MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. JANUÁR 3.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának FELHÍVÁSA

Magyar dolgozók!
Szervezett munkások!

A forradalmi munkás-paraszt kormány 1965. XII. 19-én nyilvánosságra hozta az 1966. évi népgazdasági terv fő célkitűzéseit, valamint a jövő év folyamán életbe lépő ár- és bérügyi intézkedéseket.

Harmadik ötéves tervünk végleges kidolgozása még folyamatban van. Az 1966. évi népgazdasági terv azonban annak szerves része. Eredményes végrehajtásával megalapozzuk a népgazdaság további fejlesztésének irányát és fő arányait, távolabbi céljaink elérését.

1966. évi népgazdasági tervünk előirányzatai reállsan veszik számba erőforrásainkat. Helyesen állapítják meg a feladatokat, amelyek megvalósítása lehetőséget teremt ahhoz, hogy a változó és állandóan növekvő követelményeket kielégítsük.

Az 1966. évi népgazdasági terv célja, hazánk gazdasági erejének növelése, a termelőerők további fejlesztése, az életszínvonal emelése, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása. Ennek feltétele a nemzeti jövedelem, az ipari és mezőgazdasági termelés előirányzat szerinti teljesítése.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa szükségesnek tartja, hogy a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága 1964 decemberi határozatának megfelelően, további konkrét intézkedéseket tegyünk a termelés szerkezetének a szükségletekkel való jobb összehangolására, a műszaki színvonal emelésére, a gyártás- és gyártmányfejlesztésre, a termékek minőségének javítására, az ipar és a mezőgazdaság exportképességének fokozására. Hatékony intézkedéseket kell tenni a gazdálkodás rendjének, fegyelmének megszilárdítására.

Életünk minden területén a gazdaságossági szemlélet jobb érvényesülésére van szükség. Takarékoskodnunk kell munkaerővel, anyaggal, pénzzel, idővel. Törekednünk kell arra, hogy a termelés növelését elsősorban a termelékenység emelésével érjük el.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a kormány által elhatározott intézkedéseket szükségesnek tartja, azokkal egyetért. Az áremelések részbeni ellensúlyozására a kormány a szakszervezetekkel egyetértésben jelentős bér- és szociálpolitikai intézkedéseket is elhatározott. A Szakszervezetek Országos Tanácsát, miként a kormányt, az alábbi célok vezették:

— Az intézkedések hatása minimálisan érintse az alacsony keresetű és a több gyermekes családokat.
— A keresetek jobb arányosításával csökkentsük a régebben fennálló bérfeszültségeket.
— A szociális szempontok a lehetőségekhez mérten érvényesüljenek.
— Tegyük igazságosabbá a közteherviselést.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa felhívja a szakszervezetek figyelmét, hogy ahol intézkedésekre kerül sor, ezeknek az elveknek szerezzenek érvényt.

Az áremelések és árcsökkentések, valamint a bér- és szociálpolitikai intézkedések népgazdasági szinten kiegyenlítik egymást, de hatásuk nem egyformán érinti a dolgozókat. A bérből és fizetésből élők egy részénél a megélhetési költségek növekedése, az életszínvonal időleges visszaesését jelenti. Jelentős dolgozó rétegeknél az életszínvonal változatlan marad. Egyes rétegeknél viszont a bér- és szociálpolitikai intézkedések hatására emelkedik az életszínvonal.

A szakszervezetek érzik a felelősséget a dolgozók helyzetének alakulásáért. De minden szervezett dolgozóval meg kell értetnünk az intézkedések szükségességét, együttesen kell vállalnunk a felelősséget szocialista hazánk jelenéért és jövőjéért.

Jelenlegi helyzetünk sajátos vonása, hogy az igények gyorsan növekednek, és azok kielégítésére állandóan törekednünk kell. A jelenlegi árés értékviszonyaink azonban a hatékonyabb gazdálkodás, a gyorsan növekvő igények kielégítésének akadályává váltak. Az intézkedések lényege nem a népgazdasági egyensúly helyrehozása, az egyensúlyban van. Ismeretes, hogy csupán ebben az évben a természeti csapások, árvíz, korai fagy, száj- és körömfájás, mintegy 3—4 milliárd forintos kárt okoztak az országnak. Ennek ellenére, 1965-ös tervünket teljesítjük, és az elemi csapások súlyos következményeit nem kellett a lakosságra áthárítani.

Hazánk gazdasági erejét bizonyítja, hogy 1966-ban 340 népgazdaságilag jelentős beruházást helyezünk üzembe. Ezek között van a Pécsi Erőmű 100 megawattos bővítése, a Borsodi Vegyikombinát kaprolaktámüzeme, a Szegedi Gumigyár, a Szegedi Textilgyár bővítése, a Nagylaki Pozdorjaüzem, a Szolnoki Papírgyár bővítése, a Bajai Hűtőház, több áruház és szálloda.

1966-ban több mint 50 000 lakás épül fel. Fejlesztjük szociális, kulturális intézményeink számát. 2000 kórházi, szociális férőhely, több mint 600 iskolai tanterem, 1800 óvodai, 1200 bölcsődei hely épül. 1966-ban a dolgozók reáljövedelme, a terv szerint 3,5 százalékkal, a reálbére 1,6 százalékkal növekszik.

