelzőket is. A megfigyelést nagyban akadályozhatják egyéb külső körülmények. Ilyenek a nagyvárosok zavaró fényei, reklámjai. Nagy veszélyt rejt magában az esetleges rosszullét, a figyelmetlenség, a fegyelmetlenség is. Az utóbbiakra mutat, hogy a vasútnál az elmúlt hónapokban magasra szökkent a jelzőmeghaladások száma, még a jobb megfigyelhetőséget biztosító fényjelzők esetében is.

A felsorolt veszélyek, illetve a belőlük származó következmények

megelőzése csak oly módon lehetséges, hogy a jelzők állása és a közlekedő járművek között a mozdonyszemélyzettől független kapcsolatot létesítünk.

Ezt úgy lehet elérni, hogy a jelzők állásától függően a pályáról a jármű részére adunk információt, illetve a fékrendszerre gyakorolunk befolyást. Ilyen feladat ellátására szolgálnak az önműködő vonatbefolyásoló rendszerek.

Ezek olyan berendezések, amelyek „megállj" jelzés esetén a mozdonyvezető ténykedésétől függetlenül leállítják a mozdonyt, illetve megkezdik a fékezési folyamatot.

A vasutak két alapvető rendszert: a pontszerűen ható és a folyamatosan ható berendezés rendszerét használják.

A pontszerűen ható önműködő vonatbefolyásoló berendezés előnye, hogy mindenféle jelző, tehát a mechanikus jelző esetén is használható.

Ez a rendszer sebesség-ellenőrzéssel is kiegészült már. Ez azt jelenti, hogy a befolyásolás kezdetétől számítva egy bizonyos idő után leellenőrzi a berendezés a jármű sebességét és ha az a megengedettnél nagyobb, beindítja az önműködő fékezési folyamatot.

A folyamatosan ható vonatbefolyásoló rendszereknél a mindenkori jelzési kép és a mozdony között állandó kapcsolat van.

A jármű vezetője az egyes térköz-szakaszba érve a vezetőálláson elhelyezett jelzési képből állandóan látja, hogy milyen állású jelzőhöz közeledik.

A folyamatos információátvitelt szigetelt sínáramkörökkel lehet a legcélszerűbben megvalósítani. Az egyes jelzési képekhez különböző frekvenciával kódolt jelcsoportok tartoznak. A sínekben folyó átviendő jelet a mozdony elején elhelyezett vevő tekercs veszi fel, amelyet erősítés után a berendezés értékel és a mozdonyvezetőjelzőre a megfelelő képet kivezérli.

A folyamatosan ható vonatbefolyásoló rendszer az állandó információszolgáltatás miatt a biztonsági követelmények maximumát kielégíti. Pályaberendezése azonban megfelelően kialakított energiarendszert igényel. Lényegében csak a korszerű, jelfogós berendezésekhez csatlakoztatható a térközökben is sínáramkörös vágányfoglaltság jelzéssel.

A MÁV a folyamatosan ható berendezéssel kísérletezik

a Tárnok és Martonvásár között 4 térközben létesített kísérleti szakaszon. A Szovjetuniótól vásárolt 52 darab M 62-es 2000 lóerős Diesel-mozdonyok ilyen berendezéssel vannak ellátva. A kísérleti pálya berendezését is szovjet dokumentáció alapján készítették el a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat szakemberei.

A kísérletek eredménye is igazolja, hogy

az önműködő vonatmegállító berendezés új távlatokat nyit a magyar vasúti berendezésben.

S mint a 9. szakosztálynál értesültünk, 1966-ban Tiszatenyő és Lökösháza, valamint Szerencs és Nyíregyháza között megkezdik az önműködő térközbiztosító berendezés szerelését.

V. F.

Még egyszer a levelezőkocsikról

Lapunk hasábjain már több esetben szóltunk arról, hogy a Déli-pályaudvaron levő levelezőkocsikat lehetőleg cseréljék ki, vagy javítsák meg a világítást és a fűtést.

Sajnos, még a mai napig sem javult a helyzet. *A kalauzok már több írásbeli jelentést is küldtek, hogy a rossz világítás miatt munkájukat nem tudják zavartalanul végezni.* Többször előfordult az is, hogy a 2220 és az 1219-es számú vonatoknál a szerelvény első személykocsijában kellett dolgozniok.

F. L.

Beszélgetés a sineknél, szürkületkor

Végtelenbe futó acélpárok, kattogó szerelvények, forgalmas, zajos állomások és csendes kis megállók... Ez volt a negyvenkét év?

Ősz fejét ingatja: nem. Amennyi 1923-tól ellelt, többet jelentett ennél! Apától örökölt szakmát, izgalmas, érdekes munkát, különös romantikát. Az életet...

És melyik volt a legszebb része — a legtöbb emléket adó? Talán a kezdet, a Miskolc-Gömörin töltött idő? Vagy éppen az egri, a disznóshorváti, a jászberényi, a gácsi, a gombaszögi napok?

Ugye, a szarvaskői húsz esztendő...?

Amelynek úgy vágott neki, hogy — vasutat épített. Felszaggatott, szétszórt vágányokból. Annak a százötven embernek a segítségével — akiknek élelmiszer beszerzője volt.

Pálmai Istvánnak ez is vasutasmunka volt. S talán nem kisebb, mint a következő évek feladata, a mostanié: amikor napjában harminc-harminchárom szerelvényt kell átengedni a szolgálati helyen — bélapátfalvai cementtel, egercsehi szénnel, szilvásváradi mésszel, bükki fával — és féltucat embert dirigálni, meg az árupénztárat kezelni...

Szép lehetett ez a húsz é itt, a hegyek között, hiszen ti érett felnőtté egyetlen lánya, s jómaga itt öregedett meg. De elhiggyem-e azt, hogy soha nem vágyódott innét valamelyik fővonalra?

Az állomásvezető mosolyog.

— Nem a fővonalak és nem a mellékvonalak jelentik a vasutasmunka örömét — mondja —, hanem a naponta becsülettel eltöltött szolgálat — ott, ahová éppen a kötelesség köt.

Igaz lehet...

S ha tényleg így van, akkor Pálmai István nagyon boldog lehet! Mert hivatali szobájában arról vallanak a nagy oklevelek — kettőt az állomás kapott, négyet meg a vezetője —, hogy becsülettel töltötte itt a szolgálatát... És ezt ismétli a miskolci igazgatóság elismerő levele is, amelyben a nyugdíjba vonulása előtti utolsó megtartott állomásvizsgálatról úgy írnak, hogy mindent a legnagyobb rendben találtak.

Februárban itt hagyja az állomást. Nyugdíjba megy. Beköltözik néhány éve épült egri házába, s annyi szolgálat után — csak a pihenésre lesz gondja...

Tudom, jó lesz az.

De vallja csak be Pálmai elvtárs, hogy az a búcsú a sínektől — nem lesz olyan könnyű...?

Gyóni Gyula

Cini, cini, cincog...

Közelmúltban a 7512-es személyvonaton, az 1265-ös Aa. I. osztályú kocsi üres fülkéjében cincogás ütötte meg a fülemet.

Ahogy az ülőzsámolyt félrehúztam, három kis kölyökegér riadtan szaladt szét. Rövid idő múlva megjelent a mama is. Egyszóval az egércsalád befészkelte magát az I. osztályú kocsiba.

Egy kis takarítás ezeken a kocsikon nem ártana. Akkor talán kevesebb lenne az ilyen cincogó potyautas.

Markos József
Zalaegerszeg

Napirenden

az utazószemélyzet munka- és pihenőideje

A szakszervezet elnöksége 1965. november 5-i ülésén tárgyalta az utazószemélyzet munka- és pihenőidejének alakulását. Megállapította, hogy a szakszolgálatok részéről történt intézkedés az utazószemélyzet munkaidejének csökkentésére, vezénylési és munkáltatási rendjének javítására. Ennek nyomán némi javulás már tapasztalható a távolléti és a szolgálati órák alakulásában, *az eredmény azonban még korántsem kielégítő. A szolgálati és távolléti órák száma még mindig magas.*

Magas a távolléti órák száma

Egyes balesetek tárgyalásánál, valamint ellenőrzések alkalmával bebizonyosodott, *hogy az utazószolgálatot teljesítő dolgozók munka- és pihenőidejét szabályozó rendeleteket — többszöri figyelmeztetés ellenére — nem tartják be.* Megengedhetetlen, hogy egyes helyeken *a távolléti órák száma 300 fölött van,* ami az Mt. V. 55. §. rendelkezéseinek megsértését jelenti.

A telepállomások többségénél tapasztalható a vezénylés egyenetlensége, az igen nagy számú, *helyenként a 300 órát is meghaladó igénybevétel.* Nyíregyháza állomáson az első félévben 212 esetben haladták meg a 300 órás maximumot. *Egyes hónapokban a telepállomás átlaga is meghaladta a személyre szóló maximumot.* Ugyanakkor vannak olyanok, akik a kötelező 210 órát sem teljesítik.

A mozdonyszemélyzet vezénylésére is az a jellemző, *hogy a vezénylő mozdonyfelvigyázók — a forgalom előre nem látható változásai miatt — gyakran eltérnek a fordulóktól.*

Gyakori eset, hogy az egy szolgálatra kivételesen engedélyezett 18—24 órás maximumokat az utazók túllépik. A szabálysértés ténye mellett ez azt is jelenti, hogy ilyen esetekben a dolgozókat fokozottan *és indokolatlanul terhelik meg.*

Bár nem jellemző, de sajnos, még mindig előfordul, hogy egyes vezetők nem számolnak időben intézkedéseik erkölcsi és a dolgozók tudatára kiható következményeivel. *A szocialista törvényességre hivatkozva, követnek el törvénysértéseket, vagy próbálják igazolni intézkedésüket. Egyesek megfeledkeznek arról, hogy a törvényeket nemcsak az egyszerű vasutasoknak, hanem mindenkinek, a vezetőknek is be kell tartani.* A 24 órát meghaladó folyamatos szolgálat ellen felszólaló dolgozókkal szemben nem egy vezető fenyegetően, szankciók kilátásba helyezésével lép fel, ahelyett, hogy a törvényes munkaidő betartására törekedne.

Hetenként egy pihenőnap

A munkaidő és pihenőidő arányának és e kettőre vonatkozó szabályok érvényesítésének vizsgálatánál nem hagyható figyelmen kívül az a szabály, hogy az utazószemélyzet részére is *hetenként egy pihenőnapot kell biztosítani,* amelyből havonta egyet — az Mt. V. 77. §. (1) bek. rendelkezése szerint — vasárnapra kell adni.

Az utazószemélyzet heti pihenőnapjának biztosításáról csak általában beszélhetünk, mert kevés az olyan dolgozó, aki a részére járó heti pihenőnapokat rendszeresen és az előírt szabályok maradéktalan érvényesítésével kapja meg.

A hiányosságok az alábbi okokra vezethetők vissza:

a) Az 1957-től érvényes alaprendelet ez ideig nem vált általánosan ismertté az utazók és a velük foglalkozó vezetők körében.

b) Az alap- és az azt kiegészítő magyarázó rendeletek sok tekintetben eltérnek a Munka Törvénykönyvében adott általános és kötelező szabályoktól. *A MÁV-szabályok negatívumait és végrehajtásának nehézségeit érzik a vezetők és a dolgozók is.*

c) Az utazók heti pihenőnapja jelenleg időben egybesik a két szolgálat közötti szabad idővel, így jelentősége a dolgozók és a vezetők között is közömbössé vált. Elmosódott a fordulók közötti szabad időtől való megkülönböztetése, szociális jellege és annak előnye is.

d) A szakszolgálat részéről történt ellenőrzéseknél nem, vagy nem elég következetesen vizsgálják e szabályok betartását, így alig alkalmaznak felelősségrevonást.

A hiányosságok nem új keletűek

A heti pihenőnapok kiadásánál *mindkét szakszolgálatnál hiányosságok vannak,* de rá kell mutatni a helyzet súlyosabb voltára a vontatási szakszolgálatnál. Míg a forgalomnál a vezénylést, az utazó dolgozók irányítását és a velük való foglalkozást mindenütt megfelelő képzettségű vezénylőtiszt látja el — *az igazgatóságok III. osztályainál pedig külön munkakörű vonatkísérői előadó foglalkozik az utazók ügyeivel* — addig a vontatási szakszolgálatnál hasonló munkakör sem az igazgatóságnál, sem a fűtőháznál nincs.

A heti pihenőnapok kiadásánál tapasztalt hiányosságok nem új keletűek. Az I/7. és I/8. szakosztály szigorú rendelkezést adott ki az igazgatóságoknak, az utazók munka- és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartására.

A vasút növekvő szállítási feladatai egyre jobban megkövetelik a vezetőktől, hogy *a feladatok megoldását ne csak egyszerűen adminisztratív utasításokban lássák,* hanem a végrehajtásban részt vevő dolgozók megnyerésével és az intézkedéseket magyarázó, segítő, emberi tulajdonságaikkal is segítsék azok megértését és végrehajtását.

Nagy hatással van a dolgozók tudatformálására a vasúti munka szervezettsége. De ez a sok évtizedes gyakorlaton nyugvó szervezettség ma már nem elegendő. *A régi vezetési módszerek és a mai feladatok számos ellentmondást szülnek a munkaidő gazdaságos kihasználásában, a törvényes munkaidő betartásában, a dolgozók jogainak érvényesítésében.*

A megyei és a szakszervezeti bizottságok foglalkozzanak többet a helyi problémákkal, ellenőrizzék és hatékonyabban segítsék a szolgálati helyek tevékenységét. Ismertessék meg a dolgozókat a törvényekkel és jogszabályokkal, hogy kötelességeik mellett a jogaik érvényesítésének lehetőségével is tisztában legyenek és az ismeretek birtokában azt követeljék is meg.

Szádóczki István

Ötven óra — vonaton

A napokban valahol szóba került, hogy kevés a vonatkísérő. Egyesek viszonylagosan sok szolgálati órát teljesítenek; értve alatta a tengelyen töltött időt, és amit a forduló állomásokon várakozva tölt el a vonatkísérő.

Több érdekelt szólt a vitához. Majd az egyik vonatvezető szóba hozta *Sztruhár János* (Vác) jegyvizsgáló esetét.

Hamarosan Sztruhár is megjött, aki minden indulat nélkül, mint legtermészetesebb dolgot, mesélte el a történetet:

Október 29-én, a korahajnali órákban indult el hazulról a 4417. sz. vonattal *Budapestre,* onnan *Szobra,* aztán vissza, majd megint Szobra (138. sz. vonattal). Már 14 órás szolgálat volt mögötte, amikor Szobon parancsot kapott, hogy a 265/a. számú tehervonattal kell mennie. A parancs az parancs, de azért elmondta, hogy közel 22 órája van talpon.

„Nincs mese" — mondták Szobon, és a rettegett fegyelmit helyezték kilátásba, ha sokat magyaráz.

Mit tehetett . . .?

Szedte-vette a cókmókot és elfoglalta helyét egy szelleibélelt fekhodában.

Hosszú várakozás után, 23.50 órakor indultak. *Nógrádverőcére reggel érkezett. Vácon délelőtt. Dunakeszin délután volt. Már elfogyott az elemózsiája, a türelme, az energiája, csak a szél, a hideg szél kísérte végig hűségesen.*

Végtelennek tűnt az utazás.

Többször is kérte a leváltót, de a menetirányító minden esetben csak konetteljes szavakkal buzdította a kitartásra.

Kitartott.

Végre 31-én, 1 óra tájt megérkezett Rákosrendezőre.

Eddig a történet!

— g —

Szégyent hoztak a vasútra

Zalaegerszegen a megyei bíróság nyilvános fellebbezési tárgyaláson hirdetett ítéletet három volt murakeresztúri vasutas bűnperében. A másodfokon eljáró bíróság az elkövetett bűncselekmények és azok társadalmi veszélyességének gondos mérlegelése alapján, *elutasította a terheltek és védőik fellebbezését,* melyet a Nagykanizsai Járásbíróság elsőfokú ítélete ellen jelentettek be. Sőt, a bíróság helyt adva az ügyész fellebbezési óvásának,

fel is emelte az elítéltek szabadságvesztés büntetésének tartamát.

Honfi Gyula elsőrendű vádlott *főbüntetését 1 év és nyolchónapi szabadságvesztésről 3 évi szabadságvesztésre növelte a bíróság.* A mellékbüntetésként alkalmazott közügyektől eltiltást 2 évről 5 évre emelte fel. *Belasics Rudolf* másodrendű terhelt 2 évi szabadságvesztés helyett 2 év és hathónapi szabadságvesztés büntetést kapott. Egy év hathónapi szabadságvesztésre emelte fel a megyei bíróság *Kárász Géza* harmadrendű vádlott első fokon megállapított 1 évi szabadságvesztését. *Szlávecz János* negyedrendű vádlottat nyolchónapi szabadságvesztésre ítélték.

Az immár jogerős ítéletet

bűnszövetségben elkövetett, társadalmi tulajdont károsító folytatólagos lopás miatt mondta ki a bíróság.

A terheltek Murakeresztúr állomáson akkor követték el bűncselekményeiket, amikor szolgálatban voltak. *Különböző textilárukat tartalmazó vagonok ólomzárait törték fel.* Egy alkalommal például 50 db. halásznadrágot *„halásztak ki"* az egyik kocsiból, egy másik esetben 25 nylon blúz volt a *„zsákmányuk".* A lopott holmit a fővárosban igyekeztek értékesíteni.

A bíróság súlyosbító körülményként értékelte azt a tényt, hogy a terheltek *bűnös cselekményeiket szolgálatuk közben, tehát közforgalmú közlekedési és szállítási vállalat területén,* és részben az ott tartózkodó tranzitvagonok feltörésével, fosztogatásával követték el, és hogy cselekményükkel a hazánk területén lebonyolódó nemzetközi vasúti áruszállítás biztonságának jóhírét veszélyeztették. Magatartásukkal valóban súlyos szégyent hoztak a vasútra, de el is nyerték méltó büntetésüket.

Most van idejük eltűnődni azon, hogy érdemes volt-e az ólomzárakhoz nyúlni . . .

(Lőrincz)

Egy sorompó nyitva maradt

Október 31-én *Kelenföld Budafok—Albertfalva* felőli végén, az 1032-es vonatnál a sorompót „elfelejtették" leengedni. Csak a mozdonyvezető éberségének, óvatosságának köszönhető, hogy súlyos baleset nem történt.

Amikor *Koszorús Lajos* vonatvezető a sorompóőrnek a vonatról leszólt, hogy miért nem engedte le, hiszen ezen keresztül autóbuszjárat is van, az csak mosolyogva vállat vont.

Úgy hisszük, hogy ilyen felelőtlenséget egy mosollyal és egy vállrándítással nem lehet elintézni.

F. I.

Baleseti krónika

November 10-én a *Beleg* állomásra 40 km/óra sebességgel bejáró 5. sz. rostálógép ráütközött az I. vágányon álló másik rostálógépre. Az ütközés következtében a két önjáró munkagép súlyosan megrongálódott. *Győrfi János* géptelepi, *Tászli János* és *Császár György* építési főnökségi dolgozók súlyosan megsérültek.

★

November 11-én Szerencs állomáson a 431/a sz. vonat behaladás közben elütötte a Miskolc fűtőház létszámába tartozó Nyitrai András. Nevezett a behaladó vonat előtt akart átmenni a vágány másik oldalára. Állapota nem életveszélyes.

★

November 13-án a ferencvárosi személypályaudvar III. vágányán áthaladó 3. sz. gyorsvonat elütötte a 26-os váltóban munkát végző *Máler Gyuláné* váltótisztítót. Nevezett súlyos sérülést szenvedett. Ugyancsak Ferencváros állomáson november 14-én a Nyugati gurító III. sz. vágányán az elgurított kocsisor elütötte *Torkos Sándor* sarust, aki súlyos arcsérüléssel került kórházba.

★

November 13-án a *Soltvadkert* állomás III. vágányára bejáró 5951. sz. gépmenet a IV. vágányra korábban ellökött és *határon kívül hagyott kocsikba ütközött.* Az ütközés következtében a kocsik kisiklottak, és részben a bejáró gépre torlódtak. A baleset vágányellenőrzés elmulasztása és a tolatási műveletek ellenőrzésének hiánya miatt történt.

★

November 15-én *Szajol* állomás békéscsabai kihúzó vágányán végzett tolatás közben *Bódi József* kocsirendező a jeges kocsilépcsőről lecsúszott. Esése következtében a mozgásban levő kocsi kereke lábujjain könnyebb sérülést okozott.

★

November 16-án Kiskunfélegyháza állomáson a VII. sz. vágányon fordított állásban közlekedő 1. sz. tartalék elütötte Rabi István kocsirendezőt, aki halálos sérüléseket szenvedett. A baleset azért következett be, mert nevezett a 23. sz. váltó eljegesedett keresztezésébe lépett be összeakasztás végett.

★

November 19-én *Polgár* állomáson a 6021/II. sz. tvg. az első vágányon végzett tolatás közben összenyomta *Virág László* vonatvezetőt. Nevezett az összenyomás következtében bordatöréses balesetet szenvedett.