Az intézkedések lényege azt a célt szolgálja, hogy gyorsítsuk a termelőerők fejlődését, növeljük hazánk népgazdasági erejét, további feltételeket teremtsünk az életszínvonal rendszeres emeléséhez. Jövőnk érdekében szükséges és érdemes vállalni átmeneti nehézségeket is, népünk, a szervezett dolgozók, szocialista hazánk további felvirágzása érdekében.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa ennek tudatában felhív minden magyar dolgozót, szervezett munkást, hogy az 1966. évi népgazdasági terv célkitűzéseit érezze magáénak. Vegyen részt a terv teljesítését elősegítő szocialista munkaversenyben. Járjanak ebben az élen a szocialista brigádok, a szocialista munka műhelye, üzeme címet elnyert kollektívák, a kiváló újítók és segítsék munkatársaikat, hogy a vállalt kötelezettségeik megvalósításáért a legjobb tudásukkal tevékenykedjenek.

Magyar dolgozók!
Szervezett munkások!

Mindannyiunk eszére, szívére, tehetségére, tudására szükség van ahhoz, hogy tovább fokozzuk hazánk, társadalmunk, közösségünk erőforrásait, mert így — csakis így — biztosíthatjuk nagy nemzeti céljaink megvalósítását, munkáshatalmunk további erősítését, népünk jólétének gyarapítását.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának szilárd meggyőződése, hogy a magyar dolgozók, a szervezett munkások szocialista hazánk iránt érzett öntudattal és felelősséggel sikerre viszik 1966. évi tervünket is.

Szakszervezetek Országos Tanácsa

B. U. É. K.



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

Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

A debreceni igazgatóság novemberben is kitett magáért

A megnövekedett őszi szállítási igények kielégítése az év utolsó hónapjaiban is nehéz feladatok elé állítja a vasút valamennyi dolgozóját.

Novemberben a szállítási tervet *94,37 százalékra teljesítettük. 9 248 000 tonna árut szállítottunk el,* amely lényegesen alatta van a szállítási igényeknek.

Az igazgatóságok november első félhónapjának összesített eredményei az alábbiak szerint alakultak:

	Összteljesítmény	Jutalom
Budapesti Igazgatóság	96,27 %	—
Debreceni Igazgatóság	101,84 %	150 000 Ft
Miskolci Igazgatóság	100,56 %	110 000 Ft
Pécsi Igazgatóság	99,06 %	—
Szegedi Igazgatóság	92,51 %	—
Szombathelyi Igazgatóság	101,22 %	132 000 Ft

A minőségi munkára jellemző mutatók eredményei általában kielégítőek. A menetrendszerűségi és a vonatközlekedési terv célkitűzéseit teljesítettük.

A tehervonatok átlagos terhelésénél 102,63 százalékos eredményt értünk el. Az átlagos vonatterhelés 24 tonnával növekedett.

A teherkocsik raksúlynormájánál 0,24 százalékkal túlteljesítettük a hálózati célkitűzést.

Az igazgatóságok teljesítményeit értékelve, kedvezőtlen képet kapunk. A *budapesti,* a *pécsi* és a *szegedi* igazgatóság eredménye *jóval 100 százalék alatt van. A szombathelyi* és a *miskolci* igazgatóság teljesítménye már elfogadható.

A debreceni igazgatóság novemberben is kiemelkedő eredményeket ért el.

A vonatközlekedési tervnél még meglevő, de nem számottevő lemaradáson kívül az igazgatóság valamennyi célkitűzését túlteljesítette.

A debreceni igazgatóság eredményei decemberben is jól alakulnak. *Különösen kiemelkedő a nagy teljesítményű Diesel-mozdonyoknál elért vontatási eredmény.*

A vonatközlekedési tervnél az előző havi 2,65 százalékos lemaradást 0,43 százalékra csökkentették.

Ezzel egyidejűleg tovább javult a tehervonatok menetrendszerűsége is.

A gőzmozdonyok javítási állagának csökkentésére kiadott célkitűzést *csupán a miskolci és pécsi igazgatóság nem teljesítette.* A 6 százalékos javítási állaggal szemben az előbbinél 6,1, az utóbbinál 6,9 százalékos a teljesítés. Ezzel szemben a debreceni igazgatóság eredménye 4,4 százalék.

Figyelemmel az ez évi tapasztalatokra és a várható 1966. évi tovább növekvő szállítási igényekre, az irányító és a végrehajtó szakszolgálatoknak *az eddiginél jobban kell törekedni az üzemvitel tervszerűségének fenntartására.* Csak a tervszerű elegyáramlatra épült vonatközlekedési terv betartása révén biztosítható a nagyobb zökkenőktől mentes, folyamatos és magasabb színvonalú üzemi munka.

635 irányvonat

Ajka állomáson eredményesen zárult az 1965-ös év. Szállítási tervüket teljesítették. *1 millió 35 ezer tonna szenet, mangánt és egyéb árut szállítottak el.* Feladatuk végrehajtását elősegítette, hogy jól terhelt vonatokat indítottak, s törekedtek a menetrend betartására is.

A szocialista brigádok közül legkiemelkedőbb eredményt *Horváth János* intéző brigádja érte el. *Teljesítményük után negyedszer is megkapják a szocialista brigád címet.*

A vállalatokkal is egészséges kapcsolat alakult ki. Ez is hozzásegítette az állomást az éves terv teljesítéséhez.

Az ajkaiak úgy tervezik, hogy a 635. irányvonatot az év utolsó napján indítják útjára.