★

November 26-án 4.40 órakor a 6762. sz. tehervonat Görcsöny állomás bejárati jelzőjét és az állomás III. vágányának biztonsági határjelzőjét meghaladva belerohant a szembe jövő 6749. sz. motorvonatba. Az összeütközés következtében Pálfi Ede motorvezető életét vesztette, 3 súlyos és több könnyebb sérülés történt. A felelősség megállapítására vizsgálat indult.

H. K.

A munkapadtól a vádlottak padjáig

Így összegezték mondanivalójukat azok a bírósági szakemberek, akik három héten keresztül 5 előadásból álló oktatásokat tartottak a *Szombathelyi Járműjavító Vállalatnál.*

A vállalat 1965. évi *baleseti helyzetének romlása indokolta,* hogy az oktatások színvonalának emelésével,

a szemléltető eszközök fokozottabb alkalmazásával változtassunk a hagyományos oktatási formán.

Indokolta továbbá az is, hogy *a műszaki vezetők szemlélete megváltozzon,* a balesetelhárítási és munkásvédelmi problémák megoldásához az eddiginél jobban álljanak hozzá.

A bekövetkezett üzemi balesetek számszerű szaporodása, valamint a balesetek következtében a termelésből kiesett munkaórák számának emelkedése szükségessé teszi, hogy *az oktatások során mélyrehatóan magyarázzuk a vonatkozó óvórendszabályok betartásának szükségességét,* az üzemi balesetek következményeit, illetve azok megelőzésének lehetőségeit.

Ezért kértük fel *dr. Szűts Miklós* megyei bírósági tanácsvezetőt és *dr. Turai Ferenc* bírót, akik az üzemi balesetek büntető és polgári jogi következményeiről, illetve az Elnöki Tanács 1963. évi 34. számú törvényerejű rendelkezéseiről tartottak előadásokat a vállalat valamennyi műszaki vezetőjének és fizikai dolgozójának.

Az előadásokat minden esetben filmvetítéssel egészítettük ki. A filmek szemléltető módon is érzékeltették az előadók által elmondottakat. A műszaki vezetők részére tartott oktatáson részt vettek az ország többi járműjavítójának munkavédelmi megbízottal, továbbá a felügyeleti hatóság képviselői is.

Az előadók az oktatás során

mélyrehatóan magyarázták a munkavezetők, művezetők feladatait és kötelességeit

a fenti rendelkezés alapján a biztonságos és balesetmentes munkakörülmények megteremtésére vonatkozóan.

Megtörtént eseményeket mondtak el mintegy okulásképpen, olyan példákat, *ahol a bíróság megállapította a felelős vezetők mulasztását.* Az általuk elmondottak gyakorlati alkalmazására hívták fel a figyelmet és ezért kikérték a főművezető, a debreceni járműjavító munkavédelmi megbízottjának és a szakszervezeti központ képviselőjének véleményét.

Közvetlen kapcsolat alakult ki a dolgozók oktatása során is, ahol a részvevők véleményüket nyilvánították egy-egy vitás kérdésben. Több alkalommal utaltak a vetített filmek tanulságaira. Hangsúlyozták a dolgozók jogait és kötelességeit a 34. sz. tvr. rendelet alapján.

A munkától való eltiltás, a balesetveszélyes munkahelyeken a munka megtagadása, mind a dolgozók érdekét szolgálja.

A törvény módot és lehetőséget biztosít, csupán élni kell az adott lehetőségekkel,

egyrészt a dolgozóknak, másrészt a gazdasági vezetőknek.

Az oktatásokon közel 1400 dolgozó vett részt. Reméljük, hogy az előadássorozat elérte célját és bízunk abban, hogy ez megmutatkozik majd az üzemi balesetek csökkenésében.

Sztlár János
Szombathely

43 évi szolgálat után

A vasúthoz 1922-ben került. Pályamunkás volt. 1945-től szakszervezeti vezetőségi tag, 1954-től pedig a csapodi üzemi bizottság titkára.

Nagy Jánost, a csendes, melegszívű embert munkatársai, ismerősei becsülik és szeretik. *43 évi szolgálat után január 1-én nyugdíjba vonul.* A négyévtizedes jó munkáját, hűségét a vasúthoz élmunkás jelvény, szocialista brigádjelvény, a szakszervezeti munkáért jelvény bronz fokozata és az árvízvédelemért kapott emlékérem is bizonyítja.

Jó pihenést és nyugodt, békés életet kívánunk János bácsinak.

Perlaki Gyula
Sopron

FELESLEGES JEGYZŐKÖNYVEZÉS

1965. szeptember 13-án 14 órakor a sturovói MÁV képviselet helyiségében *Pásztor Gyula* forgalmi irányító jegyzőkönyvet vett fel *Páli Lajos* Bp. Déli pályaudvar honállomású vonatvezetőről, *mert 25 órai szolgálat után nem vállalta a további szolgálatot.*

Ugy látszik, nem eléggé ismert az az 1957-től érvényes szabály, mely szerint az utazók egyfolytában tölthető szolgálati ideje kivételesen sem haladhatja meg a 18, a készenléti órákkal együtt pedig a 24 órai szolgálatot.

A vonatvezető helyesen járt el, hogy a túlszolgálatot nem vállalta. *A további szolgálattal ugyanis fokozott baleseti veszély állhatott volna elő,* mivel a fáradt ember figyelőkészsége lényegesen csökken ilyen hosszú szolgálat után.

A forgalomirányítónak az lett volna a kötelessége, hogy ő is az utazók munka- és pihenőidejére vonatkozó szabályok szerint járjon el.

Jó lenne, ha a megfelelő szabályokra és a helyes eljárásokra nagyobb figyelmet fordítanának azok, akikre a forgalom irányítása mellett az emberek irányítását is rábízták.

A jegyzőkönyvezés ebben az esetben felesleges munka volt. De ha már elkészült, helyes lenne mielőbb lezárni ezt az ügyet.

Foki István

Miért jár gyalog?!

Élvezze az autózás előnyeit, örömeit

A Szerencse-sorsjeggyel különböző személyautókat nyerhet:

Moszkvics 408-ast,
Wartburgot
Trabantot

Még egyszer a viszonylati utasáramlati felmérésekről

Szabó I. János jegyvizsgáló és Gergely Sándor vizsgáló főkalauz összesítik a gyékényesi gyorsvonaton gyűjtött adatokat

Az évről évre emelkedő személyszállítási igények kielégítésére, a vasúti berendezések, eszközök és létesítmények minél gazdaságosabb kihasználására, a várható fejlődés biztosításához szükséges beruházások tervezéséhez *elengedhetetlenül szükséges a szállítási feladatok pontos ismerete.*

Az utasforgalom várható alakulása hálózati szinten ismert. Ez azonban a személyszállítás tervezéséhez és szervezéséhez közvetlenül nem használható adat. Ahhoz, hogy a bevezetőben vázolt céloknak megfelelő menetrendet lehessen készíteni, és ebben a menetrendben megfelelően képzett személyszállító vonatok közlekedjenek, az utasáramlatok minden egyes viszonylatának megismerése szükséges.

Mint már korábban ismertetes volt, *a vasúti utazások mintegy 80 százaléka az úgynevezett hivatásforgalom.* Az ilyen utazók életük nagy részét, szabad idejükből naponta több órát a vasúton töltik el. Nem lehet közömbös számunkra, hogy ezek az utazánok milyen körülmények között történnek. Ezért végezte el a vasút az utasáramlatok megállapítását először a *Budapest környéki* napi ingavándor-forgalomban, majd tizenhárom nagy vidéki gócpont körzetében.

A most elkövetkezendő időben *a belföldi távolsági forgalom utasáramlatainak megállapítására kerül sor.* A novemberben, februárban, májusban és júliusban esedékes felmérések során a távolsági vonatok kihasználtságának vizsgálatára kerül sor. Ehhez kapcsolódik a távolsági vonatokhoz csatlakozó forgalom vizsgálata, valamint az utazás tartamának csökkentése érdekében egyes, gyenge forgalmú megállóhelyek megfigyelése.

Mit jelent ez a felmérési munka a vasutas dolgozók részére?

Elsősorban a felmérés eredményeinek alkalmazásával, a távolabbról bejáró vasutas dolgozók utazási körülményeinek megjavítását, a gazdaságosabb üzemszervezés, a vasúti berendezések teljesítőképességét nagyobb mértékben figyelembe vevő menetrendi és egyéb intézkedések kapcsán a munkakörülmények, és nem utolsósorban az anyagi érdekeltség javulását.

Mindezek érdekében a felmérést végző vasutasok *lelkiismeretes, pontos munkája szükséges.* Az előző felmérések során a naponta ismétlődő, hosszabb időn át állandó jellegű utazási igények megállapítására került sor. A szükséges adatokat — megértve a vasút segítő szándékát — maguk az utasok, nagy vállalatok szolgáltatták. Az adatszolgáltatás pontossága mind ehhez hasonló módszernél tapasztaltat felülmúlt.

A most elvégzésre kerülő felmérés alkalmával — a vizsgált utazások jellegéből fakadóan — *a tényleges megállapításokból kell statisztikai módszerekkel a várható igényekre következtetni.* Az utazóközönség szerepe most passzív. A szükséges adatokat a menetjegyek alapján *a vasutas dolgozók, jegyvizsgálók, fővizsgálók, számlálóbiztosok* állapítják meg. A pontos adatfelvételhez itt rendkívül nagy érdek fűződik.

Meggyőződésünk, hogy a vasutas dolgozók megértik, hogy az utasáramlatok megállapítása során végzett jó munkájukkal a vasút személyszállítási feladatainak jobb, gazdaságosabb megoldását segítik elő.

Soulavy Jenő
mérnök főintéző

Kiváló gőzmozdonyfűtő

Bereczki József mozdonyfűtő

Az elmúlt napokban búcsúztatták a debreceni fűtőház dolgozói és vezetői *Bereczki József* kiváló gőzmozdonyfűtőt nyugdíjbavonulása alkalmából. *30 évet töltött a vasútnál,* ebből 27 évet mint mozdonyfűtő. Megbízható, szorgalmas és példamutató munkájának elismeréséül *Kiváló Dolgozó* kitüntetést kapott.

Mint gőzmozdonyfűtő, hosszú éveken keresztül a budapesti gyors- és személyvonatokat továbbította. Kívánjuk, hogy eredményes munkássága után még hosszú időn keresztül legyen boldog részese a nép államának.

Marosán Pál

RÖVIDEN

A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A BOLGÁR NÉPKÖZTÁRSASÁGBAN megkezdték a Szófiát átkaroló körvasút villamosítását. A műszaki tervek szerint először *a Kremikovcin áthaladó vonalszakaszt villamosítják,* ami lehetővé teszi a fémipari kombinát és a Szófia északi részében levő többi gyár munkásainak gyors szállítását.

★

A KÖVETKEZŐ ÉVEKBEN MOSZKVÁBAN *öt egyvágányú függővasutat építenek. A tervek szerint az első vonal az autógyári metróállomást Koalomenszkojéval köti össze. A négy-öt kilométer távolságban elhelyezkedő állomások között óránként 90 szerelvényt is lehet közlekedtetni. A 100—120 utas befogadására alkalmas kocsikból álló szerelvények sebessége 150 km/óra.*

FRANCIA SZAKÉRTŐK ELKÉSZÍTETTÉK a légpárnás vonat első kísérleti példányát, amelyet a tervek szerint ez év végén üzembe helyeznek Franciaországban. *A kerekek nélkül haladó új mozdony teljesen zajmentes, óránként több mint 400 kilométeres sebességet is kifejthet.* A légpárnás sikló vonatot kísteljesítményű turbólégcsavaros hajtómű gyorsítja fel a kívánt sebességre.

★

LENGYELORSZÁGBAN az év végéig 401 kilométer hosszú vasútvonalat villamosítanak. *A lengyel vasutak villamosítása gyors ütemben halad,* a villamosított vonalak hossza elérte a három év előttinek a kétszeresét.

A Német Birodalmi Vasút gazdaságossági kísérletei

Az NDK népgazdaságának tervezési és vezetési módszerében fontos szerepet játszanak az anyagi ösztönzők. Így például *1964. november 1. óta a magdeburgi és erfurti vasútigazgatóságok vezetőinek fizetése bizonyos mutatószámok eléréséhez van kötve.* Ha ezeket egészben vagy részben teljesítik, havi fizetésük összege 10—30 százalékkal emelkedik. Ha nem érik el, fizetésükből levonnak és ez a levonás az összes előfeltételek teljesítése esetén kifizetett összeg 50 százaléka is lehet.

Ennek az anyagi ösztönzésnek a hatása befolyásolható mutatószámok helyes megválasztásától függ. Első kísérletül az üreskocsijáratok szabályzatának betartását, a szállítmányozási terv teljesítését, a kocsik [illegible] alkalmazását és a határidőhöz kötött építési tervek betartását választották ki.

1964. november 1. óta ezt az eljárási módot a *stendali és magdeburgi* javítóműhelyek igazgatóira is alkalmazták. Ebben a munkakörben a tervezett üzemeredmény elérése, a javításoknál a minőségi munka a feltétel.

Ez a vezetési munkát ösztönző premizálás azonban teljes mértékben csak akkor jut érvényre, ha az egész vonalon alkalmazzák. Egyelőre az még megfontolás tárgyát képezi, hogy aligazgatókat, osztályvezetőket és más vezető személyeket a kísérletekbe bevonjanak.

Az anyagi ösztönzésnek ez a módja nem rossz módszer a gazdaságosabb, hasznosabb termelés előmozdítására.

K—H. G.

Elektrodinamikus vasúti biztosító berendezések I.

KÖNYVISMERTETÉS

A biztonságos vasúti közlekedés egyik alapvetően fontos feladata a korszerű biztosítás. Ettől nemcsak a közlekedés zavartalansága függ, de a feladat jó vagy kevésbé jó megoldása jelentősen kihat a vasút átbocsátó-képességére is.

Szakirodalmunkban *(az akcsére tesz szert, s mind a jelen, mind, pedig a közeli jövő szempontjából a legnagyobb és legreálisabb érdeklődésre tarthat számot.*

A mű vasútforgalmunk szempontjából ezzel a mondhatni legjelentősebb, ed-

kori igényeknek megfelelően) tárgyalták már a legegyszerűbb és pillanatnyilag legelterjedtebb mechanikus biztosító berendezéseket, sőt a műszaki fejlesztés jegyében ugyancsak pár év előtt megjelent összabb mű foglalkozott az önműködő térközbiztosító berendezésekkel. A legegyszerűbb és legbonyolultabb megoldási módok között tárgyalatlan maradt egy olyan elég tág szakterület, amely azóta egyre nagyobb jelentőségre tesz szert, s mind a jelen, mind, pedig a közeli jövő szempontjából a legnagyobb és legreálisabb érdeklődésre tarthat számot.

A mű vasútforgalmunk szempontjából ezzel a mondhatni legjelentősebb, eddig még fel nem dolgozott területtel foglalkozik. Tárgyalja az elektrodinamikus biztosító berendezések vasútjainkon legáltalánosabban bevezetett és bevezetendő, jelfogós vezérlésű állomási és gurítópályaudvari berendezéseket, a tengelyszámlálós térközbiztosító berendezéseket, a jelfogós vezérlésű állomási biztosító berendezéseket, a gurítópályaudvari berendezéseket és a tengelyszámlálós térközbiztosító berendezéseket.

A tiroli Jenbacher Művekben új, 1500 lóerős kétütemű motorral ellátott Diesel-mozdony készült az Osztrák Vasutak részére. A mozdonyt mindkét végén vezetőállással látták el. A gép szolgálati súlya 67 tonna.

Egy hét Franciaországban

ÚTIJEGYZET

A közelmúltban francia vasutas eszperantista fiatalok meghívására Franciaországban jártam. Örömmel tettem eleget a meghívásnak, hiszen a francia fiatalok évek óta kiválóan tevékenykednek az eszperantó mozgalomban.

Győrből a *Wiener Walzer* nemzetközi gyorsvonattal folytattam utamat Párizs felé. Pontossággal futott be vonatom a *Páris Est* pályaudvarra, ahol vendéglátóim már vártak. A pályaudvarnak óriási forgalma van. A legtöbb nemzetközi vonat ugyanis oda fut be. Megcsodálhattam az érkező, illetve induló TEE *(Trans-Europa Express)* vonatokat. Gyorsak, pontosak, kényelmesek — adja tudtul az ismertető, s e jelzők nem véletlenül jellemzik a Nyugat-Európa több országában közlekedő luxusvonatokat. *A TTE vonatok átlagosan 110 km/óra sebességgel közlekednek, de helyenként a sebesség eléri a 160 kilométert is.* A kocsikban a legnagyobb kényelmet biztosítják. Ezekben a szerelvényekben csak elsőosztályú kocsik közlekednek. *A vonatban étterem, bár telefon- és gépírószolgálat áll az utazóközönség rendelkezésére.*

A francia vasutas eszperantista fiatalok szervezőkészségéről, vidámságáról személyesen is meggyőződhettem. Ez évi konferenciájukon megtárgyalták eddig végzett munkájukat, majd kidolgozták a jövő évi tervet, és megválasztották az új ifjúsági eszperantó vezetőséget.

A hivatalos eszmecserék és tanácskozások mellett alkalom volt megismerkedni több francia vasutas dolgozóval, a francia vasútegészségügy munkájával és természetesen a főváros nevezetességeivel is. Minden Párizsba látogatót vonz a karcsú Eiffel-torony. A torony harmadik emeletére lift szállított fel. A lift egyébként egyszerre 56 személyt tud szállítani.

A francia főváros sok-sok nevezetessége közül feltétlenül meg kell említeni a metropolitant, a földalatti vasutat. Rendkívül nagy a forgalma. *Évenként több mint egymilliárd utast szállít.* A metró legmélyebb része 63 méterre van a föld alatt. *A vasút nyolc helyen vezet keresztül a Szajna folyó alatt.* Az 1855-ben kidolgozott terv csak 1900-ban valósult meg. A metrónak 170 kilométer hosszú vonala van, 17 különböző irányban 344 állomással. Nyolcvan mozgólépcső és 34 lift segíti elő az utasok közlekedését, kényelmét.

Minden metróvonat több kocsiból, köztük egy elsőosztályú kocsiból áll. *A kocsikban kifüggesztett térképek jó áttekintést nyújtanak az utasoknak az útvonalról és az átszállási helyekről.* Reggel fél hattól éjjel háromig megszakítás nélkül közlekednek a szerelvények. A párizsi közlekedési szakemberek gondolnak a jövőre is. Már épül az új metró, amely a főváros környékét is bekapcsolja a forgalomba. *Az expressz gyorsvasút 61 km hosszú lesz, kelet—nyugati irányban vezet majd, és a tervek szerint 1970-ben készül el.* A távlati tervek között szerepel még az észak—déli irányú földalatti gyorsvasút megépítése is.

Az ifjú eszperantistákkal egynapos kiránduláson vettem részt a fővárostól 130 km-re fekvő Rouen városban. E város Normandia fővárosának tekintendő. A gyorsvonat másfél óra alatt teszi meg az utat. A mintegy 150 000 lakosú város igen gazdag történelmi nevezetességekben. Építészeti emlékeiben a múlt és a jelen pompásan keveredik.

A város rohamos fejlődésnek indult az utóbbi tíz évben. Igen jelentős vasúti és hajóforgalma. Vendéglátóim bemutatták *a roueni teherpályaudvart, ahol a gépesítés segítségével sikerült a szállítási munkát emberi erő igénybevétele nélkül lebonyolítani.*

Ami pedig a vasútegészségügyi szolgálat munkáját illeti, *nagy szerepe van a megelőzésnek,* a tudományos eredmények felhasználásának a mindennapos vasúti munkában.

Párizsból egyébként a *Mozart-expresszel* utaztam. A pályaudvaron és még több városban, ahol a vonat megáll — a nagy zeneszerző egyik művének akkordjai csendültek fel, jelképezve az expressz nevét. Természetesen ezt a figyelmességet a menetjegy áráiba is „beszámítják", a mű sem sejtő utas legnagyobb csodálkozására. *(Nyolc frank a pótjegy ára!).* Rövid tartózkodás még *Strassbourgban,* majd a Német Szövetségi Köztársaságban száguld a Mozart-expressz.

Stuttgartban, ahol az eszperantisták éppen országos vasutas eszperantó értekezletüket készítették elő, mindössze néhány órát tartózkodtam.

Az ausztriai *Linzben* egy napot töltöttem. Részt vettem a helyi eszperantó csoport összejövetelén. A programban filmvetítéssel kísért előadást hallottam eszperantó nyelven. Nagyon jólesett, amikor a vendég részére járó tisztelet kifejezéseképpen először *Budapestről szóló filmkockákat vetítettek.* Linzben néhány hónappal ezelőtt avatták fel az eszperantó emlékművet, melynek létesítését a helyi vasutas eszperantisták vezetője, *Johann Geroldinger kezdeményezte.* A linziek eredményesen tevékenykednek. Évenként nemzetközi sítáborozást is szerveznek. A jövő év februárjában a *Salzburg* közelében fekvő *Krimmlben* rendeznek nemzetközi sítábort, hat országból száz vendég részvételére számítanak.

Utazásom közben azt tapasztaltam, hogy az eszperantó nyelv ifjú vasutas hível *eredményes munkát fejtenek ki a barátság elmélyítését, a szakmai tapasztalatok kicserélését illetően.* Erre kell nekünk is törekedni, hiszen 1966 nyarán a világ eszperantista küldöttei — köztük vasutasok is — hazánkba látogatnak.