Ifjúsági komplexbrigád Szegeden

A szegedi igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályának menetirányító és az Autóközlekedési Vezérigazgatóság irányító fiataljai *komplexbrigád-szerződést kötöttek.*

Az ifjúsági komplexbrigád eleget akar tenni a KISZ Központi Bizottság, a Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Vezérigazgatóság és az Autóközlekedési Vezérigazgatóság felhívásának. *Vállalták, hogy az egyes menetek értékesítése és a tényleges érkezési idő között átlagosan egy óránál nagyobb eltérés nem lesz. Biztosítják a grafikonos kiszolgálást, s hat órával előbb közlik az irányvonatok érkezését, illetve beállítását.* Az AKÖV-öknek az egész megye területére várható küldemények érkezéséről időben értesítést küldenek. A 10-es AKÖV kirendeltsége, az állomás és az igazgatóság irányító apparátusa naponta beszéli meg a feladatokat.

Sziládi Sándor

A magyar közlekedés 20 éve

December 18-án Budapesten a Nyugati pályaudvar postacsonkavágányán megnyílt *a KPM és a Közlekedési Múzeum mozgó kiállítása.* A megnyitó ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

A kiállítás anyaga, mintegy 20 különböző modell és több száz kép *hűen szemlélteti a magyar közlekedés felszabadulás utáni 20 évét.* Az elért eredmények mellett, amelyekre joggal büszkék lehetünk, már a jövőt, a korszerű automatikus berendezéseket, a vasút nagy teljesítményű Diesel- és villamos mozdonyait is bemutatja.

A mozgó kiállítás *Budapesten, január 5-ig áll az érdeklődők rendelkezésére.* Utána a két kocsi elindul vidékre. Elsőnek *Debrecenbe,* majd tovább, a nagyobb vasúti csomópontokra.

Helytálltak Kazincbarcikán

Kazincbarcika állomás dolgozói helytálltak az őszi forgalomban. A 3 szocialista brigád teljesítette vállalását.

A kocsikihasználási tonna tervet 20,75 tonnáról 21,28-ra, 102,55 %-ra teljesítették.

Javult az idegen kocsik tartózkodási ideje is. Örvendetes az is, hogy a IX. vágány melletti rakodófelületet is lehet használni, ahová a 3. sz. AKÖV részére szóló küldemények kerülnek kirakásra. Új rakodóterületet kapott az ÉM 31/11 sz. Építőipari Vállalat is.

Az eredmények mellett hibák is adódnak. A *Borsodi Vegyikombinátban* az idegen kocsik kirakása késik. Gyakran előfordul a 30—40 órás állási idő is. Jó lenne, ha az illetékesek segítenének ezen a problémán.

Mindenki szervezett dolgozó

A szakszervezeti bizottság munkájáról beszél az Adatfeldolgozó Főnökség titkárasszonya

Több mint félezer asszonynak, leánynak no meg néhány tucat férfinek ad munkát Budán a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség*. Az ott dolgozók átlag életkora 25—26 év. Cégtáblájuk mellé illenék ez a felirat is: *„Ifjúsági üzem"*.

A dolgozók többsége érettségizett. Nem tisztviselők. Munkások, a korunkban született tudomány és technika, a kibernetika munkásai. Életükről, munkájukról beszélgetünk *Mórocz Tibornéval*, a szakszervezeti bizottság titkárával.



Mórocz Tiborné szb-titkár

Nehéz a bizalmat megszerezni

— *Két évet sem dolgoztam itt, amikor megválasztottak a szakszervezeti bizottság titkárának* — mondja. — *Nehéz egy nőnek a nők bizalmát megszerezni, sokat kell érte dolgozni. Öt tagú szakszervezeti bizottsággal és 25 szakszervezeti taggal kezdtük a munkát. Lassan boldogultunk, de ma már több mint 600-an vagyunk és mindenki szervezett dolgozó. A vezetőség 14 tagú, egy műhelybizottság és 49 bizalmink van.*

— Mi jellemzi a vezetőség munkamódszerét?

— *A választások a vezetőség összetételében is változást jelentenek. Legutóbb hét új tagot választott a tagság. A titkár egyik legnehezebb feladata a jó tapasztalatokat, módszereket átadni, öntevékeny munkára serkenteni a többieket.* A közösen készített féléves munkaterv meghatározza ugyan a vezetőség munkáját. Ez azonban még nem minden. A vezetőség tagjaival menetközben is gyakran beszélgetek. Ez bátorítást ad és aktivitásukat is fokozza.

Havonta tartunk vezetőségi értekezletet. Egy vezetőségi ülés napirendjére az előadó már két-három héttel korábban készül. A beszámoló alapgondolata mindig az előadó vezetőségi tagé, de a felkészülés során legalább egyszer megbeszéljük a feladatokat. *Olyan is előfordul, hogy a gazdasági vezetők, a középvezetők és a szakszervezeti bizalmiak véleményét még a vezetőségi ülés előtt kikérjük s csak azután készül el a beszámoló.* A vezetőségi tagok aktív munkája nyomán jut idő a tagság közti közvetlen munkára is.

Mi az egymás iránti megbecsülés mellett *a bizalmat tartjuk a legfőbb dolognak.* Egymásban bízunk s a tagság bizalmára pedig igyekszünk rászolgálni. A mi vezetőségünkben a legfiatalabbak is jól vizsgáznak. Bizonyság erre *Várbíró Ágota* termelési felelős munkája. Mindössze 24 éves, de már több munkakörben is dolgozott, *jól ismeri a technológiát.* Most egy elektromos programozó mellett áll. *Esténként pedig egyetemre jár. Matematikát tanul és jól állja a sarat a társadalmi munkában is.*

42 szocialista brigád

A főnökségnél negyvenkét szocialista brigád dolgozik. Létszámuk meghaladja a főnökség létszámának a felét.

Figyelemre méltó az is, hogy *mindenkinek megvan a nyolc általános iskolája. Ötvenheten középiskolában, kilencen pedig főiskolán tanulnak.* A továbbtanulók általában a legjobb dolgozói az üzemnek. Nem látványosságra törekszenek. A 15—20 tagú csoportok jól szolgálják a művelődés és az üzemen kívüli kollektív szellemet is. Havonta egyszer tudományos ismeretterjesztő előadást szervezünk. Mindez jótékonyan érezteti hatását a munkában, az emberek fejlődésében, a közösségi szellem fejlesztésében.

— Mi a tapasztalat a szakszervezeti csoportok működéséről? Hogyan dolgoznak a bizalmiak és milyen segítséget nyújt munkájukhoz a vezetőség?

— *Dolgozóink összetétele sokrétű. Ezért vezetőségünk a legfontosabbnak tartja, a szakszervezeti csoportok segítését. A bizalmiak munkáját javítani, szavuknak hitelt, cselekvésükben lelkiismeretességet és sokoldalúságot biztosítani — ez egyik legfontosabb feladatunk.*

A múlt évben tovább szaporítottuk a csoportok számát. Erre azért volt szükség, *hogy egyetlen bizalmihoz se tartozzon több mint 10—15 dolgozó.* Így minden bizalmi számon tudja tartani csoportja tagjainak problémáját.

A tagság igénye

Az élet sokszor jogos és kevésbé jogos panaszokat is produkál. *A bizalmiak nem lehetnek határozatlanok, részrehajlók és tájékozatlanok. Ez a tagság jogos igénye.* De hiába volt meg az igény a múltban, mégis gyakran előfordult, hogy a bizalmi részrehajló volt. Jutalmak, segélyek és egyéb kérdések megítélésében kritikátlanul, az igazság mérlegelése nélkül mindenkit támogattak.

Ezen is változtattunk. Havonta összehívjuk a bizalmikat. Ilyenkor beszámolnak munkájukról és a *Munka Törvénykönyv* egy-egy részét, fontosabb vasúti rendeleteket, intézkedéseket ismertetünk és vitatunk meg. Vezetőségi üléseink munkájáról, felsőbb szerveink határozatairól is itt tájékoztatjuk őket.

— Hogyan sikerült érvényt szerezni az új alapszabálynak?

— *Sajnos még nem tudtuk biztosítani az alapszabály maradéktalan érvényesülését. A szakszervezeti csoport jogkörét még nem minden bizalmi csoport gyakorolhatja.*

Egy-egy szakszervezeti tag kérelmének elbírálásában, érdemeinek megítélésében a csoporthoz tartozó munkatársak még nem mindenütt nyilvánítanak véleményt. A vezetőség sem fordult minden esetben a bizalmiakhoz. A jövőben ezen is igyekszünk javítani.

— Van-e elég ideje mindenre a titkárnőnek?

— *Van* — felelte szerényen. — *Nálunk van ideje mindenkinek. Asszonyok, lányok, és a férfi dolgozók szót értenek. Ismerjük egymás gondolatait is.*

Kovács János

Meghalt Császár László

December 27-én tragikus vasúti balesetet következtében elhunyt Császár László elvtárs, a KPM I. Vasúti Főosztály forgalmi és kereskedelmi szakosztályának helyettes vezetője, a budapesti pártbizottság revíziós bizottságának, a vasutasszakszervezet központi vezetőségének tagja.

Császár elvtárs 1923-ban született és 16 éves korában került munkásként a vasúthoz. Előbb a pályafenntartásnál dolgozott, majd 1942 óta különböző forgalmi beosztásokban teljesített szolgálatot.

1946-ban lett párttag és az elmúlt 20 évben különböző vezető pártfunkciót viselt. Az ellenforradalom után mint a vasutas csomóponti pártbizottság titkára, egészségét és erejét nem kímélve irányította a vasutas pártszervezeteket. Odaadó, önfeláldozó munkája nyomán erősödtek meg gyorsan a budapesti vasutas pártszervezetek.

Egyre fontosabb, felelősségteljesebb beosztásban dolgozott Császár László elvtárs, az elmúlt években. A vasutas pártszervezetek átszervezése után az I/8. szakosztály helyettes vezetője lett. Eredményes munkájáért az Elnöki Tanács a Szocialista Munkáért Érdeméremmel tüntette ki. Megkapta ezenkívül a Kiváló vasutas jelvényt és az Árvízvédelemért emlékérmet is.

A budapesti pártbizottság, a vasutasszakszervezet elnöksége és a MÁV Vezérigazgatóság saját halottjának tekinti.

Már a jövőre gondoltak

A *szombathelyi járműjavító* szakszervezeti bizottsága az 1965. évi gazdasági év befejezése előtt összehívta a szocialista brigádvezetőket.

Üzemünkben 54 szocialista brigád 501, két szocialista üzemrész 62 taggal munkálkodik a gazdasági eredmények sikere érdekében. *A szocialista brigádvezetők elhatározták, hogy az 1965. évi tervet maradéktalanul teljesítik,* szem előtt tartva a gazdaságosságot, az anyagtakarékosságot és a kiszabott dekádterveket. Maguk is tudják:

nem mindegy, hogy a vállalati nyereségrészesedés hogyan alakul.