Dr. Ferenczy Imre

Mozdonyvezetők egymás között...

— Mi az ördögöt csinálsz te a gépeddel? — kérdezte Zoli. Minden gép olajtól büzlik, a tied meg olyan üde illatot áraszt, mint egy szépasszony budoirja...

— Ó, csak a pipereszappan szagát érzed! — nevetett János. — Állandóan tartok egy-két darabot a szerelvénytartóban.

— Az olajbűz miatt?

— Ugyan ne bolondozz! Egyszerűen azért, hogy kezet mossak. Ha hozzányúlok a géphez, csupa mocsok leszek, de még ha nem nyúlok be és minden simán megy, akkor is bepiszkolódik a kezem útközben.

— És miféle szappan az, amelynek ilyen pompás illata van?

— Én KÉKVÍRÓST használok. De ugyanilyen illatos a többi pipereszappan is. A CAOLA, az EXOTIC, vagy például az ÓLEVENDULA pipereszappan, amelynek épp a sajátos, diszkrét és finom levendulaillat a legfőbb jellemzője. Még a desodoráló, azaz izzadsággátló hatóanyaggal készülő TIMEA gyógy-pipereszappannak is olyan az illata, akár valami parfőmnek.

— Ezek szerint mindegy, hogy az ember milyen pipereszappant használ?

— Dehogy mindegy! A CAOLA pipereszappan enyhén szárító hatású, tehát zsíros bőrűeknek való, az EXOTIC épp ellenkezőleg, zsírral dúsított bőrtápláló anyagokat tartalmaz, valóságos áldás a szárazbőrűeknek és így tovább...

— Honnan tudod te mindezt?

— A feleségemtől. Aranka nagyon ért az ilyesmihez. Ő tanított meg arra is, hogy csak pipereszappannal szabad mosakodni, mert az az egyetlen szappan, amely nem árt a bőrnek, sőt, puhítja, rugalmassá teszi...

— Hát igen. A pipereszappan a jólápoltság első feltétele és a jólápoltság férfiakra, nőkre, korra és nemre való tekintet nélkül mindenkire kötelező. Arra viszont még sohasem gondoltam, hogy a pipereszappan a mozdonyvezetők felszereléséhez is hozzátartozik, pedig valóban jól jön a gépen...

Az NB III-ba kerültek

A bajnokcsapat tagjai: Álló sor balról-jobbra:- Selmeczi József edző, Budai Gábor szakosztályvezető helyettes, Szabó Lajos, Tóth László, Kiss László, Kovács István szakosztályvezető, Sáfrán József, Fehér János, Forgács István, Marosvári János elnökségi tag, Guggolnak: Tóth Sándor, Gugyella József, Nagy János András, Maróti József, Miklós Ferenc

Az idei Heves megyei labdarúgó-bajnokságot *a MÁV Hatvani AC csapata nyerte.* A csapat 42 ponttal, kitűnő, 43:17-es gólaránnyal lett első, s ezzel jogot nyert arra, hogy a következő bajnoki évben *egy osztállyal feljebb, az NB III-ban szerepeljen.*

A hatvani vasutasok nem először játszanak majd NB-s bajnokságban, hiszen a negyvenes és az ötvenes években kitűnő NB II-es csapatuk is volt. 1957 után törés állt be a csapatnál: *kiestek az NB II-ből, majd az NB III-ból is.* Amikor kiestek a Nemzeti Bajnokságból, még a megyei bajnokságban is csak középen szerepeltek.

Az utóbbi két évben azonban gyökeres változás állt be az egyesület vezetésében, *s azóta a labdarúgó-csapat teljesítménye is felfelé ível.* Tavaly a vasutas labdarúgók már az élmezőnyben végeztek, az idén pedig teljesen megérdemelten bajnokok lettek!

Az edzéseket *Selmeczi József* oktató irányításával kezdték el 20 tagú kerettel. A korai alapozás jót tett a csapatnak, hiszen a bajnokság megkezdésekor már formában voltak, s amikor a többiek felkészülési szintje elérte az övéket; addigra a MÁV HAC már jelentős előnyre tett szert a táblázaton.

A felkészülés során 103 edzést és 27 barátságos mérkőzést, valamint hetenként egy-egy elméleti előadást látogattak a játékosok.

A csapat legjobb része a védelem volt, mindössze 17 gólt „szedtek össze" a bajnokság során. *Az edző jó munkát végzett,* a szakosztály vezetősége lelkiismeretesen támogatta a csapatot céljainak megvalósításában.

A hatvani vasutas labdarúgók célja most az, hogy az NB III-ban is megállják a helyüket. *Az utánpótlás jó. Az elmúlt évben ifjúsági csapatuk első, az idén pedig második lett az ifjúsági bajnokságban.*

A hatvani vasutas sporttelep méltó keretek között várja jövőre az NB III-as rajtot. *A lelátót társadalmi munkában megjavították.* A futópálya csőkerítést kap, s így megoldják a játéktér öntözését, mert a csőkerítésen keresztül vezetik majd a vizet. Hozzákezdtek az edzőpálya építéséhez is. A rajtig rendbehozzák a hangosbemondót és parkosítanak is...

A jó vasutas, ha utas is: vasutas

A *Rédics* és *Zalaegerszeg* között közlekedő 7432-es személyvonaton 1965. november 4-én utazott *Kerkai Ferenc* pályamunkás munkahelyére, Zalaegerszegre. *Bocfölde* és *Sárhida* állomások között a kocsiban gyanús koppanást és billenést észlelt. Társainak meg is jegyezte, hogy ez síntörés volt.

A megérkezés után Zalaegerszegen észrevételét jelentette a pályamesternek, aki a pályaőr útján azonnal intézkedett. *Kiderült, hogy az észlelt helyen mintegy 25—30 cm hosszúságban a sín kitörött.* Gyors intézkedés folytán a 7437-es vonat már rendesen indulhatott Zalaegerszegről.

A jó vasutas, ha utas is, éber, figyelmes vasutas.

Markos József,
Zalaegerszeg

A Hivatalos Lapból

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

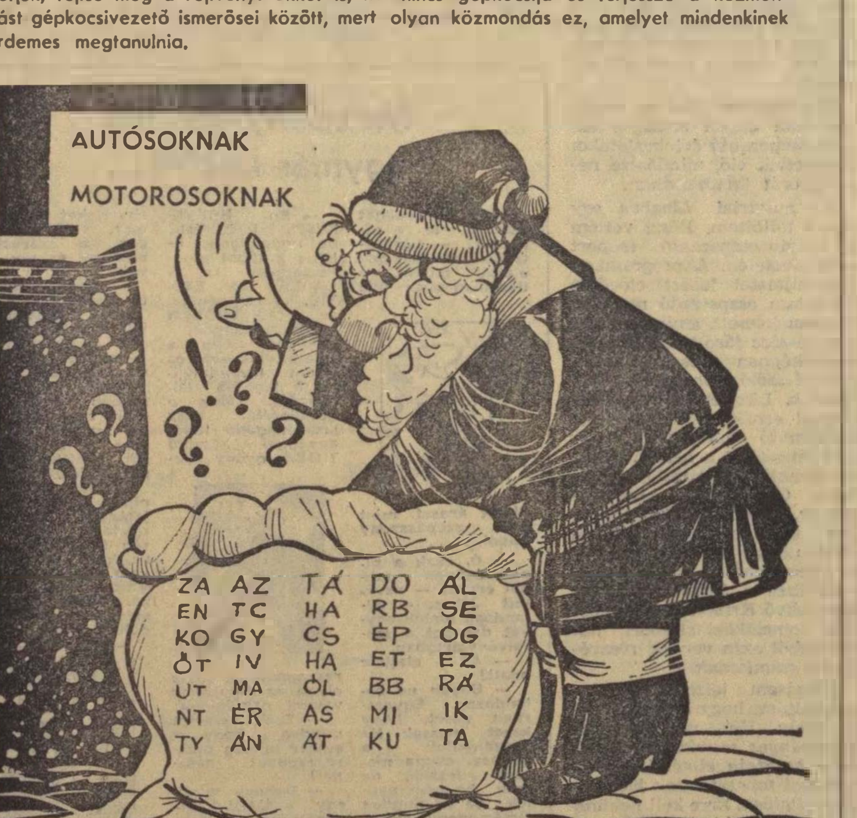
45. számból: 127 021/1965. I/2. C. Az idegen nyelvtudás igazolására rendszeresített vizsgáról.

46. számból: 125 099/1965. I/2. B. Az államvasúti dolgozók kinevezéséhez, valamint munkaköri bérbesorolásához szükséges vasúti és azzal egyenértékű szakképesítések.

Közlekedési közmondások

Mit hoz a gépkocsivezetőknek a Mikulás? Egy közlekedési közmondást! Hogy milyet, azt megtudja, ha a puttonyon levő szótöredék-oszlopokat helyes sorrendbe rakva, a szöveget összeolvassa.

Kérjük, fejtse meg a rejtvényt akkor is, ha nincs gépkocsija és terjessze a közmondást gépkocsivezető ismerősei között, mert olyan közmondás ez, amelyet mindenkinek érdemes megtanulnia.



Megfejtés: Az áldozatot cserben hagyó gépkocsivezetőt hamarabb utolérik, mint a sánta kutyát.

Feledékeny emberek

— A koponyámért jöttem... — Csomagolása? — Zöld hálóban, fehér selyem papírba tekerve...

A tárgyleírás egyezik és a feledékeny orvostanhallgató hálálkodva távozik.

A Keleti-pályaudvar elveszett tárgyak kezelőségén szombaton csak délig lehet átvenni a vasúti kocsikban, várótermekben felejtett holmikat.

Fekete Károly, a különös „bazár" vezetője — az utolsó esernyőtulajdonost is útnak engedve, szabadkozva fordul hozzám:

— Ma harmincnégyen voltak, ebből „csak" tizenhatan az aktatáskájukért. Évenként 13—14 ezer tárgy várja gazdáját, a tulajdonosok ötven százaléka el is jön értük. Rengeteg adminisztrációs munkát jelent a felkutatás, értesítés: vidékre vagy külföldre utánküldés, mert a magyar szórakozottsággal vetekszik a külföldiek feledékenysége.

Minden hónapban 25 ezer forintra becsülték a lejárt határidejű tárgyakat. A bányászlámpától a művirág-koszorúig minden látható, kapható itt. Fekete Károly több emberi sorsot ismert, mint egy orvos.

— Detektív éppen nem vagyok, de a nyomozás a munkakörömhöz tartozik. Például március óta nyomozok három bordó szmoking gazdái után. Az Orient expresszel érkeztek a dzsessz-uniformisok. Telefon, levél, sehol semmi. Még egyszer átvizsgáltuk a szmokingokat és az egyik belső zsebében apró cédulára írva magyar címet találtunk. Kiderült, hogy a cím februárban, egy berlini éjszakai mulatóhelyen barátkozott össze a három vidám fiúval, akik elújságolták, hogy hamarosan európai turnéra indulnak. Budapestet is érintik, és újból találkozhatnak. Címet cseréltek. Véletlenül a szmokingok előbb érkeztek, mint a zenészek.

Most már csak az a probléma, hol van a trió.

Kopognak az ajtón. A „koponyás" orvostanhallgató jött vissza. Restellkedve mondja:

— Itt felejtettem a kalapomat!

H. A.

Mozdonyvezetés – karosszékben

A Brit Államvasutak Londoni Midland-i Igazgatósága olyan villanymozdony-vezető fülkét helyezett az oktatás szolgálatába, amelyen a leendő mozdonyvezetők veszélytelen körülmények között gyakorolhatják mesterségüket.

Egy-egy gyakorlás alkalmával a tanulóvezető több mint 16 mérföldnyi utat tesz meg „mozdonyával", miközben különféle helyzetkombinációk és rendellenességek fordulnak elő. *Karosszékben ül, képernyőn nézi a pályatest vetített mozgóképét; egy valóságos, villamosított pályaszakaszt, Alderley Edge és Manchester között.* A mozgás mértéke arányos a megfelelő sebességgel, számításba véve a felhasznált energiát, a terhelést és a pálya lejtését, illetve emelkedését. A 3500 lóerős villanymozdony minden műszere megtalálható a tanulóvezetőfülkében.

A berendezés a szokásos zajokat is előállítja. Nemcsak a felső áramszedő zizegését, a hűtésventillátorok zümmögését és a figyelmeztető villanyduda hangját, hanem olyan külső eredetű zajokat is, mint a kerekek csattogása a vágányösszeillesztések fölött, és a vonat hangját, amikor a hidak alatt elhaladva dübörgőssé erősödik. A gyakorló vezető látómezején kívül kapcsolófal van, amelyen az instruktor rendellenességeket és váratlan veszélyeket állíthat elő, s ezeket a tanulóvezetőnek „menet közben" el kell hárítania.

Elektronikus számológép oldja meg a különféle kombinációkat, és továbbítja azokat a jeleket, amelyek a szerkezeti elemeket, a jelzőkészülékeket és az ellenőrző műszereket működtetik. Költséges berendezés ez, de megszerkesztését szükségessé tette, hogy a forgalmas vonalakon egyre kevésbé lehet tanulószerelvényeket közlekedtetni a zsúfolt menetrendbe. A tanulóvezetőknek korábban csak napi 90 perc gyakorlási lehetőségük volt, az új tanulóberendezés viszont akár napi 24 órán át rendelkezésükre áll.

Gyanúsan viselkedtek

Az 1607-es sebes vonaton *Szécsi Imre* jegyvizsgálónak különösen feltűnt két fiatalkorú fiú gyanús, nyugtalan viselkedése. A jegyvizsgálatkor rájuk is „dörrentett", amolyan atyai hangon.

— Hova utaznak a fiatalurak?

A válasz azonban elmaradt.

— Mert a jegy, amit kezeltem, Szombathelyig is elegendő — így a kalauz.

Azok megszeppentek, de pontos felvilágosítást, magyarázatot akkor sem tudtak adni.

A jegyvizsgáló Kiskunhalas állomáson *Szabadi László* vasutőr parancsnoknak jelentette az esetet.

Az eredmény: a két gyerek, akik Hódmezővásárhelyen szálltak vonatra, később beismerte, hogy Szombathelyen keresztül disszidálni akartak.

Cserháti József

A szerkesztőség üzeni

Foki István, Budapest; Markos József, Zalaegerszeg; Séra Albert, Szajol; Szitár József, Szombathely; Bognár Károly, Dancs József, Tapolca; Perlaki Gyula, Sopron; Pintér Lajos, Vácrátót; Szűcs Ferenc, Hatvan; Maczelka Tibor, Cegléd; Marosán Pál, Volosinovszki János, Debrecen; Kisvárdai János, Miskolc; Cserháti József, Sziládi Sándor, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged: **Leveleiket lapunk anyagához felbasználjuk.**

Bakó János, Miskolc; Dancs József, Tapolca; Ortutay Sándor, Jászberény; Foki István, Budapest: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— Elcserélném utcai háromszobás (egy egyedülálló nő társbérlővel, külön bejárat) lakásomat 2x1 szobás konyhás komfortos, vagy kettőszoba komfortos lakással. Telefon: munkaidő alatt 220—660/6-os mellék, vagy 11—14 üzemi.

HÍREK

— **Munkavédelmi vándorkiállítást rendezett** a Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete Miskolcon. A két kiállítási kocsiban számos munkavédelmi jellegű képet és plakátot, különféle védőberendezést és számos munkavédelmi szakkönyvet tekinthettek meg a látogatók.

— **A szakszervezeti munkában élenjáró aktivistákat** jutalmazott meg a szegedi igazgatóság szakszervezeti bizottsága. A megjutalmazottak jóleső érzéssel vették tudomásul, hogy a szakszervezeti bizottság figyelemmel kíséri és elismeri társadalmi munkájukat.

— **Baráti találkozó az Északi Járműjavítóban.** Az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottsága és a vállalat vezetősége 23 nyugdíjast látott vendégül. A vállalat igazgatója meleg szavakkal köszöntötte a vendégeket, az üzem egykori dolgozóit, akik a vezetők kíséretében felkeresték egykori munkahelyeiket is.

— **Jól sikerült, vacsorával egybekötött ünnepi estet** rendeztek november 7. alkalmából a szegedi pályafenntartási főnökség XII. pályamesteri szakaszának dolgozói.

— **Fehér asztalnál találkoztak** a szegedi pályaudvarok szocialista brigádjai. Céljuk az volt, hogy jobban megismerjék egymást és kicseréljék tapasztalataikat.

— **20 százalékkal növekedett** a politikai iskola hallgatóinak száma Hatvan állomáson. Az első előadásokon a megjelenés 92—95 százalékos volt.

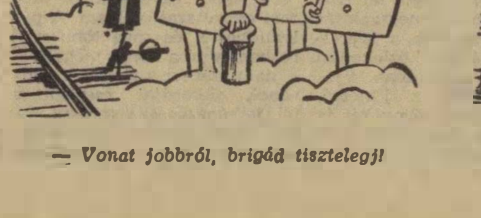
— **Jó eredmények születtek** a november 7. tiszteletére kezdeményezett ünnepi műszakban a debreceni fűtőháznál. Százelegytonna kilométer tervüket 100 százalékon felül teljesítették. Az utazószemélyzet is derekasan helytállt. Különösen kiemelkedő teljesítményt értek el az M—62-es Diesel-mozdonyok vezetői.

— **Hét szocialista brigád tevékenykedik** a szajoli XVI. pályamesteri szakaszon. A brigádvezetők a műhelybizottság kezdeményezésére közös tanácskozáson vitatták meg, hogyan tudnák legeredményesebben, a forgalom akadályozása nélkül elvégezni az év végéig esedékes talpfacseréket.

— **Gondosan felkészültek a télre** a tapolcai csomópont szolgálati helyei. Az üzemeltetéshez szükséges anyagok, szerszámok biztosítása mellett a dolgozókról sem feledkeztek meg. A pályafenntartási főnökség ugyanis időben elvégezte az épületek tetőzetének és a nyílászáróknak az átvizsgálását, kijavítását.

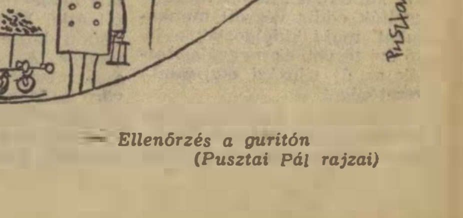
MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest. VI.. Benczur utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 39—77
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K. 95
Szikra Lapnyomda. Budapest

VÁLTÓTISZTOGATÓ



— *Vonat jobbról, brigád tisztelegj!*

ITT A TÉL



— *Ellenőrzés a gurítón*
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

IX. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM Ára 40 fillér 1965. DECEMBER 16.

A monopoltőke elleni harcban egyre jobban összeforr a munkásosztály

Budapesten tartotta ülését a Közlekedési, Kikötői- és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének Irodája

Szabó Antal főtitkár megnyitja az aktivaértekezletet

A Szakszervezeti Világszövetség tagszervezeteihez tartozó *Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének Irodája* december 8-án és 9-én Budapesten tartotta ülését. A 14 millió tagot számláló nemzetközi szakmai szervezet vezetői — miután megbeszélték a varsói VI. Szakszervezeti Világkongresszus határozataiból a világ közlekedési dolgozóira háruló legfontosabb feladatokat — nagyaktíva ülésen találkoztak a magyar közlekedési és vasutas dolgozókkal.

A MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében megtartott nagyaktíván — amelyre a közlekedési és a vasutas-szakszervezet budapesti funkcionáriusai és aktivistái kaptak meghívót —, részt vettek a nemzetközi szövetség Budapesten tartózkodó vezetői: *Jean Brun* (Franciaország), a szövetség elnöke. *Satish Chatterje* (India) főtitkár, *Vezio Bigagli* (Olaszország) titkár, *Viktor Kozin* (Szovjetunió) titkár, *Georgi Torlakov* (Bulgária), a számvizsgáló bizottság elnöke, *Porfyris Kyriakou* (Ciprus), *Tehoi Knang Kenk* (Korea), a számvizsgáló bizottság tagjai és a titkárság számos tagja.

A nagyaktívát *Szabó Antal* elvtárs, szakszervezetünk főtitkára nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy a kétnapos tanácskozás során *fontos határozatok születnek*, amelyek megszabják a vasutas és közlekedési dolgozók soronkövetkező feladatait. Ezután *Satish Chatterjee* főtitkár szólt a résztvevőkhöz:

— Büszkék vagyunk, hogy a szervezett dolgozók világszerte kifejezték szolidaritásukat a harcoló vietnami nép iránt — mondotta bevezetőjében. — *Különböző világnézetű emberek és szakszervezetek tagadták meg a Vietnamba irányuló USA fegyverek kirakását. A budapesti tanácskozás során a vietnami nép harcával kapcsolatos dolgokat is megtárgyaltuk. A kétnapos munkáról kiadott nyilatkozat leszögezi, hogy erősíteni kell nemzetközi szövetségünkön belül is az egységet, mert csakis így érhetünk el jobb eredményeket. A magyar közlekedési és vasutas szakszervezet eddig is nagy segítséget nyújtott az egység helyreállítására irányuló erőfeszítéseinkhez.*

A nemzetközi szövetség főtitkára után *Jean Brun* elnök vette át a szót.