A megbeszélésen foglalkoztak az 1966-ban várható feladatokkal is. Ezzel kapcsolatban felhívással fordultak az üzem valamennyi dolgozójához. A felhívás azt is tartalmazza, *hogy a vállalat január 1-től a munkavédelmet illetően mintaüzem lesz.* Ennek megvalósítása elsősorban a balesetmentes munkáltatástól, a munkahelyek, a munkagépek és szerszámok üzembiztonságától függ.

Szemenyei Viktor, a karbantartó osztály szocialista brigádvezetője kérte, hogy

a műszaki vezetők még hatékonyabb segítséget nyújtsanak a vállalások minőségi és határidő előtti teljesítéséhez.

Kocsis Illés, a mozdonyjavító osztály főművezetője a szocialista brigádtagok általános és kulturális műveltségével foglalkozott. Elmondotta, hogy a hármas jelszó alapján a szocialista brigádok tagjai *mind többen látogatják a kulturális rendezvényeket*, az üzemi könyvtárat.

A szocialista brigádvezetők ezen a tanácskozáson már a jövőre is gondoltak.

Kovács István

Munkásakadémia 120 hallgatóval

A tapolcai *Batsányi János Kultúrotthonban* megkezdődtek a munkásakadémia előadásai. A fűtőház dolgozóinak a gőzmozdonyokról és a Diesel-motorokról, az állomásiaknak forgalmi és kereskedelmi ismeretekről, a pályafenntartási dolgozóknak pedig a vasúti pályák korszerű karbantartásáról tartanak előadásokat. *A szakelőadókat 120 vasutas hallgatja.*

A vasutasokon kívül más üzem dolgozói részére is tartanak előadásokat. A helyi iskolák tanárai az előadók. *A mostani előadássorozat 12 előadásból áll.* Felölelt napjaink tudományának minden ágát.

A sorozat 5. előadását, a *„Hellas földjén"* címmel *Kántor Sári* gimnáziumi tanárnő tartotta.

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Hogyan kell elszámolni a hóeltakarítási munkával töltött időt?

Pályafenntartási dolgozók kérdezik: hogyan kell elszámolni a hóeltakarítási munkával töltött időt? Mikor jogosultak külön hópótlékra? A pályamesterek kaphatnak-e különdíjazást a felmerült hókészenléti szolgálatért vagy a túlmunkáért?

Köztudomású, hogy a hóeltakarítási munkák nagy részét a pályafenntartási szolgálat dolgozói végzik. Nagyobb havazás idején azonban a más szakszolgálathoz tartozó dolgozókat is igénybe kell venni, *hogy a vasúti forgalom akadályait minél hamarabb elhárítsák.* A hómunkára igénybe vett dolgozók munkabérének elszámolására a MÁV *Hivatalos Lap* 1965. évi 47. számában közzé tett 104 100/1965. 1/3 B. sz. utasítás intézkedik, amely a 107/1965. (3) Mü. M. sz. utasítás vasúti végrehajtását rendezi.

E jogszabályok szerint a hómunkával eltöltött időre:

1 a munkásállományú dolgozókat megilleti személyi órabérük — havibéres munkások esetén havi bérük, ezenkívül a hóeltakarítási munka minden órájára 1.— Ft hópótlék, a túlmunkában töltött — napi munkaidejüket meghaladó — időre a szabályszerű (25. 50 vagy 100 százalékos) túlórapótlék, és éjszakai — este 22 óra és reggel 6 óra közötti — munka esetén az éjszakai munka pótléka is, amely 6 napot meg nem haladó éjszakai munka esetén az alapkereset 10 százaléka, a 6 napot meghaladó folyamatos éjszakai munka idejére pedig 20 százaléka óránként.

2 Az egyébként mázsadíjas bérrendszerben foglalkoztatott fizikai dolgozók 6.25 Ft órabért kapnak *(ezenkívül részükre hópótlék nem fizethető, mivel a 6,25 Ft/óra bér a hópótlékot is magában foglalja).*

A hómunkával eltöltött idő is beszámít a havi munkaidőkeretbe, így a havi túlórapótlék átalány összegének megállapításánál ezt az időt is be kell számítani. *(Ezenkívül külön túlórapótlékot még a napi munkaidőn túl végzett munka esetén sem lehet elszámolni.)* Éjszakai munka esetén részükre az éjszakai pótlék is jár.

2 A forgalmi és az alkalmazotti állományú dolgozók a rendes munkaidőben végzett hómunkáért havibéreket kapják, a túlmunkában végzett ilyen munkáért pedig az 1963. évi 6. sz. *Hivatalos Lapban* közölt 101 615 1963. I/2. B. sz. utasítás szerint azonos tartamú szabad idő vagy pedig a szakszervezet illetékes szervének egyetértésével adott külön igazgatói engedéllyel fizethető szabályos túlóradíjazás jár. (V. U. 6. §.)

Éjszakai munkáért az éjszakai pótlék is jár.

A szakaszkezelő pályamesterek túlmunkájának és készenléti idejének elszámolását *a szakosztály 120 661/1965. I/6. D. sz. rendelete szabályozza.* Részükre ez év szeptemberétől túlóraátalányt fizetnek.

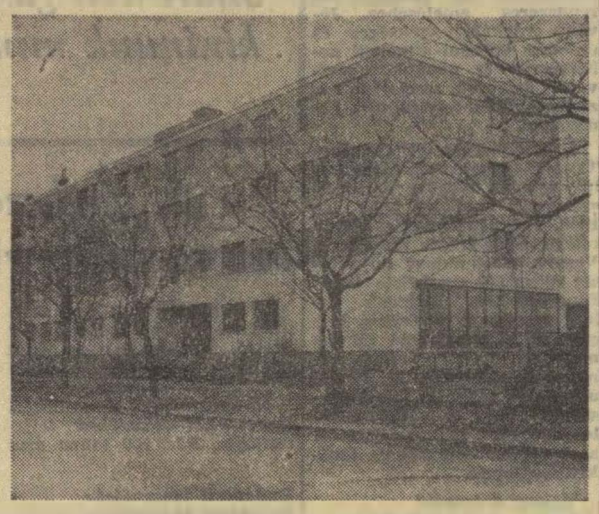
A túlóraátalány megállapításánál a korábbi egy év alatt különböző címeken felmerült túlórák mellett e készenléti szolgálatok stb. időtartamát, illetve e címeken kifizetett összegeket vették figyelembe. *Az így megállapított átalányt havonként kell kifizetni a szakaszkezelő pályamesterek részére még akkor is, ha az adott hónapban nem merült fel túlóra vagy készenléti szolgálat.* Ezzel szemben bármilyen címen felmerülő túlóra- vagy készenléti díjazást nem kaphatnak, és ilyen címeken szabad idő (csúsztatás) nem adható.

A beosztott pályamesterekre ez a rendelkezés nem vonatkozik. részükre az esetenként elrendelt túlmunkáért a szabályszerű pótlékkal felemelt túlóradíjazást kell fizetni.

A szakaszkezelő pályamesterek tehát *a túlmunkában végzett hóeltakarítási vagy készenléti. (ügyeleti) szolgálatért különdíjazást nem kaphatnak.* az éjszakai munkáért azonban az éjszakai pótlék őket is megilleti.

B. J.

KÉSZÜLT 1964-BEN



A debreceni Építési Főnökség dolgozói 1964-ben költöztek be az új munkásszállóba
(MTI Foto Lajos György felv.)

Import ón helyett bélésfém

Látogatás a központi csapágyöntő műhelyben

Két évvel ezelőtt, 1963-ban szervezték meg a Landler Jenő Járműjavító öntödéjében a MÁV központi kocsicsapágyöntő műhelyét. A kezdeti nehézségek után ebben az évben végérvényesen beérett az átszervezés gyümölcse. *Olyan eredményeket ért el a műhely, amelyről országos viszonylatban is beszélnek.* Ezekről az eredményekről beszélgettünk *Hajdics Istvánnal*, a részleg művezetőjével.

— *1965 elején havi tervünkben átlagosan 9000 kocsicsapágy kiöntése szerepelt* — mondotta. — *Ezt a feladatot hónapról hónapra teljesítettük. Az év derekán felettes hatóságunk rendelete értelmében az eddigi 9000 darabos átlagteljesítményt 10 000 darabra kellett növelni, sőt, az év végére 12 ezer darabos termelési felfutást irányoztak elő.*

Csökkent a selejt

— Hogyan birkóztak meg a megnövekedett feladatokkal?

— Három hónapon keresztül havi teljesítményünk meghaladta a 10 000 darabot. *Ekkor egy újabb rendelettel módosították a felemelt darabszámos terveinket.* Így szeptembertől ismét csak 9000 darab a havi tervünk. Az év tíz hónapjára tervezett 90 000 darabos tervfeladatunkat 3750 darabbal túlteljesítettük.

— Mi váltotta ki a felettes hatóság tervmódosító intézkedését?

— *Minden bizonnyal az, hogy az első időszakban elég magas selejtszázalékkal dolgoztunk. Ezen túlmenően országos viszonylatban nem állt rendelkezésre megfelelő mennyiségű biztonsági készlet kocsicsapágyakból.* Három hónap alatt csaknem teljesen sikerült megszüntetni ezeket a hiányosságokat. Ennek eredményeként a következő hónapokban már nem vált szükségessé a felemelt darabszám teljesítése. Egyrészt *új technológiai eljárást dolgoztunk ki a kocsicsapágyak kiöntésére, másrészt a vártnál lényegesen kisebb selejtszázalékkal dolgoztunk.*

Ezt az eredményt úgy értük el, hogy az anyagalapozásra az eddigi 90 százalékos *drága, import ón helyett bélésfémet használunk.* A kísérletek kedvező eredménnyel jártak, s ma már elmondhatjuk, hogy műhelyünk *havonta mintegy 200—300 kg ónt takarít meg, 15—20 ezer forint értékben.*

Gyorsabban, kevesebb adminisztrációval

— A műhely ki tudja-e elégíteni az országosan felmerülő igényeket?

— *Egyre növekvő darabszámos tervteljesítésünk végeredményben biztosította a folyamatos anyagellátottságot, sőt, lehetőséget nyújtott bizonyos biztonsági készlet tartalékolására is.* A jövőben, hogy még gyorsabban és pontosabban elégíthessük ki az országos igényeket, *közvetlenül a járműjavítón keresztül szolgáljuk ki az igénylőket.* Ez azt jelenti, hogy kikapcsoljuk a szertár közreműködését. Ezáltal gyorsabban, kevesebb adminisztrációval jut el a kocsicsapágy a járműjavítókba.