— Örömmel fogadtuk a Budapestre szóló meghívást, azt, hogy a magyar fővárosban tarthatjuk kétnapos tanácskozásunkat — hangsúlyozta. *— Tudtuk, hogy az adminisztrációs bizottság olyan segítséget kap Magyarországon, amely elősegíti eredményes munkáját.*

A nemzetközi szövetség elnöke a továbbiakban ugyancsak hangsúlyozta *az egység kérdésének rendkívüli fontosságát a szövetségen belül is.* Beszélt azokról a harcokról, amelyek világszerte folynak ezen a téren.

— Hogyan alakulnak világszerte ezek a harcok? — tette fel a kérdést. — *A monopoltőke elleni harcban egyre inkább összeforr a munkásosztály.* Nemcsak a gazdasági előrelépésért, de a szabadságért és a demokráciáért folyó harc is eredményeket ért el mindenütt. Emlékezzenek csak a most lefolyt francia köztársasági elnöki választások első fordulójára, amely ugyancsak bizonyítéka a szabadságért és demokráciáért folyó harc eredményességének.

A vietnami kérdésről szólva örömmel szögezte le, hogy a vietnami népet támogató harcban is *tekintélyes szerepet vállalnak a közlekedési, szállítási és vasutas dolgozók.* Hatalmas taps kísérte szavait, amikor ezeket mondotta:

— A saigoni sofőrök mellett vagyunk a jogaikért vívott harcukban. A dél-vietnami vasutasok mellett vagyunk, akik felrobbantják a hidakat, amelyeken keresztül az amerikai agresszorok fegyvereit szállítják.

— A népi demokráciák dolgozói jobb munkájukkal tudják segíteni ezt a harcot — figyelmeztette a hallgatóságot a nemzetközi szövetség elnöke, majd újólag köszönetet mondott a vendégszeretetért, amelyben a nemzetközi szövetség irodájának kétnapos tanácskozásán részt vett vezetők Magyarországon részesültek.

A lelkes hangulatú nagyaktíva Szabó Antal főtitkár zárszavaival ért véget. Megköszönte a nemzetközi szövetség vezetőinek részvételét a nagyaktíva ülésen, majd a résztvevők elénekelték az Internacionálét.

Satish Chatterjee, a nemzetközi szövetség főtitkára beszél a tanácskozás résztvevőihez a Pedagógus Szálló tanácstermében

(Hemző Károly felvételei)

DECEMBER 20:

a vietnami néppel való szolidaritás napja

A VI. szakszervezeti világkongresszus egyhangú határozata a vietnami néppel való szolidaritásról, az amerikai agresszió elítéléséről, a világ valamennyi békeszerető, haladó gondolkodású emberének egyetértésével találkozott. Ennek a határozatnak alapján avatták a világ szervezett dolgozói 1965. december 20-át a vietnami néppel való szolidaritás napjává, hogy ezen a napon még erőteljesebben fejezzék ki erkölcsi és anyagi szolidaritásukat a vietnami nép harcával, s bélyegezzék meg az Egyesült Államoknak Vietnam mindkét része ellen folytatott agresszióját.

1945. szeptember 2-án a vietnami nép *győzelmesen befejezte az Augusztusi Forradalmat, lerázva ezzel a 80 éves gyarmati elnyomás igáját.* A francia gyarmatosítók azonban nem nyugodtak bele pozíciójuk elvesztésébe. Az *Egyesült Államok* segítségével, szennyes, hódító háborút indítottak. A válasz: *9 éves ellenállás és 1954-ben a Dien Bien Puh-i győzelem*, mely arra kényszerítette az ellenséget, hogy megkösse a genfi egyezményt.

Az utóbbi 11 évben az amerikai imperialisták és ügynökeik semmibe véve a genfi egyezményt és a nemzetközi jogot, *gyászt és szenvedést okozó háborút kényszerítettek Dél-Vietnamra, sőt, agressziójukat 1964-ben kiterjesztették Észak-Vietnamra is.* Az eddig „különös háború" tényleges helyi háborúvá változtatják, s napról napra emelik az amerikai hadsereg létszámát.

De a háború fokozásával, az amerikai katonai erők nagyarányú bevetésével sem tudták elérni, hogy a *Vietnami Demokratikus Köztársaság* megtagadja a segítséget testvéreitől, a függetlenségért és szabadságért harcoló dél-vietnami néptől. Nem sikerült térdre kényszeríteniük a *Nemzeti Felszabadítási Front* vezette dél-vietnami partizánokat, a harcoló néptömegeket sem.

A függetlenségért küzdő haladó erők ma már az ország háromnegyed részét, *a 14 milliós lakosság kétharmadát felszabadították.* Dél-Vietnamban az egyetlen legyőzhetetlen, reális erő a Nemzeti Felszabadítási Front, amelyet csaknem az egész nép támogat.

Az amerikai kormánynak és személyesen Johnson elnöknek a *„feltétel nélküli tárgyalásokról"* tett számos kijelentése nem egyéb, mint porhintés. *Céljuk az, hogy félrevezessék a vietnami háború miatt aggódó amerikai és nemzetközi közvéleményt,* úgy tüntessék fel, mintha az amerikai kormányt békés szándékok vezetnék. De leleplződik a tárgyalásokkal kapcsolatos kétszínű magatartás, mihelyt felvetődik a kérdés, hogy kivel is kellene tárgyalni a békéről. Az amerikai kormány a Dél-Vietnami Nemzeti Felszabadítási Frontot nem fogadja el tárgyalópartnerül. Márpedig miféle feltétel nélküli tárgyalás az, amelyről éppen a ténylegesen szemben álló felet akarják kirekeszteni.

Az Egyesült Államok szövetségesei sem teljesen szolidárisak amerikai partnerük vietnami kalandjaival. Magában az USA-ban napról napra *feljebb csap a tiltakozó mozgalom lángja.* Egyre világosabban látják, hogy ez a háború az amerikai néptől idegen érdekekért folyik, s egyre emelkedik az igaztalan háborúban elesettek száma. A világ közvéleménye előtt egyre inkább lelepleződik a kalandorpolitika tarthatatlansága.

A szocialista országok túlnyomó többsége, köztük a Szovjetunió és hazánk is félreérthetetlen álláspontra helyezkedik: *megadni minden szükséges segítséget a vietnami nép igazságos harcának támogatására.* A magyar dolgozók mélységesen elítélik az amerikai agressziót. Fokozza felháborodásunkat, hogy minél jobban nőnek az imperialisták veszteségei, annál jobban erősödik durvaságuk. Nem riadnak vissza napalmbombák, mérgező gázok alkalmazásától, iskolák, kórházak, védtelen polgári lakosok bombázásától.

December 20-a a világ dolgozói demonstrációjának napja, tovább kell, hogy erősítse bennünk a vietnami nép iránti szolidaritás érzését, s a gyűlöletet az amerikai imperializmus agressziója ellen. A világ dolgozói ennek a gondolatnak a jegyében emelik fel szavukat Amerikától Ázsiáig, Európától Ausztráliáig. A szolidaritásban rejlő erő, a békeszerető emberek összefogása, amely annyiszor parancsolt már megálljt a háborús gyújtogatóknak, minden bizonnyal meghozza majd a várva várt békét Vietnam sokat szenvedett népének is.

1966-ban újabb 30 darab M 62-es Diesel-mozdonyt kap a vasút

A magyar—szovjet hosszú lejáratú kereskedelmi megállapodás alapján *a harmadik ötéves tervben mintegy 150 darab 2000 lóerős M 62-es Diesel-mozdonyt szállít a Szovjetunió a MÁV-nak.* Ezzel kapcsolatban december 3-án a NIKEX Külkereskedelmi Vállalatnál szerződést írtak alá a Masinoimport Szovjet Külkereskedelmi Vállalattal. A megállapodás értelmében 1966-ban a szovjet külkereskedelmi vállalat *mintegy 270 millió forint értékben 30 drb 2000 lóerős M 62-es Diesel-mozdonyt* szállít a MÁV-nak.

A szerződés aláírásánál jelen volt *Tölgyes Lajos*, a 7. szakosztály vezetője is.

Helytálltak a hegesztőversenyen

A *Gépipari Tudományos Egyesület* Hajdu-Bihar megyei csoportja november közepén Debrecenben rendezte meg a második tiszántúli hegesztőversenyt. A versenyen 7 vállalat 43 hegesztője indult, közülük tízen a debreceni járműjavítóból.

A gyakorlati munka során a versenyzőknek három feladatot kellett megoldaniuk. Az értékelést héttagú bizottság végezte, amelynek elnöke *Kóródi László*, a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem adjunktusa volt.

Az ünnepélyes eredményhirdetést november 19-én tartották. Az első helyezett *József Sándor*, a debreceni járműjavító kazánhegesztője 1000 forintos, a második helyezett *Kosztán János*, a járműjavító és *Szunyogh János*, a debreceni Mezőgazdasági Gépgyár dolgozói 700—700 forint, míg a harmadik helyezést elért *Holp József* a járműjavító és *Lengyel Gábor*, a mezőgazdasági gépgyár dolgozója 500—500 forint pénzjutalomban részesült.

A járműjavító vezetői a versenyben részt vevő 10 dolgozó eredményét külön is értékelték és órabéremelésben részesítették őket. *Koszitén János* hegesztőt, aki csak egy egy éve tett szakvizsgát, a versenyen elért kiváló eredményéért soron kívül a *szakma ifjú mestere* jelvény arany fokozatával tüntették ki.

Volosinovszky János

Elkészült az ünnepi „menetrend"

A Vasúti Főosztályon — mint minden évben —, most is elkészült az ünnep előtti csúcsforgalom menetrendje, forgatókönyve. *Különös feladatot ró ez a vasutasokra, a közlekedési dolgozókra. Annál is inkább, mivel a várható utasforgalmat nem lehet biztosítani,* hiszen az emberek utazási kedvét, elhatározását sok körülmény befolyásolja.

A vezérigazgatóságon az évvégi személyforgalom sikeres megszervezésére és lebonyolítására külön munkabizottság alakult. Határozatot hoztak arról is, hogy nagyobb pályaudvarokon felügyeleti szolgálatot létesítenek, és ügyeletet tartanak az 8. szakosztályban is.

Az ünnepi forgalom idejére a hivatalos menetrendben meghirdetett

208 rendkívüli vonaton kívül a fővonalakon 246 mentesítő vonatot indítanak.

A betervezett mentesítő vonatok közül 147 a karácsonyi, 99 pedig az újévi kettős ünnepkor közlekedik. Legerősebb forgalom a *debreceni*, a *miskolci*, a *győri*, a *kiskunhalasi* és a *békéscsabai* vonalon várható.

A személypénztárak előtti torlódás és sorbaállás megelőzésére Budapesten és a nagyobb városok pályaudvarain az elmúlt évi gyakorlathoz hasonlóan *a jegyelővétel december 15-én megkezdődött.* A pénztáraknak is fel kell készülni a gyors és pontos jegykiadásra.

A kultúrált utazás érdekében a KISZ-brigádok és a társadalmi ellenőrök is ellenőrzést tartanak majd.

Az ünnepi forgalom idején úgyszólván valamennyi fűtési berendezéssel ellátott nagyteljesítményű mozdonyt munkába állítanak.

A személykocsi hiány csökkentésére a járműjavítókkal olyan megállapodás született,

hogy az ünnepi forgalom idejére csak a legminimálisabb kocsimennyiség marad a műhelyekben.

A javító üzemek ígéretet tettek, hogy a kocsik legszükségesebb javításait elvégzik.

A bizottság intézkedett a személykocsik fűtéséről, előfűtéséről és világításáról is. A szakemberek állandó ügyeletet tartanak és az esetleges hibákat azonnal kijavítják.

Az ünnepi forgalom forgatókönyve tehát elkészült. *A végrehajtás, az ünnepi forgalom sikeres lebonyolítása elsősorban a forgalmi és a vontatási szakszolgálaton múlik,* de helytállást, megfeszített munkát követel minden vasutastól.

39 éve a vasútnál

Papp István, Gyula állomás árupénztárosa, 39 évi szorgalmas munka után nyugdíjba vonult. Szorgalmas, kötelességtudó volt. Szívesen foglalkozott a fiatalokkal, tanította, nevelte őket.

Kedves, bensőséges ünnepen *Vajda János* elvtárs, a vasutasszakszervezet Békés megyei bizottságának titkára köszöntötte a távozó régi munkást, az ízig-vérig vasutast.

A pesszimizmus a haladás kerékkötője

Az igazgatóságok munkaügyi osztályainak képviselői előtt került szóba a munkaverseny-mozgalom néhány fogyatékossága. A vita során az egyik főelőadó a résztvevők helyeslő bólintása közben így fogalmazott *„...mi tagadás, a hibák fennállnak, de én csak egy beosztott vagyok. Azt pedig tudja itt mindenki, ha az elvégzett munkájáért elismerést vár nem harciaskodhat az igazság mellett a főnökeinél”.*

Becsületes, jó munkásember hírében áll a főelőadó. Hangjából a hibák feletti elkeseredettség, a jobb munkáról való lemondás, s a helyzeten való változtatás lehetetlensége együtt áradt.

Ez egyetlen helyesléssel fogadott eset. De mindnyájan ismerünk az emberek egymásközti beszédeiben már közhasználatú véleményeket, melyekben a munkahelyen zajló élet eseményei, a hibákkal szembeni fáradtság, a holnaputánnal szembeni érdektelenség tükröződik.

Csak néhányat elevenítek meg a sok ismert, de csak kevesek által mérlegelt közhelyként használt véleményekből: *„...hát érdemes kulizni, mikor a jutalmat, meg a fizetésemelést ügyis az kapja, aki közel van a tűzhöz; — beszélhettek amit akartok, hogy nincs ma már protekció, de van szocialista összeköttetés; — kár felszólalnod, úgyis az van, amit az öreg akar; — ha beszélsz lekéssük a vonatot, aztán hónapok múlva majd mondanak valamit, ha addig el nem felejtik; — na és ha megmondod az igazat, legfeljebb megjegyeznek, megharagszanak rád és akkor megnézheted magad; — a szakszervezeti bizalmi is csak arra való, hogy összeszedje a pénzt, és mit ad a szakszervezet; — az nem baj, ha nem dolgozol, csak ne kritizálj”* — de sorolhatnám tovább.

Ezek már vicc számba mennek. S van szolgálati hely, ahol úgy mondják: *már az lesz a furcsa, ha nem így mennek a dolgok.* Ha mindezt a szakszervezeti vezetőnek mondják — az is azt kérdezi —, *és mit lehet ez ellen tenni?*

Valójában létezik ilyen munkahely, ilyen hangulat? S ha van mi az oka? Mit lehet és kinek mit kell tennie azért, hogy ez a szemlélet megváltozzon?

Nem szorul különösebb bizonyításra, hogy az említett vélemények *nem ritkán hallható állítások és valóságok is. Emberek véleményei ezek.* Vélemények, melyek a dolgozók ezreit a munkában is befolyásolják. *Eléggé el nem ítélhető igazságtalanságok, melyek rendszerint hatással vannak azokra is, ahol ilyen durva hibák nincsenek. Pedig elég sűrűn előfordul, hogy egy jobb munkás bére alacsonyabb, mint egy közepesé, vagy éppen a lógósé.* Az sem ritka, hogy egy múlt évi újítási javaslat még mindig csak a szakvéleményezőnél vár további intézkedésre, vagy a termelési tanácskozás jegyzőkönyvéből Kiss elvtárs bírálata, javaslata kimaradt, mert aki illetékes ezt intézni, még nem ért rá feldolgozni. És hányszor kap egy-egy dolgozó a felvetésére, a megoldás kutatása és a megvalósítás helyett ilyen választ: *a keret nem engedi.* Mindenki jól tudja, hogy a felszínes eredmény nélküli *„intézkedés”* csak ideig-óráig jelent megnyugvást, utána a bizalom elvesztését, a küzdeni akarás csökkentését, a még tegnap látott cél mai feledését, *végül beletörődést eredményez, mert minden csoda* — így a hibák elleni lázongás is — *csak három napig tart.*

Ez a megnyugvás, veszteség! A tudatos célért küzdő embereknek ez a bátortalankodása a közösség, a társadalom kárára megy végbe. Jó lenne azt is látni, *hogy aki a közösségért munkálkodik, saját sorsán is fordít, aki a szocializmus igazságáért küzd, az a saját boldogságáért is munkálkodik.* És ezt nem veszik még ma sem mindenütt elég komolyan.

Azt ugyanis, hogy boldogulni közös erővel gyorsabb, de a közösség boldogulása az egyes emberek boldogulásán is múlik. *Egyénileg boldogulni a közösségben nem ügyeskedéssel, hanem megdolgozott munkával, érdem szerint lehet. S, ez társadalmunk fontos hajtóműve.* A legigazságosabb dolog pedig, amely az ember életének értelmet ad az, hogy *munkája és képzettsége szerint bírálják, becsülják, anyagilag és erkölcsileg.* Ez igényli és biztosítja azt, hogy mindenki felismerje és becsületes munkával közelítse meg a beteljesedő holnapot, a szocializmust. *Számos helyen él az ellentét X elvtárssal, akit a vezető jó dolgozónak tart, a munkatársak pedig tapasztalatuk alapján egyszerűen lógósnak!*

Mindez azért lehetséges, mert a munka elismerését szolgáló jutalmak a tömegek kirekesztésével történő — *nem egyszer érdemek nélküli* — odaítélése, adományozása a középvezetők és a dolgozók egy részében az ösztönzés, az elismerés helyett ellenszenvet vált ki. *Megszülte ez az állapot azt a véleményt, hogy szüntessék meg a jutalmakat, számolják fel az ösztönzést és építsék be a fizetésbe a pénzösszeget.* Nem egy szakszervezeti tisztségviselő ma is szimpatizál ezzel a nézettel. Helytelenül! A kommunistáknak, a szakszervezeti bizottságoknak azért kell harcolni, hogy érdem szerint, nyilvánosan a munkatársak véleménynyilvánításával, a szakszervezeti csoportok állásfoglalása után erősítsék meg a jutalmak érdem szerinti kifizetését a szolgálati vezetők.

Nincs világosabban körvonalazott, *boldogabb emberi társadalom, mint a szocializmus. És nincs társadalmi rend, amely eszméiben az emberek számára olyan fejlődést, annyi biztonságot, életcélt, elérhető tervet, boldogságot és olyan emberi szabadságot hordozzon, mint a szocializmus.* Éltető erejéből a vasutasság újra és újra szív. De, szívhat-e és kitárul-e társadalmunk minden jó tulajdonsága azok előtt, *akik szavakban a szocializmusról és perspektíváiról beszélnek, de a gyakorlatban másként cselekszenek.*

Olvastam egy kitüntetési javaslatot, melynek első soraban ez áll: *„Szerény, tisztelettudó dolgozó...” Ez a főérv:* tisztelettudó. Szép, szép, de a tiszteletudás mikor előzte meg a munka erényét, az ember igazi értékét? És mit akar mondani ez az egyetlen szó: tiszteletudó. Fontos ez is, *de nem kísért-e a tiszteletudásban az alázatosság, a kritikátlanság, a nyájas kispolgári finomság, a mézes tányér körül lebzselés a szolgaiasság.* Sajnos erre sem nehéz példákat találni munkahelyeken és a hivatalokban. Az idézett javaslatot *a szolgálati vezető és mozgalmi szervek vezetői együtt írták alá. Elgondolkoztató!* A munka erénye hordozza magában az embert, vezetői megbecsülést, és ne az elkeserítő, lopakodó simulékony tiszteletudást. *Maradjon a becsületes, a szocializmust építő vasutas erénye továbbra is a szakképzettség, a fegyelmezett, lelkiismeretes munka az érdemek megítélésében.*

Évtizedekkel ezelőtt a vasúti őrhelyeken elegendő volt az utasítás puszta ismerete. Most többszöröse a munka a réginek. *Nincs kisebb és fontosabb őrhely. Lent és fent gondolkodó, kezdeményező öntevékeny, képzett embert kíván a felelős vasúti munka.* A végrehajtó szolgálat gyakorlata igazolja a vezetés elveit, intézkedéseit és számos alkalommal cáfolja is azokat. E cáfolatok pedig időben orvoslást és nem magyarázatot követelnek.