A központi csapágyöntő műhely két év alatt jelentős fejlődésről tett tanúbizonyságot. Ez egyrészt azt bizonyítja, hogy megszervezése helyes kezdeményezés volt, másrészt az ott dolgozó műszaki vezetők és fizikai dolgozók szívügyüknek tekintették a rájuk bízott feladat végrehajtását.

Szigetvári László

Kezdje az új évet szerencsével!

Vegyen Szerencse-sorsjegyet

Főbb nyeremények:
korszerű családi ház garázzsal, személyautóval, kétszemélyes, 12 napos egyiptomi társasutazás, különböző személyautók, televíziók, hűtőszekrények, rádiók stb.

Húzás: februárban.

Mit kapott a vasút a második ötéves tervben

24 milliárd forint beruházásokra

A második ötéves terv időszakában a vasút 112 gőzmozdonyt 83, villamosmozdonyt, 212 Diesel-mozdonyt (ebből 36 keskeny nyomközű), 1 motorvonatot, 1 motoros kocsit, 1051 darab korszerű személykocsit és 15 343 nagyrészt nagy rakszúlyú tehenkocsit szerzett be és állított üzembe.

Ezek a számok is mutatják, hogy nagymértékben megnőtt a vasút korszerű vontatójármű állománya. Ennek eredményeként

a vasút elegytonna-kilométer teljesítéséből a korszerű vontatási nemek egyre nagyobb mértékben veszik ki részüket és teszik gazdaságosabbá a vasút munkáját.

Ezt bizonyítja, hogy míg 1961-ben az összes elegytonna-kilométer teljesítményből csak 12 százalék esett a villamos- és Diesel-vontató járművekre, addig ez az arányszám 1965-ben már mintegy 34 százalékot tet ki.

A vasúti beruházások összege a második ötéves tervidőszak alatt

mintegy 11 milliárd forintot, a felújítások összege pedig 12,8 millió forintot tett ki.

A beruházott összeg 20,4 százalékát építésre, 70,8 százalékát gépek beszerzésére, 8,8 százalékát pedig egyéb vasúti beruházásokra fordították. A felújításra elköltött összeg 60,6 százalékát a vasúti építmények, 30,3 százalékát gépek, 9,1 százalékát pedig egyéb vasúti eszközök felújítására használták fel.

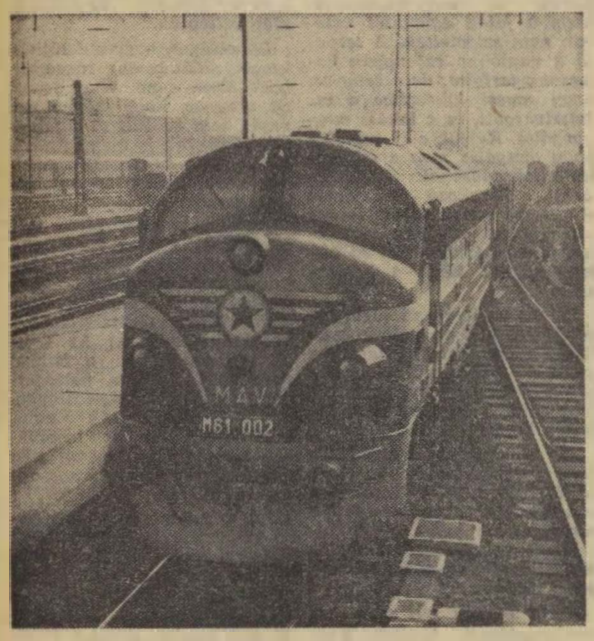
A beruházások közül külön említést érdemel *Győr, Debrecen és Záhony* állomások új felvételi épületeinek, valamint az *Északi Járműjavító ÜV* Diesel-motorműhelyének felépítése és üzembe helyezése, a *Budapest—Miskolc, Miskolc—Diósgyőr, Miskolc—Szerencs* és *Tatabánya-alsó—Oroszlány* közötti vasútvonalak villamosítása.

A szociális beruházások közül a legjelentősebbek közé tartozik a nyíregyházi fűtőház öltöző-mosdójának, a miskolci MÁV szakorvosi rendelőnek és Záhony állomás üzemi konyhájának üzembe helyezése, a debreceni, a miskolci és a ... lenföldi munkásszálló megépítése. A folyamatban levő beruházások közül legfontosabb Szolnok állomás átépítése, a szolnoki MÁV szakorvosi rendelő és kórház építése, valamint a Záhony átrakó körzet bővítése.

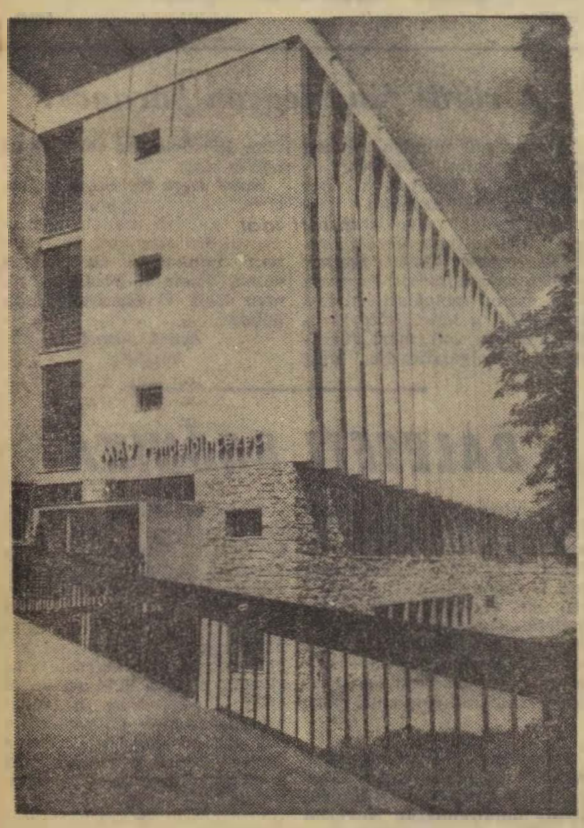
A vasút vezetése a járműállomány fejlesztése mellett a második ötéves tervidőszakban igen nagy gondot fordított a pályák és biztosítóberendezések korszerűsítésére is.