Sajnos a magyarázatból nincs hiány Rendszerünk fejlődésének eredménye, hogy mind nagyobb tömegek bevonása szükséges a vezetéshez, a rátermettség és felkészültség, a tudományos ismeretek mellett. Másszóval *a tömegek tapasztalatai ma már nélkülözhetetlen elemei az intenzív, okos vezetésnek.* Senki sem érzékenykedhet azért, ha az általa irányított dolgozók bírálatot, javaslatot mondanak a kiadott intézkedések gyengéi felett. De, számos gazdasági és mozgalmi vezető kedvét szegi az olyan kijelentés, mint amit az egyik vidéki igazgatóság vontatási szolgálatának felelős vezetője mondott külszolgálati vezető beosztottjának és a szolgálati hely mozgalmi vezetőinek: *„azt gondolják még mindig olyan időket élünk, hogy lehet szaladgálni a mozgalmi szervekhez és ettől mi megijedünk?...”*

Azt semmi esetre sem gondolom, *hogy bárkinek is meg kelljen ijedni a mozgalmi szervektől,* de azt már inkább, hogy szaladgálás nélkül is ott állnak a szervek. — *a párt- és szakszervezeti bizottságok* — a tagság védelmében *a hivatali túlkapásokkal és az önkényeskedőkkel szemben.*

Még ma is van példa arra, *hogy egy-egy bejelentés után a hiba kijavítása helyett, vagy azzal egyidőben szoros kutatás indul a panaszkodó, vagy a hiba felvetője ellen.* Gyakori, hogy kommunisták és a mozgalmi szervek egyik-másik vezetője a *„mundér” becsületének védelmében* ugyancsak megtűrik a bírálók, a javaslattevők zaklatását. Pedig a munka ésszerűtlenségeit, a szolgálati és hivatali munka gyengeségeit — *amiből bőven van* — bíráló emberek is csak bátorítást, támogatást kaphatnak *a helyenként kifinomult késői „elszámoltatás” helyett.*

Sok dolgozóban kialakult a közömbösség és a pesszimista magatartás. Okai közt a fentieken kívül *nem ritkán azt is tapasztalhatjuk, hogy számos vezető csak a kormányzás adminisztratív eszközeit, a parancsolgatást alkalmazza. Időhiányra való hivatkozással nem egy helyen elhanyagolják a szolgálati vezetők, különösen pedig a középvezetők a politikai nevelőmunkát. A terv végrehajtása pedig olyan nagy hatalom előttük, amelytől már a terv végrehajtóinak emberi gondjait, problémáit sem látják.*

Sokan, a szocializmus tegnapi agitátorai, akik közben gazdasági posztokra kerültek, elfelejtették már, hogy nemcsak *a hideg építőanyagokból, hanem mindennapos felvilágosító szóval az emberek tudatában, felfogásában, lelkében is fel kell építeni a szocializmust.* Ez pedig többet kíván, mint a puszta parancskiadást. Az emberek tudatos cselekvését, határozott igazságos vezetői utasításokat, ugyanezeknek meggyőző szava együttesen teszi az emberek értelmében láthatóvá a mai munka holnapi, holnaputáni hasznát, értelmét.

Kovács János

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Nem tudja a jobb kéz, hogy mit csinál a bal

Várpalotán október utolsó napjaiban a 424 281 sz. kocsin kotrógépet adtak fel Szilvásváradra. *Szilvásváradon* viszont nem rakták ki a gépet, hanem november 4-én újra feladták Kál-Kápolnára.

A küldemény egyébként a Heves megyei Építőanyagipari Vállalat Eger Mészüzem Szilvásvárad címére érkezett. A küldemény *rakszelvényen túlnyúló,* vasúton való továbbítása a forgalmat hátráltatja.

Az őszi forgalom kellős közepén az ilyen esetek hosszú időre lekötik a vasúti kocsikat, ezáltal megnövelik a kocsiforduló időt, és jelentős kárt okoznak a népgazdaságnak.

Urbán Lajos
intéző

Példamutató munkát végeznek

A vésztői szertárnál *9 tagú szocialista brigád dolgozik.* A raktárban rend és tisztaság van. 13 állomást, 5 pályamesteri szakaszt szolgálnak ki, azonkívül ők gondoskodnak 450 dolgozó tüzelőjéről is.

Munkájukkal mindenki elégedett. Külön megemlítjük *Szabó Sándort,* aki 30 éve dolgozik ott. Egy évtizede végez szakszervezeti munkát. Neveli, oktatja a fiatalokat.

Már csak egy éve lesz a vasútnál, mert János bácsi jövő évben nyugdíjba megy.

Boldizsár Gyula

Csak egy kicsivel jobban...

Nem a közismert tv-műsorról kívánunk szólni, hanem a miskolci igazgatóság területén megrendezett munkavédelmi vándorkiállításról. *A kiállítás jószándékához, nevelő és felvilágosító törekvéséhez nem fér kétség.* Néhány hibájára azonban szeretnénk rámutatni.

A látogatók kifogásolták, *hogy a kiállítás nem tart lépést a fejlődéssel.* Ha a vasúti utasítások egyes pontjai módosulnak, a kiállított jelzési képek se legyenek régiek. *(A vonat végének a megjelölése.)* Az sem helyes, hogy azonos fényképeket több helyen, más-más szöveggel alkalmazták. *(Vonóhorogtörés és kocsi-összeakasztás.)*

A filmek is olyanok legyenek, amelyek *még nincsenek az igazgatóság birtokában.* Miskolcon ugyanis többen otthagyták a filmelőadást azzal, hogy már többször is látták.

A kiállított baleseti képek között 20 évvel ezelőtti felvétel is van. Nem azért, mintha azokból nem lehetne okulni, de mégis furcsa, hogy 1965-ben olyan fényképek is láthatók, amelyeken a karambolozott vasúti kocsi oldaláról *a koronás címer két angyallal néz le* az érdeklődőre.

Végül azt kérjük a kiállítás anyagát összeállító és felülvizsgáló szervektől, hogy a jövőben *csak egy kicsivel jobban válogassák össze az anyagot,* mert érdeklődésre csakis akkor számíthatnak.

Kisvárdai János

Ki mivel tölti a szabad idejét?

A *Szegedi Gépjavító ÜV.* kultúrterme az elmúlt hetekben keresett hely lett. Nagyon sok üzemi dolgozót vonzott a *Ki mivel tölti szabadidejét* című kiállítás, amelyet az üzem 23 dolgozója rendezett.

A kiállítás anyagát *Eichinger Ferenc* kultúr- és sportfelelős irányításával állították össze. Nagy tetszést arattak *Majoros László* lakatos rajzai, *Bagita Magdolna* kézimunkái, *Eichinger Ferenc* bronzöntvényei, szobrai, *Pulai László* asztalos festményei, *Sashegyi József* szobakertészkedése, az *Alkotmány* női brigád kézimunka-kiállítása, továbbá számos amatőr foto- és bélyeggyűjtemény.

Az üzem 250 dolgozója tekintette meg az odahaza, szabad időben készült kis művészi tárgyakat.

Sziládi Sándor

KULTÚRSAROK A MŰHELYBEN

A *Debreceni Járműjavító ÜV.* fékjavító részlege az év elején korszerű, új műhelyt kapott. A kultúrált körülmény a munka feltételeit is megváltoztatta. Érthető, hogy a részleg dolgozóinak az új helyen első felajánlása az volt: *megszerzik a szocialista brigád címet. Husi József és Halápi Sándor* féklakatosok vezetésével két brigád harcol a címért.

Néhány héttel ezelőtt munkahelyükön *kultúrsarkot rendeztek be, ahol 200 kötetes könyvtárat helyeztek el.* A munkahelyi könyvtárnak 35 olvasója van. Nagy előny, hogy ebédszünetben is lapozgathatják a könyveket, a munkaidő után pedig szinte a munkapadtól vihetik haza az olvasnivalót. A házi könyvtárban megtalálható nagyon sok szakmai és politikai lap és folyóirat is.

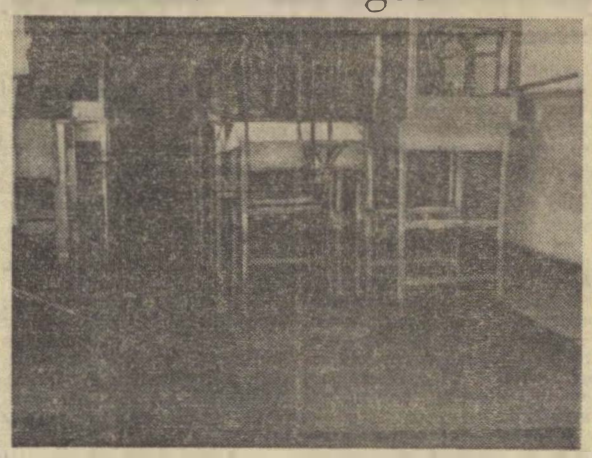
A brigád több tagja tevékenyen részt vesz az üzem kulturális rendezvényein. *Burai Géza,* a kultúrotthon népi zenekarának a vezetője, *Husi József színjátszó, Kraudi Gyula* művezető pedig a fúvószenekar tagja.

A fékjavító részleg dolgozóinak jó kollektív munkáját bizonyítja, *hogy eddig 162 óra társadalmi munkát végeztek.* Munkahelyüket újra meszelték, csinosították, és befestették a gépeket, munkapadokat.

A két szocialista címért küzdő brigád jó úton halad, s az eredmény minden bizonnyal nem marad el.

Volosinovszky János

Étkezde az alagsorban



(Tőzsér Ernő felv.)

Kecskemét állomás több száz dolgozója párás, sokszor vizzel elöntött, kellemetlen szagú, egészségtelen ebédlővel rendelkezik *a vasutas kultúrotthon alagsorában.* Ezt a helyiséget tekepályának építették.

Az épület földszintjén száraz, világos termek vannak. Ezek a déli időszakban kihasználatlanok. Egy tiltó rendelkezés folytán ott nem szabad ebédelni.

Az új étkezde építésére a költségvetés és a tervdokumentáció már elkészült, van pénz is, de még nincs kivitelező!

KIS SZÖKEVÉNY

Egy láb...! Még egy...! Tyüüü, a mindenit, hát ez mikor történhetett? — mondja sápadtan, rosszra gondolva Steiner János mozdonyvezető, aki a Keleti pályaudvarról a Nyugati pályaudvarra érkező M 62—046 számú Diesel-mozdonyt nézegeti, vizsgálgatja.

Aztán jobban lehajol, szinte bebújik a hatalmas gép alvázszerkezete közé. Kezében villan az elemlámpa, s uram fia, mit lát. Egy 10 év körüli fiú néz vele farkasszemet a géprészek közül.

Hát te...? — mondja felszabadultan Steiner. — Hogy kerülsz ide?

Semmi válasz...

A vasutasok csak néznek. A szemekben harag és szánalom elválaszthatatlanul keveredik. Mintha megnémult volna, mindenki olyan a csend, de a csodálkozástól tárult szemekben bújkálnak a kérdések:

Honnan jön ez a gyerek? Hogy került a gép alá?

Hová akart eljutni?

A fiú, mint a tilosban ért tolvaj, csak állt. Kis kezei széltől csípettek, arca, ruhája olajos, feje fedetlen. Nagyon szánalmas volt.

Rendőr került elő, ki atyáskodó hangon — bár nem könnyen —, de szóra bírta. Kiderült, hogy D. Ferenc 1954-ben, Szentendrén született és a pomázi nevelő intézet lakója. Ki tudja, miért szökött meg. A Keleti pályaudvaron, egy óvatlan pillanatban bebújt a gép alá, hogy annak fix részein megkapaszkodva világgá induljon.

— Nem féltél, hogy leesel? — kérdi az egyik vasutas.

— Á...! Klassz volt.

— Hová akartál eljutni? — így a másik.

A gyerek vállat vont.

A gépkísérő sózott szalonnával és friss kenyérrel kínálta. Az egyik lakatos zsebéből cukorka került elő. Valaki bundát terített a vállára.

A muzsikáló szél és a simogató pillantások melegénél megenyhült a kis szökevény.

Ahogy a szalonnát majszolja — látszik —, messze kalandoznak gondolatai. Talán abba a másoktól hallott világba, ahol apu, anyu, testvérke, meleg szoba, jó szó, szeretet, és ilyen időtájt karácsonyi hangulat tölt mindent.

Aztán, mint aki tudomásul veszi, hogy nincs másképp, megfogja a rendőr kezét és megbékélten indul vissza a fantázia határtalan világából a valóságba: Pomázra.

Gergely József

AZ UTOLSÓ HÓNAP DÖNT

Szeged állomás dolgozói azzal az elhatározással kezdtek munkához az év elején, hogy kiharcolják az élüzem címet. Napról napra figyelték a teljesítményeket, s javítottak ott, ahol arra szükség volt.

Eddig minden negyedévben túlteljesítették az élüzemszintet. S ha az év hátralevő részében is tartani tudják ezt az eredményt — akkor újra felkerülhet az állomás homlokzatára az élüzem jelvény.

Az év elejétől fej-fej mellett két brigád harcol az elsőségért, a harmadik, *a C-brigád a lemaradást már nem tudja bepótolni.* Csak az utolsó hónap dönt, hogy a két brigád közül melyik kerül az első helyre.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

A szállítóképesség növelésének fontos eszköze a többcsoportos vonatképzés

Az elektronikus számítógépen végzett vonatközlekedési terv számítások igazolták a szakemberek eddigi feltételezéseit, *mely szerint a szállítóképesség növelésének, a kocsiforduló csökkentésének fontos eszköze a többcsoportos vonatképzés.* A többcsoportos vonatképzést helyezi előtérbe az új, korszerű vontatójárművek fokozott forgalombahelyezése is. A korszerű Diesel- és villanymozdonyok alkalmazása ugyanis növeli az egy vonattal továbbítható kocsimennyiséget.

A vonatok terhelésének növekedésére jellemző, hogy az 1960 évi 867 tonnáról 1965-ben 932 tonnára növekedett az átlagos vonatterhelés.

Előnyök és hátrányok

Ezek a számítások, illetve a forgalomszervezés tendenciái előtérbe helyezték a többcsoportos vonatok közlekedtetésének szükségességét. A forgalomszervezés során eddig ez a vonattípus *csak igen kis mértékben került alkalmazásra. Jelenleg az összvonatforgalom 2,7 %-át képezi, holott előnyei minden vonatfajtával szemben* — tolató, közvetlen, egycsoportos irányvonat — *megtalálhatók.* Csökkentik a rendező-pályaudvarokon a kocsiáramlatok gyűjtési idejét, lehetővé válik egy 24 órán belül az elegy többízbeni továbbítása. Ugyanakkor nem teszi szükségessé az útközbeni elegycserés állomásokon a továbbított elegy teljes átrendezését.

A többcsoportos vonatképzés *előnyeiben rejtőznek azok a hátrányok is, melyek miatt eddig nem sikerült szélesebb mértékben e rendszert bevezetni.* A többcsoportos vonatok közlekedtetése ugyanis az összes többi vonatfajtával szemben *jóval több törődést, előrelátást és valamivel több munkát követel,* elsősorban a forgalmi szolgálat dolgozóitól.

Mi ez a többlet az egycsoportos közvetlen irányvonattal, vagy vegyesrendszerű vonattal szemben?

Elsősorban a vonatindító állomástól kíván többletmunkát. A vonatot két irányvágányról kell összezárni, vagy egy irányvágányra való rendezés esetén a vonat indulása előtt a kétirányú elegyet szét kell rendezni. *Ha az elegycserélő állomáson leakasztásra kerül az elegy, megfelelő zarfékről kell gondoskodni.* Figyelni kell a fékes kocsik mindkét részbeni megoszlására, de gondot jelent a többcsoportos vonat az elegycserélő állomáson is. *Előre kell gondoskodni az ilyen vonat megfelelő fogadásáról, fogadóvágány kijelöléséről, a kiegészítő elegy összeállításáról és kitételéről.* Külön gondot jelent a vonat összezárása, a visszamaradó elegy kilökése, illetve átállítása.

Nélkülözhetetlen tartalékok

Szeretném felhívni a figyelmet egy olyan többletfeladatra, amelynek elmaradása a vonat menetében súlyos következményekkel járhat. Ez a feladat a közbeeső fékpróba megfelelő elvégzése.

A végrehajtó forgalmi szolgálat dolgozóin kívül *az irányítóktól is többletmunkát követel e rendszer kiszélesítése.* Annál is inkább, mivel feltétlenül biztosítani kell az ilyen vonat menetrendszerű közlekedését, a forduló betartását, a vontató mozdony kiállítását. Ha késés, vagy rendkívüli esemény következtében ezek a problémák halasztást nyernek — akár korábbi, akár késett közlekedés esetén — *biztosítani kell az elegycserét végző állomás megfelelő értesítését.*

Az irányító apparátusnak nagy figyelemmel kell *kísérnt a kocsimennyiség alakulását is, hogy szükség esetén, amikor az áramlatok nagysága külön-külön eléri az egy vonatmennyiséget, a többcsoportos továbbításról áttérjenek az egycsoportos irányvonatokra.*

Ezek a szervezési problémák, továbbá a csoportcserék lebonyolításával kapcsolatos állomási vágányszükséglet hiánya, és a tolatási többlet munkák okozták, hogy ez a rendszer nem tudott még jelentőségének megfelelően elterjedni. *Pedig olyan tartalékot rejt magában, amit egyetlen egy vasút, így a MÁV sem tud nélkülözni.* Ezért határozta el a vasút vezetése, hogy az elektronikus számítógép által kidolgozott optimális vonatközlekedési terv megvalósításának *első lépéseként 1965 december 1-től fokozatosan rátér a többcsoportos vonatok képzésére.*

Két fővonalon

Az elektronikus számítógépen kidolgozott programnak megfelelően két fővonalon kerül sor többcsoportos vonatok képzésére és rendes vonatként naponta rendszeres közlekedtetésére.

A hegyeshalmi vonalon *Budapest—Ferencváros—Győr* állomások között kerül sor kétcsoportos vonat bevezetésére, győri elegycserével. Győrig a vonat két csoportban, Győr helyi és Sopron GySEV-i rendeltetésű eleggyel közlekedik. A vonat továbbításának ez a rendje naponta Budapest—Ferencváros, illetve Győr állomásokon a napi kétszeri vonat továbbítási gyakoriságot négyre emeli és *ezáltal 662 kocsióra/nap megtakarítást eredményez,* mely 3,5 napos kocsiforduló időt figyelembevéve havi 233 kocsi többlet megrakást tesz lehetővé.

Budapest—Ferencváros—Debrecen és *Budapest—Ferencváros—Békéscsaba* között kerül még sor kétcsoportos vonat bevezetésre *Szolnokig, debreceni és békéscsabai elegy összevonásával,* Szolnokon a Budapest—Ferencvárosból továbbított debreceni vonatrészt debreceni eleggyel, a békéscsabai vonatrészt békéscsabai eleggyel egészítik ki. Így Budapest—Ferencváros és Szolnok állomásokon a továbbítási gyakoriság növekedése révén *1169 kocsióra megtakarítást érhetünk el naponta,* amely szintén 3,5 napos kocsifordulóval számolva, *havi 413 kocsi újra megrakását eredményezi.*

December 1-től a két vonat rendszeres közlekedtetése *havonta 646 többletkocsi megrakást eredményez.* Ez még nem országos jelentőségű, de ha fővonalainkon e rendszert tovább fejlesztjük, olyan nagymérvű kocsióra megtakarítást érhetünk el, amely már jelentős mértékben befolyásolhatja üzemi eredményeinket.

Kovács János
mérnök-tanácsos

Nemcsak a tél miatt fáznak...

„A tápszentmiklósi IX-es pályamesteri szakasz 16-tagú szocialista brigádja már 1961. óta eredményesen dolgozik. Eddig kétszer nyerték el a szocialista brigád címet. 1964. évi tervüket 103,4 százalékra teljesítették.

Örömükbe azoban üröm is vegyült. Melegedőjük kicsi, zsúfolt és elhanyagolt. Azonkívül még lomtár is, mert a tüzelőt, kerékpárokat is ottartják. Jelenleg ugyan nem érzik hiányát, hiszen itt a tavasz, a jó idő. De gyorsan telnek a napok, s hamar itt az ősz."

A fent idézett kis írás a *Magyar Vasutas* május 15-i számában jelent meg. Akkor azt reméltük, hogy mire beköszönt az ősz, a tápszentmiklósi pályafenntartókról a pápai pályafenntartási főnökség gondoskodik. Sajnos, nem így történt. Az ősz már elmúlt, itt a tél, de melegedő még nincs.

Karácsonyéj

A balesetvizsgáló munkában

(Pusztai Pál rajza)

KISZ-fiatalok a kocsiforduló csökkentéséért

A KISZ Központi Bizottságának felhívása és a fiatalok mozgósítása a vasúti kocsik kirakására visszhangra talált *Hajdu-Bihar* és *Szabolcs Szatmár* megyében is. A fiatalos helytállás, a példamutatás megnyilvánulása volt október 19-én *Ürmös-hát* állomáson 40 KISZ-fiatal munkája. A KISZ-isták 12 kocsi kohósalakot raktak ki. A berettyóújfalui gimnázium, a Debreceni Dohányipari Technikum és a DKV KISZ-fiataljai is részt vettek a vasúti kocsik kirakásában.

A debreceni igazgatóság területén *még jobb eredmény mutatkozott* a Szabolcs-Szatmár megyei szolgálati helyeken. Nyíregyházán a gimnázium, a mezőgazdasági technikum és a Pedagógiai Főiskola KISZ-szervezetének tagjai tettek ki magukért.

Jól jön ez a segítség, hiszen ilyenkor ősszel a szállítási igények kielégítésében szinte elháríthatatlan akadályok jelentkeznek. A vasúti közlekedésben kapacitáshiányok késleltetik a különböző áruk rendeltetési helyre való továbbítását, a kocsihiány pedig fékezőleg hat a szállításra.

Elismerés illeti azokat a fiatalokat, akik a tanulás mellett is vállalják a sokszor nehéz fizikai megerőltetést jelentő kocsikirakásokat.

Ezzel a tevékenységükkel üres kocsikat adnak a berakáshoz, és segítik népgazdaságunk számos területén újabb szállítási igények kielégítését.

A negyedik negyedév sokkal inkább megfeszített munkát követel minden területen. A kedvezőtlen időjárási viszonyok ugyanis nehezítik a ki- és berakási tevékenységet. *Most különösen fontos minden egyes kocsi, mert még nem fejeződött be a cukorrépa-szállítás, s folyik az építőanyagok fuvarozása is.* Ugyanakkor a folyamatos belépés következtében sok nyersanyag vár elszállításra Záhony térségében.

A komplexbrigádok eredményesen dolgoznak

A szállítási feladatokról tanácskoztak a szegedi igazgatóság és az AKÖV vezetői

Igazgatóságunk területén három évvel ezelőtt vezették be a központi fel- és elfuvarozási rendszert. Az Autóközlekedési Vállalat és a vasút vezetői között már hagyománnyá vált egy-egy időszak feladatainak megbeszélése, a tapasztalatok értékelése. A szegedi igazgatóság és az AKÖV vezetői *november közepén Kecskeméten beszélték meg az 1965 harmadik negyedévének tapasztalatait és a soron következő tennivalókat.*

Az értekezleten sok olyan hiányosságot állapítottak meg, amelyekért részben a fuvarozók, részben pedig a fuvaroztatók a felelősek.

A vasút részéről elég gyakori volt, hogy a tényleges fuvarigények helyett, a tervszámok teljesítését tartották elsődleges feladatnak.

Az AKÖV-ök pedig gyakran helytelenül értelmezték az önköltségcsökkentést, nem szerveztek éjszakai műszakot, inkább fizettek a kocsiállás-pénzt.

Az AKÖV-ök és a MÁV irányító szolgálata kezdettől fogva *alapvető feladatának tartotta a központosított fel- és elfuvarozási előnyök kihasználását, a belső tartalékok feltárását.* Ennek ellenére még mindig sok a késetten kezelt kocsi, és a késedelmes rakodás miatt jelentkező kocsióraveszteség.

Ha valami zavarja a MÁV és az AKÖV kapcsolatát, akkor az

a rakodási idők túllépése, a fizetett kocsiálláspénzek és a fekbérek felszámítása.

Az AKÖV-kirendeltségek az év három negyedévében 79 290 vasúti kocsit kezeltek, 24 897 kocsinál túllépték az engedélyezett rakodási időt. Míg 1964-ben csak 37 leadási irányvonat érkezett az igazgatóság területére, addig 1965 harmadik negyedévében 291 irányvonatot fogadtak. *139 irányvonat kirakását időn belül az AKÖV dolgozói végezték el. Eredményes munkájukért a MÁV 12 313 Ft premiumot fizetett ki.* Ez az egy adat is azt bizonyítja, hogy érdemes a közös feladatok érdekében — irányítóknak, vezetőknek és a dolgozóknak — együttműködni.

Meg kell azonban említeni, hogy több központosított állomáson a G kocsik és a rakodómunkások sokat várakoztak, mert *a vasút az értesítéseket nem az előírt időben adta, és a közölt beállítási időket nem tartották be.* Gyakori jelenség volt az is, hogy

egy-egy állomásra az elegy ütemes feladása mellett is lökötszerűen érkezett a küldemény, és ez természetesen zavarta az AKÖV-vállalatok munkáját.

Egyes napokon ugyanakkor szabad kapacitás volt.

A vasút teendői között sürgős feladat a rakodóhelyek, és a hozzájáró utak kövezése, a világítás korszerűsítése.

A szegedi igazgatóság valamennyi központosított állomásán van AKÖV—MÁV komplexbrigád s tevékenységük eredményes. A két nagy közlekedési ág gazdasági mutatói is kedvezően alakultak.

A feladatok eredményes elvégzéséhez azonban nemcsak a fuvaroztatók és a fuvarozók jó kapcsolata szükséges, *hanem a vasút és a közúti közlekedés összehangolt, egymást segítő munkája is.* Ez a tanácskozás is ebben a szellemben zajlott le, s a hozzászólók is ezt hangsúlyozták. **Sz. S.**

GÉPESÍTETT RAKODÁS

A szegedi igazgatóság területén számos szolgálati helyen korszerű rakodógépek állnak a szállíttató felek és a vasutasok szolgálatába. A képen látható rakodógép segítségével Mezőtúr állomáson gyorsan vagonba kerül a cukorrépa.

(Tőzsér Ernő felv.)

Többet kell törődni az újítókkal

A vasút munkájában is fontos feladat a korszerű, új technológiák bevezetése, alkalmazása, a műszaki fejlesztés meggyorsítása. A modernizálásban *nagy feladat vár az újítókra, a feltalálókra.*

1965. első kilenc hónapjában a szegedi igazgatóság különböző szolgálati helyein *374 dolgozó 520 javaslatot adott be.* Tapasztalatcsere útján 8 újítás érkezett. 1964. hasonló időszakában *418 dolgozó 514 javaslatot nyújtott be.* Ezek a számok is arra figyelmeztetnek, hogy

rendszeresebbé kellene tenni a politikai felvilágosító munkát, többet kell törődni az újítókkal.

Az sem viszi előre az ügyet, hogy a szakosztályok által elfogadott javaslatok megvalósítása elhúzódik, hogy az illetékesek arra hivatkoznak: *nincs idő a javaslat megvalósítására, a kísérletek időben történő lefolytatására, mert a terveljesítés az első.* Vajon az ilyen és ehhez hasonló esetek **segítik-e az újító mozgalom kiszélesítését, népszerűsítését?**

Úgy gondoljuk, hogy nem! A szakszolgálati ágak közül az építési és pályafenntartási szolgálat dolgozói 192 saját és 3 tapasztalatcserés javaslatot adtak be. Második helyen 155 javaslattal a forgalmi és kereskedelmi dolgozók állnak. A vontatási és a műhelyi dolgozók javaslatainak száma 142. *A vontatási szakszolgálatnál kiemelkedő eredményt egyetlen fűtőház sem ért el,* pedig a lehetőségek legalább olyan jók, mint bármely más szolgálati helyen. A távközlő és biztosítóberendezési szolgálatnál minőségi és mennyiségi javulás tapasztalható.

Az újítómozgalom akkor lesz csak igazán eredményes és hasznos, *ha ki-ki a maga területén az újítás érdekében legjobb tudása szerint mindent megtesz,* ha törődnek az újításokkal, az újítókkal.

(sziládi)

Útlevél nélkül a vonatkísérők sem léphetik át a határt

Szob állomás még 1963. májusában átmenő határállomás lett. Ennek 2 és fél éve, de még mindig előfordul, hogy a Pest felől érkező tehervonatokat *útlevél nélküli személyzet kíséri.*

Illegálisan nem lehet átjutni a határon, *vagy azok akik nem gondoskodnak útlevélről azt gondolják, hogy igen?* Ilyen esetben nem marad más hátra, mint elkezdődik a futkosás az útlevelek után. Jobbik eset, ha éppen akkor lép be egy vonat, s cserélni lehet. De ez sincs mindig. *S bizony előfordul, hogy órákat állnak, vesztegelnek a vonatok, amíg végre sikerül a határon túlra jutniuk.*

Vannak törvények és rendeletek, amelyek mindenkire egyformán kötelezőek. Ezek közé tartozik az is, hogy külföldre csak hivatalos útlevéllel lehet átjutni.

Erről a vasút illetékesei megfeledkeztek?

Szelle Ferenc
Szob

Poggyász nincs, de poggyászkocsi van

A motorvonatok nem továbbítanak poggyászokat, mégis többször előfordul, hogy BX mellékkocsik is közlekednek a Zalaegerszegről kiinduló vonalakon.

A vonat zsúfoltsága miatt ezek a kocsik poggyászfülkéi is megtelnek utasokkal. *Helyes lenne, ha ezeket a kocsikat a fővizsgakor átalakítanák,* mert így legalább 10—10 ülőhellyel bővülne a motorvonat. Zalaegerszegen három ilyen kocsi is van. (59 121, 59 105, 59 108 sz.) **M. J.**

A Szerencse-sorsjáték

Korszerű családi ház garázzsal, személyautóval

Ugyik főbb nyereménye — a sok közül.

Vegyen Szerencse-sorsjegyet.

Ára: 4,— Ft.

Szerencse-sorsjeggyel szerencséje lesz!

Már kapható a hírlapárusoknál, levélkézbesítőknél.

A társadalmi tulajdon védelmében

A közelmúltban tárgyalta a *vasúti főosztály* szakmai kollégiuma a társadalmi tulajdon védelmének helyzetét. A tárgyalás aktualitását mi sem bizonyította jobban, mint az a tény, amely jelenleg a MÁV egész területén tapasztalható a társadalmi tulajdon kezelése és védelme vonatkozásában. *Több ezerre tehető a káresetek száma és sok-sok millió forintot veszít a népgazdaság, a vasút és közvetve vagy közvetlenül a vasutas dolgozók is.*

Számtalan összetevője van azoknak a hiányosságoknak, amelyek a társadalmi tulajdon kezelése és megóvása körében tapasztalhatók. *A vasúti berendezések és eszközök, a fuvarozásra feladott áruk gyakran károsodnak.* Sajnos a tendencia sem megfelelő, hiszen, ha több évre visszamenőleg vizsgáljuk ezt a témát, kisebb-nagyobb eltérésektől eltekintve nagyjából azonos számú káresetet és összegű kárt találhatunk.

Növekedtek a belföldi árukárok

A legtöbb kár a forgalmi szabályok megszegéséből keletkezett, törések, szóródások következtében. *Jelentős mennyiségben találhatunk azonban elveszést, gondatlan árukezelést, leltárhiányt, de sajnos a lopás és dézsmálás sem ritka jelenség.* Forgalmi balesetekből az első félévben közel 5 millió forint kár keletkezett. Ha pedig azt is tekintetbe vesszük, hogy a második félévben sajnálatosan növekedtek a forgalmi balesetek, akkor feltételezhetjük, hogy ebben az időszakban *még az első félévet is meghaladó kárösszeggel kell számolnunk.* Az első félévben bekövetkezett ilyen jellegű káresetek sok apró váltófelvágásból, kocsikisiklásból, horzsolásból tevődtek össze.

Érdemes néhány gondolatot fűzni ahhoz a statisztikához is — a BVKH bocsátott rendelkezésünkre —, amely a kifizetett kártérítések összegét tartalmazza. 1964 első hat hónapjában 6 és fél millió forint és több mint félmillió devizaforint kártérítést fizetett ki a BVKH. Ez az összeg 1965-ben a belföldi árukárok vonatkozásában *több mint 8 és félmillióra emelkedett,* míg a nemzetközi forgalomban bekövetkezett árukárokért nagyjából azonos összeget kellett kifizetni.

Az árukárok legnagyobb része törésből keletkezett. Sajnos, a vasúton a törésből származó árukárok az összes káresetekhez viszonyítva *állandóan növekszenek.* Míg 1962-ben a kártérítések 21 százalékát, ebben az évben már 25 százalékát tették ki az ilyen esetek.

Amiről nem szívesen hallunk

Ha nem is ilyen nagy összeggel, de mindenesetre jelentős tétellel szerepel *elfolyás, szóródás, súlyhiány, beázás, tűz és elveszés okozta károsodás is. Valamivel csökkent az elmúlt évhez viszonyítva a lopásból, dézsmálásból bekövetkezett káresetek száma és összege.* A csökkenés egyáltalán nem jelenti, hogy ne foglalkozzunk ezzel a kérdéssel. *Nem szívesen hallunk a vasutasok által elkövetett árudézsmálásról.* Nem szívesen, de sajnos vannak ilyenek, akik a népgazdasági kárt sokszor jelentősen meghaladó *erkölcsi veszteséget okoznak a vasutasok jó hírének.*

Az előbb említett kárfajták csak okozatként foghatók fel és ezért néhány gondolatban szükséges e megjelenési formák okairól is szólni, ha nem is a teljesség igényével.

Ahhoz ugyanis, hogy csökkentsük az ilyen eseteket, *feltétlenül szükséges feltárni az előidéző okokat.* Ezek birtokában lehetséges a társadalmi tulajdonban a vasúton bekövetkezett bármilyen károsodás ellen eredményesen küzdeni.

Az okokat két nagy csoportra lehet osztani. Egyrészt külső, *a vasúttól független, és nem a vasutasok hibájából keletkezett okokra, másrészt a vasúton előforduló és a vasutasok által előidézett okokra.* Tekintettel arra, hogy e rövid cikk célja a vasutas dolgozók figyelmének felkeltése, az első csoportot elhanyagolhatjuk. Bízva azonban abban, hogy e cikk máshoz is eljut, mégis egy-két gondolattal erről is megemlékezünk.

Az ilyen okok egy része *tárgyi, más része pedig szabályozási problémákban foglalható össze. A tárgyi okok közé sorolhatjuk a megfelelő technikai eszközök, rakodógépek, mérlegek, speciális kocsik sb. hiányát.* A másik, amelyik a szabályozások körébe sorolható, főleg a berakási és tanácsi jegyzőkönyvek hiteles igazolásul való elfogadása, vagy inkább az e *„lehetőséggel"* való visszaélésben található.

Ki a felelős?

Kicsit bővebben kell szólni azokról a társadalmi tulajdont károsító okokról, *amelyekért a vasút, de még inkább a vasutas dolgozók felelősek. És ezt a felelősséget nem nagyon lehet elhatárolni.* Nem állíthatjuk, hogy egy-egy konkrét esetért ez, vagy az személy szerint felelős, nem határolhatjuk el pontosan, hogy hol kezdődött és hol fejeződött be egy-egy károkozás. Ezt itt külön nem kívánjuk indokolni, hiszen ha az okokat vizsgáljuk, azok önmagukban is alátámasztják ezt a megállapítást. Sokan ellene szegezhetik azt az érvet, hogy *azért nem felelhet senki, ha X vagy Y ellop valamit a kocsiból vagy máshonnan.* Azok figyelmét, akik így gondolkodnak, arra szeretném felhívni, ami Hegyeshalomban történt: *két-három, magáról megfeledkezett vasutas a hallgatás díjául apró, filléres, az illegális „beszerzésből" származó ajándékokkal kenyerezte le, vásárolta meg sokak hallgatását.* Akik anyagilag semmiféle előnyhöz sem jutottak, azok is nemtörődömségből, hanyagságból hallgattak. Elképzelhető-e, hogy egy ilyen nagy határállomáson évekig lehetett ezeket a bűnös üzelmeket folytatni, anélkül, hogy akár egy ember is ne tudott volna róla? Állítjuk, hogy nem.

Sok kárt okoz a nemtörődömség

Lássuk ezek után az okokat. *A legfőbb, és a legtöbb kárt okozó ok a nemtörődömség.* Nem szívódott még fel valamennyi dolgozó tudatába még mindenki nem jutott el a felismeréshez, *hogy nem a tőkéssel és a tőkés állammal áll szemben, hogy nem idegen hozzá a társadalmi tulajdon még akkor sem, ha az soha nem volt és nem is lesz az övé.* Pedig minden fillér kár valahol jelentkezik. A szocialista állam gazdasági alapja a társdalmi tulajdon. Ezért részesítik törvényeink fokozott védelemben, ezért állíthatjuk, hogy *aki a társadalmi tulajdon ellen vét, az az egész társadalmat — önmagát is — megkárosítja.*

A káresetek vizsgálatánál az előidéző okokat nagyon sokszor *a munkafegyelem lazaságában találhatjuk. Nem ennek tudható-e az utasítások megszegése?* Az árukezelési, mérlegelési hibák okait kutatva majdnem mindig a rossz munkafegyelemre, hanyagságra bukkanunk.

A törés, a szóródás, a minőségi romlás, a forgalmi baleset mind-mind a laza munkafegyelem következménye. Nem kellene túlságosan erőltetni a dolgot ahhoz, hogy *még az olyan jellegű károkat, mint a lopás és dézsmálás is a laza munkafegyelemre vezessük vissza.* Ahol laza a munkafegyelem és hanyagság van, ott alkalmas a légkör a lopásra, dézsmálásra.

Hiányzik a felelősségrevonás

Ide sorolhatnánk, mint súlyos, a társadalmi tulajdon megkárosítását előidéző okot, *a felelősségrevonás hiányát is.* Ennek illusztrálására álljon itt, hogy 1965 első felében *a közel 11 000 káresetet alig 450 felelősségrevonás követte.* Ha hozzávesszük még, hogy az elmúlt évben 754 fegyelmi felelősségrevonás történt, akkor joggal állapíthatjuk meg, hogy itt még sok a tennivaló, mert hiszen a tendencia sem mutat jó képet. *Egyáltalán nem kívánjuk azt állítani, hogy a válogatás nélküli felelősségrevonás, a drákói szigor az egyedül helyes és célravezető módszer. Ellenkezőleg.* Igy nem lehet megfelelő eredményeket elérni. Azt sem állíthatjuk azonban, hogy az elnéző, „fejcsóválgató" magatartás a helyes. Valahol középen van az igazság. *Mindig az esetre és az emberre való tekintettel kell a felelősségrevonás mértékét megszabni.*

A társadalmi tulajdon védelme *valamennyi magyar állampolgárnak kötelessége.* A kötelességen túlmenően azonban jól felfogott érdeke is. *Az a sok millió forint értékű áru, ami megsemmisül, tönkremegy vagy elvész, egészen biztos, hiányzik valahonnan.* Azt, hogy honnan, ne kutassuk. Az azonban tény, hogy a kártérítésként kifizetett milliók a vasút önköltségét rontják, ami viszont valamennyi dolgozónak *az üzemi jutalékában jelentkezik — károsan.* Az anyagi károkon túlmenően súlyos az az erölcsi kár is, amelyről már a bevezetőben szóltunk.

Éppen ezért a dolgozóknak és a vezetőknek egyaránt fontos feladata és érdeke is, hogy a társadalmi tulajdon védelmében mindent tegyenek meg, *ha kell, szigorral, ha elegendő, neveléssel.* És ez utóbbiban a párt- és szakszervezeti szervekben jó szövetségesre, megbízható támaszra találnak.

S. J.

Sorozatos mulasztások következménye - a görcsönyi vasúti szerencsétlenség

A vonatvezető elaludt, csak a baleset után ébredt fel

1965. november 26. A két vonat — a motor és a teher szinte egyidőben indult a vonal két pontjáról. Ekkor még senki sem gondolt arra, hogy a kereszteződő állomáson, *Görcsönyben* végzetes esemény történik.

Hogyan történt?

A 6762 sz. tehervonat a tilos bejárati jelző ellenére áthaladt az állomáson és az 1. sz. váltón 4 óra 40 perckor összeütközött a vele szemben szabályosan behaladó 6749 sz. motorvonattal. *A motorvonat vezetője Pálffy Ede fűtőmozdonyvezető a helyszínen meghalt. Aczél István vonatvezető életveszélyes, tizen súlyos, 23-an pedig könnyebb sérülést szenvedtek. Az anyagi kár 200 000 forint.*

Hogyan történt a baleset? Melyek voltak az előzmények?

A 6762 sz. tehervonatot Pécsett állították össze.

A vonatvezető a vonat felírása után *közölte a forgalmi szolgálattevővel, hogy a kalauzkocsi kézi féke nem jó. Kéri a kicserélését.* A kocsiterhelési kimutatáson viszont az eredeti kalauzkocsi számát és fékezett súlyát tüntette fel.

A légfékpróba megtartásakor a vonatvezető felhívta a kocsivizsgálók figyelmét, hogy több féktuskó hiányzik, a kocsivizsgáló a jelzőkocsiról hiányzó 1 darab féktuskót pótolta, a többit azonban nem.

Ezt követően a vonatvezető közölte a külsős forgalmi szolgálattevővel, hogy vonatjának bizonytalan a fékezése, ezért fékes kocsikat kér. A kocsik besorozására a külsős forgalmi szolgálattevő rendelkezett. A fékpróba eredménye szerint a vonatban levő 8 fékes kocsi közül csak 5 kocsi fékezett. *A kocsivizsgáló a fékpróbabárcán csak a fékezett tengelyek számát tüntette fel,* a fékező kocsik számát azonban nem.

Pécsről a tehervonat 30 tengellyel, 283 tonnával indult el. A 14 fékszázalékot figyelembe véve 40 tonna helyett, 73 tonna volt a fékezett tengelyekre eső súly.

Hiba hibát követ

A vonat fékszázaléka *Pellérd* állomásig 14, Görcsöny állomásig pedig már 27 százalékos volt. Pellérd állomáson ugyanis egy jól működő légfékes kocsit kisoroztak. A tolatás után rövid fékpróbát tartottak. A jelző-kocsi fékberendezése jól működött. *Bár a vonatban csak 4 darab kéttengelyes kocsi fékezett, a vonatvezető a menetlevélben mégis 10 fékezett tengelyt tüntetett fel.* A mozdonyvezető ezt tudomásul vette. Azután a forgalmi szolgálattevő írásos rendelkezéssel értesítette a vonat személyzetét, hogy Görcsöny állomáson kitérő irányba járnak be, majd menesztette a vonatot.

Pellérd állomástól a vonat teljes súlya 263 tonna volt. A kocsik által fékezett súly 40 tonna, a 375 sorozatú mozdony fékezett súlya pedig 20 tonna. A vonatvezető ezzel szemben 64 tonna fékezett súlyt állapított meg, pedig 72 tonna lett volna a fékezendő súly. *A vonatvezető téves számolás miatt 61 tonna fékezendő súlyt vett alapul.* Igy a vonat Pellérd állomástól 12 tonnával nem volt fékezve.

Amikor a vonat *Pellérd* állomás és *Keresztespuszta* megálló-rakodóhely között levő 2. sz. sorompóőri szolgálati helyhez közeledett, *a vonatvezető elaludt és csak a baleset megtörténte után ébredt fel.* Keresztespusztát elhaladva a 15 ezrelékes esésben levő pályán a vonat sebessége fokozatosan gyorsult. *A sebességmérő óraszalag tanúsága szerint 46 km/óra sebességnél kezdett a mozdonyvezető fékezni.* S amikor azt tapasztalta, hogy nincs kellő fékhatás, az előjelző és a főjelző között *vészsípjelzést adott.* Erre a jelzésre azonban *a vészfékváltót vonatkísérők nem kezelték,* zárófékező is csak akkor húzta meg a vészfékváltót, amikor a vonat a bejárati váltóra ért.

A törvény előtt felelnek

A 6762 sz. vonat figyelő fékezője, miután a vészsípjelzést hallotta, a kalauzkocsiból kinézve látta a behaladó motorvonat fényszóróját, *ahelyett hogy a veszélyre figyelmeztette volna a vonatvezetőt és kezelőt, a kalauzkocsiból a raktár irányába kiugrott.* Görcsöny állomáson történt áthaladáskor a sebesség ugyan fokozatosan csökkent, de az összeütközés pillanatában így is 27 km/óra volt. A 6749 sz. motorvonat 20 km/óra sebességgel, szabad bejárat mellett haladt be, az összeütközés együttes sebessége 47 km óra volt.

Varga György mozdonyvezető — mikor látta, hogy megállni nem tud, a veszély elhárítására nem próbált meg minden lehetőséget. Csak a kihallgatásakor döbbent rá súlyos mulasztására. Súlyos felelősség terheli *Neuvirt Jánost,* Siklós állomás létszámába tartozó vonatvezetőt is. Annál is inkább, mivel a vizsgálat megállapította, hogy a vonatszemélyzetnek túlszolgálata nem volt.

A mulasztást elkövetők a törvény előtt felelnek majd tetteikért.

Kisbódis János
a Baranya megyei bizottság
munkavédelmi felügyelője

Baleseti krónika

November 24-én, Szolnok állomáson a 7711. sz. személyvonat halálra gázolta a vágányok között tartózkodó Dósa Fábián Sebestyén műszaki főintézőt, a szolnoki pályafenntartási főnökség dolgozóját.

★

Ugyancsak *Szolnok* állomáson, november 26-án, az 1780 sz. vonat elütötte *Bálint Antal* Ferencváros állomás létszámába tartozó dolgozót. Az elütés következtében nevezett lábcsonkulásos balesetet szenvedett.

November 26-án *Kiskorpád* állomáson *„szalasztási" tilalom ellenére kocsikat löktek az első csonkavágányra és a vonatra.* A két ellökésnél hét kocsi megrongálódott részben torlódott és kisiklott. A balesetet az a körülmény idézte elő, hogy *Nemes István* vonatfékező a tolatásvezető távollétében öntevékenyen megkezdte a tolatást. Ezért a mulasztásért felelősség terheli a mozdonyvezetőt is.

★

November 27-én, *a füzesabonyi fűtőház* területén a 424 290 sz mozdony kiszerelése után — a gép megindulása miatt — *Szalmási István* szertári dolgozó lábcsonkulásos balesetet szenvedett. A vizsgálat még nem fejeződött be.

★

December 2-án, a *Piliscsaba* állomáson levő női munkásszálláson *a reggeli ébresztésnél eszméletlen állapotban találták az ott elszállásolt öt nődolgozót.* Megállapítást nyert, hogy a szálláshelyen levő kétaknás vaskályhát lefekvés előtt teljesen feltöltötték és lezárták. Az öt nődolgozó állapota kielégítő. Ehhez hasonló baleset a közelmúltban a Nyugati pályaudvaron is előfordult.

★

December 3-án Kelebia állomáson a 970/a. sz. vonat zárjelző lámpájának levétele közben Dusnoki Mihály vonatvezető, a kocsi ütközőjéről lecsúszott. Esés közben feje erősen a sínhez vágódott, és kisebb agyrázkódást szenvedett.

★

December 4-én, a *Nyugati pályaudvaron* a 2623/b. sz. üres szerelvény *előzetes értesítés nélkül a mozdonnyal a foglalt csarnok IV-re járt, és azzal mintegy 50 km-es sebességgel ütközött.* Az erős rájárás miatt a két mozdony ütközői megsérültek. *Olmosi János* fűtő arcán könnyebb sérülést szenvedett.

★

December 7-én, Békéscsaba állomáson, Bohus János, villanyszerelő áramütés következtében a vasoszlopról lezuhant, sérüléseibe a helyszínen belehalt. A vizsgálat még tart.

H. K.

Nem elég csak felkészülni a télre

A gurítódombok, az állomások tolatási területe egy-egy kiadós havazás után hóhegyekké változnak. A sinkoronáig, sokszor azon felül érő havat a mozdonyról lecsurgó víz *összefüggő jégpáncélá változtatja.* Ilyen körülmények mellett — mozgó kocsik közötti — a rá- vagy leakasztás *nem csupán vakmerő, hanem életveszélyes bravúroskodás.* Ezt évről évre nem egy munkatársunk halálos vagy csonkulásos balesete igazolja. *Rabi István* Kiskunfélegyháza állomáson történt balesetéhez is nagymértékben hozzájárult az eljegesedett kitérő vágányrész.

A télre való felkészülés idején

sokan azt hiszik, hogy az előkészületekkel teljesen eleget tettek a rájuk háruló feladatoknak.

Mit ér a terv, ha nem valósítják meg? Csak arra jó, hogy egyesek önmagukat igazolják vele.

A soproni fűtőház mozdonysátor ponyvái november 23-án még a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél voltak. Minden télen több baleset származik a kocsilépcsők takarításának hiánya, eljegesedése miatt. Egy szerencsés kimenetelű balesetről krónika rovatunk is megemlékezett. A megfelelően előkészített szóróhomok, vagy ipari só felhasználásának megkezdésével *sehol sem szabad egy-egy baleset bekövetkezéséig várni.* De nem szabad előfordulni olyan jelenségnek sem, mint *Nagykanizsa* állomáson, ahol a téli felkészülést ellenőrző közegeink veszélyes űrszelvény hiányosságok és talajegyenetlenségek mellett a szóróhomok előkészítésének hiányát is megállapították.

A pályafenntartási szakszolgálatnál

állandóan visszatérő jelenség a váltók és kitérők tisztításához előírt szakszerű felügyelet hiánya.

Magunk is fontos kérdésnek tekintjük a forgalom zavartalan lebonyolításának biztosítását, azonban *szót emelünk a II. és a III. orvosi csoportba sorolt dolgozók egymással történő vezénylése vagy ilyen dolgozó egyedüli beosztása ellen.* Közismert, hogy múlt évben önmagukra hagyott II. és III. csoportos dolgozókkal halálos baleset fordult elő.

Hosszú évek óta megoldatlan a tolatós tehervonatok kalauzkocsival való ellátása. A meglevő kevésszámú kalauzkocsi állapota sem kielégítő.

Jelenleg a kalauzkocsik több mint 10 százaléka vár javításra, ez a mennyiség kétszerese az átlagosan elfogadott javítási hányadnak.

A nagy térfogatú, tehervonattal nem közlekedtethető kalauzkocsik kivonása miatt *a fennálló hiány közel 50 százalékos.* Megállapításaink szerint helyenként még csak most rendezik az F. 2. sz. Utasítás „M" melléklet I. fejezet 18. pontja szerint szükséges melegedő fékező biztosításának ügyét.

Ismét felvetjük a melegítőital kiszolgáltatásának gyakori problémáit is. *Állandóan visszatérő jelenség a nyersanyaghiány, a megfelelő szállítóedények hiánya még a szertáraknál, mint például a dombóvári szertárnál is.* Ma már nem vetődnek fel

olyan problémák, hogy kinek, mikor és mennyi melegítőitalt kell biztosítani,

vagy hogy a szükség esetén éjjel kivezényelt dolgozókat ki lássa el teával.

Nem fordulhat elő olyan jelenség sem, hogy a hótakarításból visszatérő dolgozóknak saját maguknak kell melegedőhelyiségüket befűteni. A téli védőruházat kiszolgáltatását is meg kell gyorsítani szertárainknak és munkaügyi előadóinknak, hogy adminisztrációs nehézségek miatt ellátatlan dolgozó ne legyen.

Munkavédelmi szerveinknek, a szolgálati vezetőknek és a szakszervezeti bizottságoknak állandóan szorgalmazniok kell a téli zord időjárás okozta nehézmények megszüntetését, és fokozni kell az ellenőrző tevékenységet a rossz időjárásból származó baleseti veszélyek megszüntetése érdekében.

Hegedüs Károly

Nem recept, szív kell hozzá!

Megkocogtattam a párától homályos üveget. A portás csak kis résnyire nyitja az ablakot, nehogy beszökjön a hideg.

— *Kit keresnek?*

— A közönségszervezőt...

— Attól függ, melyiket: *Horváth Gyulát, Csics Máriát, vagy a kultúrost, Kerepesi Lászlót, mert nála is lehet jegyet kapni. Menjenek hátra a sárga irodaépületbe, ott megtalálják.*

Kitűnő közönségszervezés

— Ahol így ismerik a közönségszervezőket, sok színházba járó ember lehet...

— *Itt a MÁV Hidépítési Főnökségen kitűnő a közönségszervezés, magasan felülmúlják a hozzánk tartozó többi negyven szolgálati helyet* — jegyzi meg *dr. Szabó Endre*, az alig két és fél hónapja alakult Színházak Vasutas Jegyirodájának vezetője.

Mig az irodaépülethez igyekszünk, a kezdeti zökkenőkről beszélgetünk. Látszólag a közönségszervezés könnyű feladat: *a színházi évad legjobb műsoraira felkelteni a figyelmet és a tervezett jegyeket eladni — ennyi az egész.* A rendszeres színházlátogató kapva kap az alkalmon, mert a „befutott" darabokra így könnyebb jegyhez jutnia. A jegyiroda azonban nemcsak a színházkedvelőknek áll rendelkezésére, hanem mindenkinek.

— *Aki egyszer már elmegy, az legközelebb maga kér jegyet. Addig viszont hosszú az út.*

Igen, talán a szervezésben a legnehezebb felkelteni a dolgozók érdeklődését. Nem minden embernek vonzó az ismeretlen. A közönségszervezőnek irányítania kell az emberi kíváncsiságot. Hogyan? Éppen erre a kérdésre keresünk választ itt, a hídépítőknél.

170 jegy egy hónap alatt

A három közönségszervezőt együtt találjuk Kerepesi László irodájában, összesítenek.

— *Százhetvenegy jegyet adtunk el a múlt hónapban, s 3321 forint a bevételünk* — állapítják meg a végeredményt.

A központi munkahelyen négyszázkilencvennégyen dolgoznak, tehát a dolgozók *egyharmada színházba jár.* Negyven százaléka fizikai dolgozó. A múlt évben ugyanebben az időben átlagosan 25—27 jegyet tudtak eladni itt a központi telepen.

Amikor megkérdeztük, hogyan csinálják, egy pillanatra értetlenül néztek ránk, majd Kerepesi László derülten mentegetőzött:

— *Nem vagyunk mi Csilicsala bácsik, hogy különös varázserővel birnánk, de még a hipnózishoz sem értünk. Nincs a szervezésünkben semmi rendkívüli. Receptet nem adhatunk rá, legfeljebb annyit mondhatok, hogy szív kell hozzá.*

Aztán a hirtelen kerekített *„kerekasztal"* körül ülve, csakhamar belemelegedünk a vitába. Kiderül, hogy mégis vannak mesterfogásaik, melyekben a szervezés titka rejlik.

— *Feltétlenül fontos, hogy ismerjük a műsoron levő drámák, színművek, vígjátékok, vagy operák tartalmát, de ez még nem elég. A színészek alakításáról is kell beszélnünk. Egyszóval színházkritikusokká kell, hogy váljunk, ami csak úgy lehetséges, ha láthatjuk a frissen bemutatott darabokat* — mondotta Csics Mária.

— A színházak erre lehetőséget is adnak, a főpróbákon szívesen látják valamennyi szervezőnket...

Segít a főnökség

— Ez remek megoldás lenne, csak egy a bökkenő: *délelőtt van.* A főnökség így is sok segítséget ad: *engedélyezik a munkaidő alatti szervezést.* Természetesen azzal a feltétellel, hogy továbbra is kifogástalanul elvégezzük a napi munkánkat. Azt már mégsem kívánhatjuk, hogy egy évben 40—50 alkalommal elengedjenek bennünket a délelőtti főpróbákra! — jelenti ki Horváth Gyula.

Egy belépő fiatal fiú szakítja meg beszélgetésünket. Változtatást kér az igényelt jegy időpontján, valami közbejött.

— *Mit csináljunk, a többi napra már nincs jegyem az Orlandot-ra?* — néz rá sajnálkozva Kerepesi László.

A fiú keserves arcot vág látszik rajta, hogy már beleélte magát a kellemes estébe.

— *Várjon csak, szerzek jegyet, bizonyosan érkezik vissza a jegyirodába, ha meg nem, majd közvetlenül igényelünk a Cirkusztól.*

A fiatal szakmunkás boldogan távozik. *A közönségszervező megnyert egy embert, de könnyen el is veszíthette volna.* Tehát, valóban szív kell hozzá, hisz mennyivel könnyebb lett volna egyszerűen visszautasítani, így csak plusz munkát szerzett magának.

— Nem egy embert veszítettem volna el. Többet, a vele együtt dolgozó barátait is. Jólehet, most még csak Orlandot érdekli őket, de fokozatosan eljutnak a könnyű műfajtól a társadalmi drámákig, a klasszikusokig, a mai realistákig.

Horváth Anita

Játék

— *Mégse vagyok egyedül.*

(Pusztai Pál rajza)

Ilyen ma már nincs!

Az egyik fogászati rendelőben a várakozókhoz csatlakozva, idősebb falusi néni, megkérdezi a mellette ülő beteget.

— Mondja, lelkem, rendelnek már?

— *Igen* — felelte a kérdezett.

— Maga régen vár?

— *Bizony, elég régen, de most már én következem.*

— Látja, lelkem, rosszul csinálja. Én mindig hozok valami apróságot, tojást, csirkét vagy egyebet, és soron kívül hívnak be.

A „felvilágosított" mosolygás közben csak ennyit mondott:

— *Ilyen ma már nincs, nénikém.*

Közben kinyílt a rendelő ajtaja, s a nővér körülnézve így szólt:

— *Csörsz néni, szíveskedjen befáradni.*

A nénike a mellette ülőre mosolygott és diadalmasan bevonult karján a kosárral. A kintrekedtek az ámulattól reklamálni is elfelejtettek.

(kisvárdai)

MUNKÁSKÓRUSOK TALÁLKOZÓJA

December 11-én, szombaton délután a *vasúti főosztály* kultúrtermében baráti találkozóra gyűlt össze a főváros három szakszervezetének központi kórusa. A találkozón megjelent *Kodály Zoltán* és felesége. A három kórus nevében *Tóth Béla*, a Vasutasok Szakszervezete Központi Kórusának karnagya köszöntötte a mestert közelgő 83. születésnapja alkalmából.

Megnőtt a társadalmi bíróságok tekintélye

A *Debreceni Járműjavító* ÜV társadalmi bírósága 3 éves múltra tekinthet visszsza. Nevelő hatása pozitív.

A társadalmi bíróság 1964-ben 14 ügyet, 1965-ben pedig 11 esetet tárgyalt. Három dolgozó a munkafegyelem szabályainak megsértése, ketten anyagi természetű vitás ügyek, többen pedig rágalmazás miatt kerültek társadalmi bíróság elé.

A szakszervezeti bizottság arra törekszik, hogy olyan jellegű ügyek kerüljenek a társadalmi bíróság elé, amelyek nyilvánosságra hozásától feltétlenül nevelő hatás várható.

Éjjeli vonat

Nyugtalan az éj; a csend a falun
áthasítja a kutyaugatást.
Csillag vibrál az ég és erdő sarkán.
mint beteg szemében az esti láz.

Vonat-dohogást kortyol a völgy,
— futó ablak-sor játszik lidércet.
Kitárja hangos szárnyát a kapu,
ropogó hóban egy ember lépked.

Várakozásban bóbiskol a fény,
s ki vár, ki vár éjjeli vonatot —
asszony? szülő? ... s már nyit is, ha zörren
az ablak, amely párába fagyott

Fazekas Lajos

Téli könyvvásár

Az idei *téli könyvvásáron* is gazdag választék várja a könyvbarátokat, könyvgyűjtőket. A mintegy száz szépirodalmi, művészeti, társadalomtudományi és tudományos ismeretterjesztő kiadvány között bizonyára mindenki megtalálja majd a kedvére valót.

A költészet barátainak bizonyára nagy örömet szerez *Kassák Lajos* új kötete, a *Mesterek köszöntése*, amelyben a költő a modern piktúra kimagasló mestereiről — *Picassóról, Braque-ról, Légerről, Kleóról, Chagalról, Rousseau-ról, Chiricóról* stb. írt verseit gyűjtötte egybe a kiadó. Megjelenik Áprily Lajos: *Jelentés a völgyből* című kötete, amely a költő legújabb verseit tartalmazza. A kötet hanglemezmelléklettel is megjelenik. *Dőlt vitorla* címmel lát napvilágot Illyés Gyula új verseit tartalmazó kötet. Félszáz XX. századi olasz költő termésének legjavát publikálja a *Modern olasz költők* című antológia. Új, reprezentatív kiadásban lát napvilágot a XI. századi perzsa költő, Omár Khájjám; híres *Rubaiját*-ja, *Szász Endre* illusztrációival. Új kötete jelenik meg Vas Istvánnak is *Földalatti Nap* címmel.

A magyar és a külföldi irodalom képviselői közül érdemes felfigyelni *Beauvoir* új kötetére, mely *A kor hatalma* címmel lát napvilágot. A regény folytatása az *Egy jó házból való úrilánynak*, s Európa történelmének feszült, izgalmas koráról (1929—1939) és *Simone de Beauvoir* íróvá válásáról szól. Második kiadásban jelenik meg *Dymphna Cusack* világsikert aratott könyve a *Hőhullám Berlinben*. A múlt századi Szicília elevenedik meg *Roberto Federico* kötetében, amely *Az alkirályok* címmel lát napvilágot. Megjelenik *Tolsztoj* műveinek IV—V. kötete, amely híres regényét: a *Háború és békét tartalmazza.*

Megjelenik Hunyadi Sándor: *Razzia az Aranysasban* című elbeszélés-gyűjteménye, amely Hunyadi elbeszéléseinek eddigi legteljesebb válogatása. Barabás Tibor: *Éjjeli őrjárat* címmel Rembrandt életéről írt regényt. Karinthy Ferenc új kötete az *Ez, az, avagy a bicikliző tigris.* Tabák András új kötete, a *Sargassetenger* című 1943—1944-ben játszódik. Kolozs Pál könyve: *A családfa árnyékában* címmel lát napvilágot.

Közlekedési közmondások

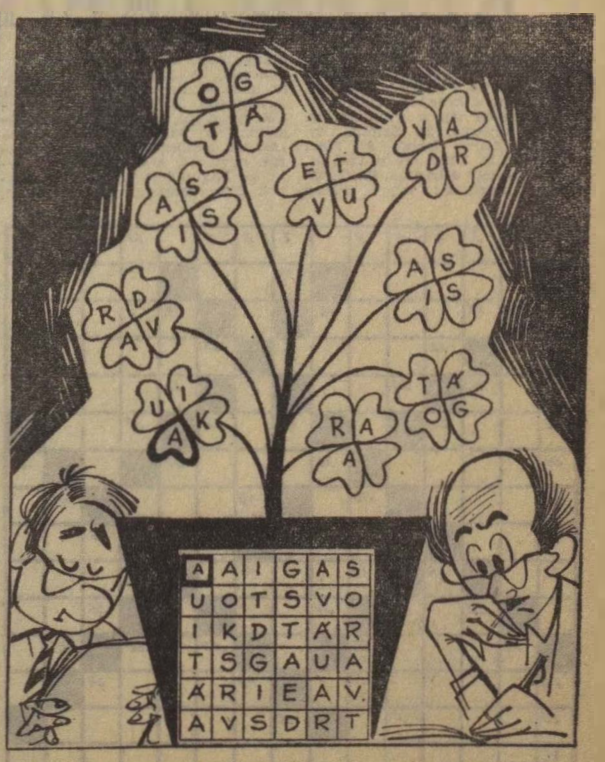
Újév táján a néphit szerint különös szerencsét hoz a négylevelű lóhere, így ezúttal mi is lóhere rejtvénnyel kedveskedünk olvasóinknak.

Ha a vastag peremű lóherelevél betűjéből kiindulva a 9 lóhere 36 betűjét helyes sorrendben összeolvassuk, egy közlekedési közmondást kapunk megfejtésül.

Ugyanezt a közmondást fejthetjük meg lóugrásban haladva a cserépen levő ábrán.

Terjesszük a közmondást minél szélesebb körben és soha se feledkezzünk meg róla, ha a közúton haladunk.

(— kiskun)



Megfejtés: Aki udvariasságot vet, udvariasságot arat.

A turisztikának árnyoldala is van

(Római útijegyzet)

Az „örök város", Róma határában száguld villanyvonatunk. A vatikáni domb fölé kapaszkodó nap anyáskodva teríti sugarait a városra. Reggel van, amikor megállunk a városrésznek is beillő hatalmas Termini pályaudvaron.

A szállodaportások, mint megannyi generális, hófehér egyenruhájukban sorakoznak. „Millecinvecsentó lire" (1500 líra) egy éjszakára a szállás — mondják, ha azt látják, hogy kezdővel van dolguk. A haladót már nehéz becsapni, mert aki másodszor jár Olaszországban, az tudja, hogy a kért összegnek csak a felét szabad ígérni, s utána jön az alku.

Így jutottam szobához a hajdani nagyhírű kocsikorzó — a Via del Corsó — egyik szegényes szállodájában.

A neheze azonban még hátra volt! A rómaiak ugyanis a „stranierit", az idegent, amolyan betolakodónak tekintik, akit ott kell becsapni, ahol éppen hagyja magát — mondják egymás között, s az idegen városban, az idegennek nehéz dolga volt.

A villamosokat számüzték Rómából. Trolibuszok, autóbuszok és már a közúti forgalom csődjét jelentő személygépkocsik bonyolítják le a forgalmat. Ülőkalauzrendszer van ..nt nálunk, csak a lojalitás az sokkal kisebb, mint amit a sokat szidott pesti kalauzok részéről tapasztalunk.

Az „öreg bambinó" egy cseppet sem volt tekintettel elgyötört külsőmre, mert még a legkisebb csomagért is felszámította az 50 Lirát (2,50 Ft). Azt viszont már nem kérdezte meg, hogy a Via del Corsó melyik részén akarok leszállni, hanem az egyik végén, a Piazza Venezián leszállított. Így, csomaggal a kézben, gyalog kellett megtenni a közel két kilométert.

A végtelennek tűnő úton szinte észre sem vettem a Trevi kút szépségét és Augusztus császár, ma is csodálatos, síremlékét.

Pihenő után alkonyatkor meglátogattam a Pinció dombra vezető Trinita del Monti, a „Róma 11 óra" című nagysikerű filmben láthatott lépcsőt, tövében a szökőkúttal.

Itt ugyancsak váltakoztak a fények és az árnyak! Reflektorok sugárkévéitől ragyogott az ódon lépcső, a sokszáz éves templom és az időszámítás előtt Egyiptomban faragott obeliszk. A lépcsőszögletben, kuruc vitézek frizuráját formázó rosszkülsejű „huligánok" és Róma, a szentváros éjszakájába tartozó kétes külsejű nők húzódtak meg.

Sűrűn kondult a templom toronyórája, és mint tiszta lánykacagás csengett az éjszakába a szökőkút vizének csobogása.

Különös világ... A jó és rossz elválaszthatatlan keveréke ez, amit itt látni. Fentről, zárult szemekkel tekint alá a villa Medicci, melynek falai mögött Galilei volt fogoly. Itt vonta vissza tanait az egyház dogmatikus felfogásával szemben.

Leültem a lépcsőre, csak úgy mint annyian mások. Egy kis tömzsi olasszal barátkoztam össze, aki éppen egy arra járó amerikai katonát szidott. Érdekes, hirtelen haragú ember az olasz, de hamar megbékül. Ez esetben azonban nem fogyott ki a szóból. Hangosan szidott mindent és mindenkit, köztük az államvezetést: azért, mert drága a kenyér, a hús, a tej, a közlekedés és a lakbér.

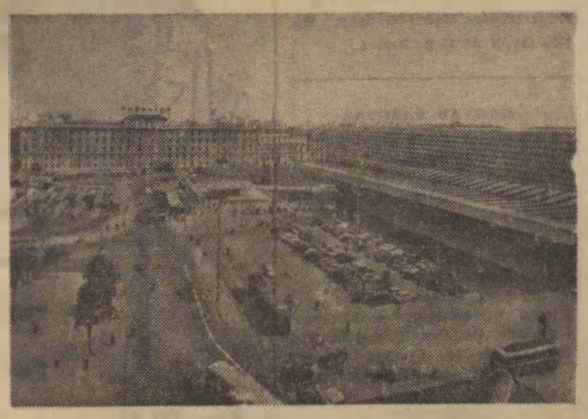
Sok minden szóba került!

Döbbenetesnek találtam azt, hogy Olaszországban minden kereső ember havonta 4000 Lirát fizet egyházadóra.

Capitó...? Capitó...? (érti? érti?)) egyre kérdezgette, ahogy sorolta panaszait.

Mindezt csak akkor értettem meg igazán, amikor a szállodagazda 14.05 órakor bekopogott az ajtón, mert csak 14.00 óráig volt a szálló fizetve.

Gergely József



A képen jobbra a termini pályaudvar homlokzata, előtte a nagy forgalmú térrel

Sport

Harminc éves a Ceglédi VSE

A napokban ünnepli fennállásának 30 éves évfordulóját a *Ceglédi Vasutas Sportegyesület.*

Az elmúlt harminc év sikeres és eredményes volt. Nagyon sok élsportolót, válogatottat nevelt az egyesület. Ceglédről indult el *Gál József* birkózó is, a világbajnokságot jelentő dobogó legmagasabb fokára. *Soltész László* — szintén a vasutasok neveltje — pedig főiskolai világbajnokságot nyert. És a maiak. Közülük a kiváló képességű *Reznák János,* a sokszoros magyar bajnok, olimpiai és világbajnok helyezett, szintén ceglédi fiú.

Jelenleg 11 szakosztállyal — *asztalitenisz, atlétikai, birkózó, labdarúgó, teke, természetjáró, ökölvívó, sakk, uszó, vízilabda és vívó* — rendelkezik az egyesület. A szakosztályok közül *talán a birkózók a legnépszerűbbek, a legismertebbek.* De azért a többi szakosztály sem marad el. Eredményesen ünneplik a harmincéves évfordulót *a labdarúgók is, hiszen az NB III. észak-közép csoportjában bajnokságot nyertek.*

A Ceglédi VSE labdarúgószakosztályában az elmúlt évben kitűnő kollektív szellemű fiatalok kerültek össze. Átlagos életkoruk 22 év. Képesek arra, hogy a következő évad feladatainál, az NB II-es mérkőzések nagy csatáinál is megfeleljenek.

Ezúton is köszöntjük a jubiláló Ceglédi VSE-t és sikeres, eredményes éveket kívánunk a vezetőknek és a sportolóknak egyaránt.

A Ceglédi VSE bajnokságot nyert labdarúgó-csapata és a szakosztály vezetői
(Tőzsér Ernő felvétele)

A Testvériség nyerte a súlyemelő-csapatbajnokságot

Több mint ötórás küzdelem után dőlt el az 1965. évi súlyemelő csapatbajnokság, amelyet december 12-én rendeztek meg a Sportcsarnokban. A végig izgalmas küzdelemben a *Tesvériség* versenyzői szerezték meg a bajnoki címet a Csepel, illetve a Tatabányai Bányász előtt. Pedig a tatabányai csapatban a sokszoros válogatott *Földi Imre* mellett *Veres Győző* is dobogóra lépett.

A Testvériség csapatában az alábbi versenyzők vívták ki a győzelmet: *Nagy R., Födelevits, Szarvas, Bakos, Domány, Nagy L. és Fazekas.*

A Hivatalos Lapból

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

47. számból: 104 100/1965. I/2. B. Hóeltakarítási munkán foglalkoztatott dolgozók díjazása.

Értesítés vendégszobaház üzembehelyezéséről.

48. számból: 118 710/1965. I/2. B. Kazánkocsi fűtők valamint utazótakarítók munka- és bérviszonyai.

Szovjet vendégünk

Szakszervezetünk vendégeként 1965. november 20-tól december 2-ig hazánkban tartózkodott Sukisz Jevgenyij Leonidovics, a szovjet vasutasok napilapja, a „Gudok" szerkesztője. A vendég itt-tartózkodása során Budapesten, Debrecenben, Záhonyban és Miskolcon meglátogatott több vasúti szolgálati helyet, találkozott a szolgálati helyek gazdasági és mozgalmi vezetőivel. Elutazása előtt a vendéget fogadta Szabó Antal szakszervezetünk főtitkára és Gulyás János titkár, majd szerkesztőségünkben került sor baráti beszélgetésre.

Felvételünk a szakszervezet vezetőivel folytatott beszélgetést örökítette meg. Középen Szabó Antal elvtárs, mellette jobbról a szovjet vendég. (Hemző Károly felv.)

Miért szüntették meg Szerencsen a diák és gyermekvárótermeket?

A vasút gondoskodik az utasok kényelméről, kulturált utazásáról. Külön helyet biztosít a terhes anyáknak, kisgyermekkel utazóknak, diákoknak, nemdohányzóknak stb. Nagyobb állomásokon szociális létesítmények, kultúr, diák- és gyermekvárótermek állanak az utazók rendelkezésére.

Az ilyen és ehhez hasonló gondoskodás elismerést váltott ki az utasok körében. *Éppen ezért megütköztünk azon, hogy Szerencs állomáson — egy elég nagy és forgalmas csomóponton —, a gyermekek kényelmét és érdekét szolgáló helyiségeket megszüntették.*

Nem tudjuk, hogy mi késztette a MÁV illetékes vezetőit e szociális létesítmények felszámolására, de tény, hogy a kisgyermekes anyák most kénytelenek leülni az egyetlen füstös és rosszlevegőjű váróteremben vagy kint tartózkodnak a hideg peronon.

A gyermekek érdekében nem lehetne visszaadni a várótermet?

K. J.

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, dr. Bánfalvy Gyula, Szeged; Orosz István Szentes; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Volosinovszki János Debrecen; Szelle Ferenc, Szob; Pintér Lajos, Vácrátót; Szentgáli István Gyöngyös; Hoffmann József Veszprémvarsány; Kisvárdai János, Urbán Lajos Miskolc: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Markos József Zalaegerszeg; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Galla Béla Mezőtúr; Foki István Budapest; Várfalvi Gyula, Gyékényes; Honti Dénes Hegyeshalom; Szombathelyi raktárkezelők: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Új könyvek

Süllyedő világ

Az író önvallomása szerint a szíve szerinti írásaiban végrendeletét írja. Ilyen végrendelet-szerű írásmű ez az önéletrajz, mely abban is hasonló a végrendelethez, hogy szerzője maga módosította mai végleges formájára. Nagyon igaz, nagyon őszinte és tiszta önvallomássá kristályosodott az írónak ez a munkája. Feltárul előttünk a magyar múlt egy rég elsüllyedt szektora, a puritán külszín alatt drámaian fortyogó vidéki úri élet, mely a maga ellentmondásosan kegyetlen öntörvényeivel forradalmárrá dacosította az új nemzedék legjobbjait. A hajdani húszesztendősök ma már őszhajú, vagy halálba tizedelt generációjának döbbenetes erejű önfotográfiája ez a kegyetlen igazmondású vallomás.

Szabó Pál:

Új föld

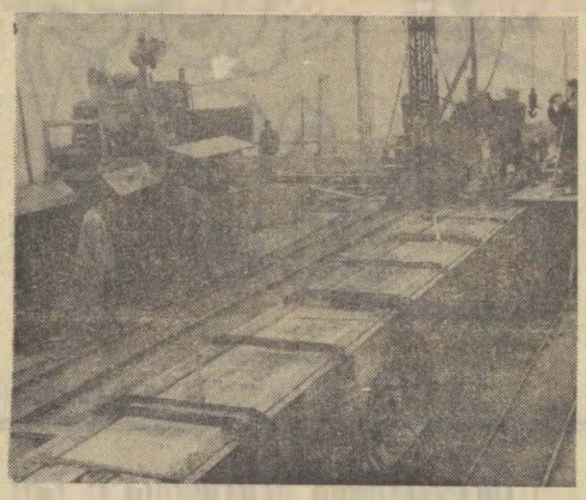
Ez az 1952-ben írt s most új kiadásban megjelent regény voltaképpen arról ad számot, hogyan álltak meg helyüket a Talpalatnyi földből megismert tiszántúli emberek a későbbi esztendők forgatagában. Csak a nevük más, de természetük, jellemük ugyanaz, a dolgos, igyekvő, új hazát teremtő, földszerető parasztok jól ismert alakjait mutatja meg az író a maga sajátosan írói eszközeivel, szeretettel és igaz emberi hitelességgel. A számos kérészéletű kísérlet után ez a regény maradandóan fejezte ki egy ellentmondásokban nem szűkölködő korszak valódi közérzetét.

Feleki László:

Isten veled, atomkor

Kabócza Lajos kistisztviselő a hőse ennek a fantasztikus szatírának, amely a visszafelé forgatott idő segítségével sok milliárdnyi év távlatán át jut el a boldog plazmaállapotig. Közben ez a szerény, védtelen kisember, ez a két balkezes pesti adminisztrátor találkozik a világtörténelem nagy korszakaival s nagy embereivel, s ugyanolyan peches és sikertelen marad, mint amikor búcsút vett az atomkortól. A fantasztikus történelmi helyzetek humorát és komikumát sajátosan bölcs filozófiából mutatja be az író.

ÉPÜL A FELÜLJÁRÓ SZAJOLNÁL



Szajolnál a 4-es számú főközlekedési út keresztezi a nagy forgalmú Budapest—Szolnok—Debrecen—Záhony közötti nemzetközi fővonalat. A nagy forgalom miatt a sorompó gyakran hosszú ideig zárva volt. Emiatt vált szükségessé a közúti felüljáró megépítése. A részben előre gyártott elemekből készült felüljáró építéséhez az év elején fogtak hozzá és a tervek szerint 1966-ban fejezik be.

(MTI Foto — Lajos György felv.)

HÍREK

— **Vándorkiállítás nyílt** a Dunakeszi Járműjavító József Attila művelődési otthonában. A vasutas-szakszervezet Pest megyei bizottsága, és az üzem szakszervezeti bizottsága közös rendezésében megnyílt kiállítás a vietnami nép munkáját és az imperialisták ellen vívott harcát mutatja be képekben.

— **Három brigád tűzte célul** a szocialista brigád cím megszerzését a vésztői VIII. pályamesteri szakaszon. A brigádok nagy szakértelemmel végzik a fenntartási munkákat. Jó munkájukért a közelmúltban dicséretben részesültek.

— **A téli könyvvásár könyveiből könyvkiállítás nyílt** Budapesten a Liszt Ferenc téri könyvklubban. A kiállítás december 25-ig tart nyitva. Ez alatt az idő alatt számos ismert író dedikálja műveit.

— **A téli hónapokban is folytatják** az albertfalvi felüljáró építését. Jelenleg a felüljáró zsaluzásán dolgoznak.

— **Külföldi szakácsok tanulnak Debrecenben,** az Utasellátó éttermében. A bolgár és német vendégszakácsok, akik 40 napot töltenek Debrecenben, a magyaros ételek készítését tanulják magyar kollégáiktól.

— **Kibővített pártbizottsági ülésen vitatták meg az** MSZMP Központi Bizottságának 1965. november 18—20-i ülésén elhangzottakat a miskolci csomóponton. Az aktíván a csomópont gazdasági és mozgalmi vezetői is részt vettek.

— **Jó eredményeket értek el** az elegytovábbításban Aszód állomás dolgozói. A tartalékés a tológépek jobb kihasználásával eddig 96 956 tonna elegyet továbbítottak.

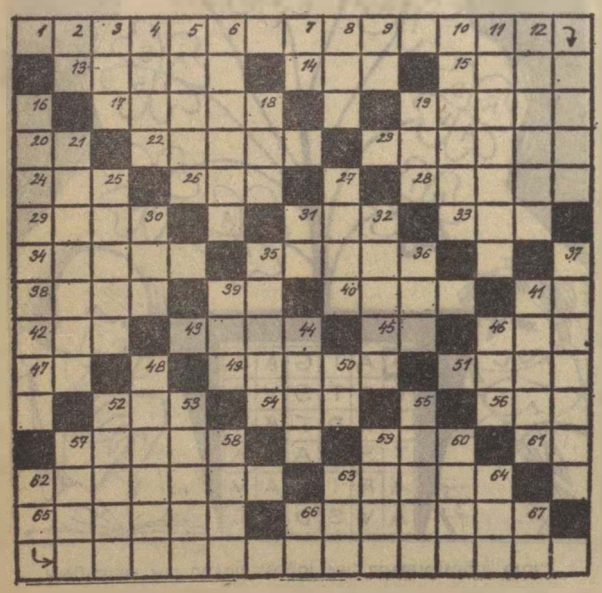
— **Határidő előtt adta át a forgalomnak Miskolcon,** a Szinva patakon épült új vasúti vasbetonteknő hidat a Miskolci Építési Főnökség hidász részlege. A hídépítésnél kiváló munkát végzett Orosz József hidász szocialista brigádja.

— **Elkészült a Vaskapu harmadik alagútja.** A vaskapui hidroenergetikai és hajózási rendszer építő telepén átfúrták a Bachna vasúti alagútat. Ez már a harmadik alagút, amelyet az év eleje óta a Gura Vaii és Orsova között fúrtak a vasút és az országút építése céljából. Az új alagút hossza 115 méter.

— **A nehézségek ellenére is eredményes munkát végeznek** Békés állomás dolgozói. A szűk állomáson naponta 20 kocsi kerül kirakásra és mintegy 35 vállalat termékeinek elszállításáról kell gondoskodniok.

— **Jó sikerült, tánccal egybekötött ismerkedési estet** rendezett december 4-én a BVSC elnöksége és KISZ-bizottsága a Vasúti Főosztály kultúrtermében. A tánczenét az egyesület vívó-szakosztályának tánczenekara szolgáltatta.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. 196*. december 20. (Folytatása a függőleges 62-ben). 13 Itélet fajta. 14. Híres költőnk. 15. Majdnem a közepén viselvel 17. Legértékesebb lap a rómiben. 19. A szél, keverve. 20. Szintén. 22. Téli takarmányt készít. 23. Nem ezt kérem. 24. Ilyen szó is van. 26. A Dunával egy a hangja. 28. Olyan szobor, amelynek egyes részei hiányoznak. 29. Plumbum. 31. Ellenérzés. 33 Folyadék. 34. Középkorban a kereskedők céhszerű egyesületei. 35. Petrarca szonettjeinek nőalakja. 38 Férfinév. 39. Magához kér. 40. Megfizeti a tartozást. 41. Kötőszó. 42. A Mura osztrák neve. 43. A főváros egyik fele. 45. Kimondott betű. 46. Verssorok összecsengése. 47. Mint 20. vízszintes. 49. Heves megyei község. 51 Mohácsi „járás". 52. Szőke Aladár. 54. Női hang. 56. Tudomány. 57. A növény része. 59. Gyümölcsíz. 61. Sír 62. Zenemű. 63 Gépkocsin. 65. Vakbuzgó, görög szóval 66 Kimúlása felett búslakodik.

Függőleges: 2. Végrehajtó bizottság. 3. Egymást követő betűk. 4. Kis bolygó. 5. Japán fővárosa. 6. Féméknek és kénnek keveréke, mellyel az ezüstöt feketére festik. 7 A mai nap 8. Regényét Gárdonyi írta meg. 9. Kettősbetű. 10. Szovjet város. 11. Ujjatlan köpönyeg. 12. Megéred még azt. 18. Irtózás a házasságtól. 18. Piros, németül. 19. Egymást követő betűk. 21. A római császárság aranypénze. 25. Indiai város a Dekan félszigeten. 27. Kubai férfinév. 30. Római 1500 és 1000. 31. Orosz helyeslés. 32. Olyan folyók, amelyek szárazságban teljesen kiszáradnak. 35. Ókori állam Kis-Ázsiában. 36. Szegény, németül. 37. Egyházi javakkal való kereskedés. 39. Fontos tápláléknk. 41. Szabolcs megyei község. 44. Község Borsodban. 46. Visszataszító. 48. Nagyon megsajnáltad. 50. Országos Tervhivatal. 53 Betűpótlással igen szerény. 53. A latin részlet. 55. Holt nyelv 57. Kenyeret vág. 58. A kopasz. 59. Öröklés. 60. Híres magyar író 62 A vízszintes 1. folytatása 63. Nem fölé. 64. Égitest. 66. Latin és. 67 Hangtalan táj

Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 62. Beküldési határidő: január 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Anyagi és erkölcsi ösztönzés

Könyvet nyertek: ifj. Takács István, Bp II., Mandula u. 34.; Földi Ildikó, Bp. XV., Ozmán u. 4., Török Károly. Bp. I., Márvány u. 11/a.; Hattayer István, Szeged, Veresács u. 11., Hencsei Pál, Alsógöd, 171. sz. Őrház.

Lakáscsere

Elcserélném nagyméretű szoba félkomfortos MÁV szolgálati lakásomat kettő szoba konyha, kamrás tanácsira Budapesten, Kispesten, vagy Wekerlén. Érdeklődni lehet: Mohai György, Bp. IX., Gyáli út 15/E. fszt. 1.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest. VI Benczur utca 61.
Telefon: városi: 229—672.
Üzemi: 30—77
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K 9
Szikra Lapnyomda, Budapest

Még kapható az újságárusoknál a

FÜLES ÉVKÖNYVE

260 oldal
remek szórakozás

20 000 Ft-os rejtvénypályázat

Ára: 10 Ft