A tervidőszak alatt 2150 kilométer vágánycserét és 4274 kitérőcserét hajtottak végre.

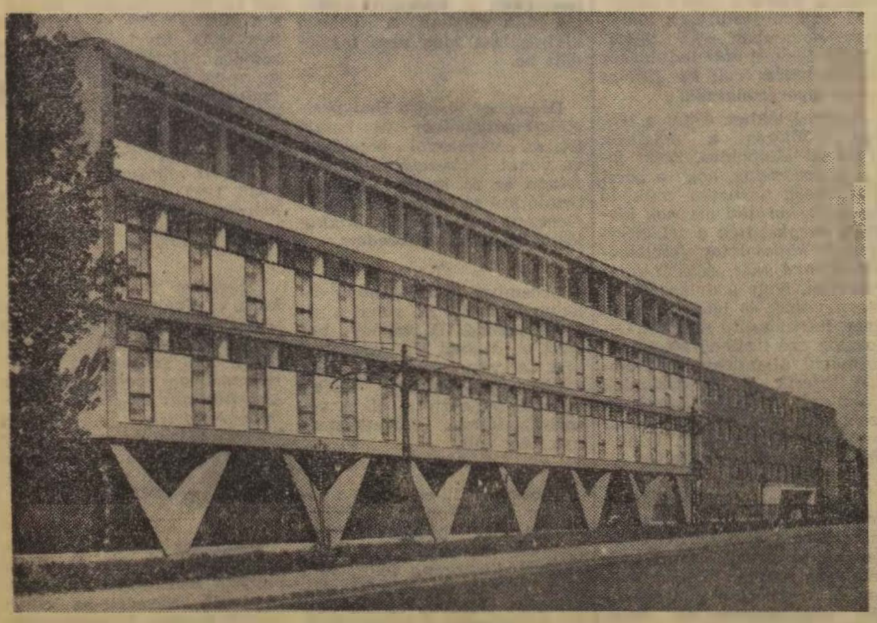
Az üzembe helyezett villamosvontatásra alkalmas vonalak hosszát 109 kilométerrel, a hézagnélküli pályák vágánykilométerét pedig 1661 kilométerrel növelték. A tervidőszak alatt a 20 tonna és ennél nagyobb tengelynyomású vonalak hossza 1708 kilométerrel, a 100 kilométer/óra és ennél nagyobb sebességre engedélyezett vonalak hossza pedig 983 kilométerrel növekedett.



2000 lóerős NOHAB Diesel-elektromos mozdony



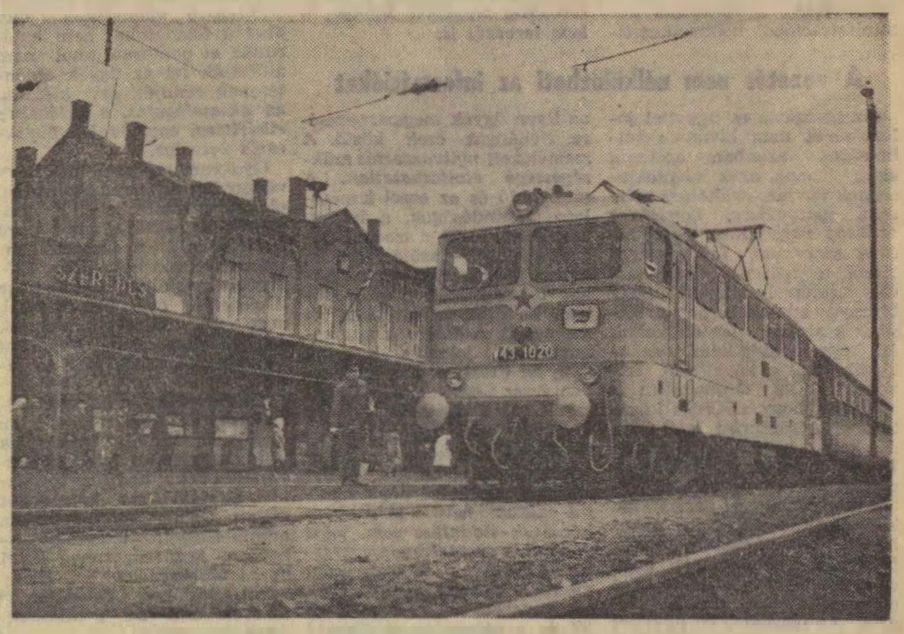
A miskolci MÁV rendelőintézet



Az Északi Járműjavító új Diesel-javítócsarnokának fejépülete az irodákkal és a szociális létesítményekkel.

Határidő előtt 9 nappal

Üzembe helyezték a miskolc—szerencsi villamosított vonalat



Befutott az első villamosmozdony Szerencs állomásra

(MTI Foto Lajos György felv.)

A vasút villamosításának újabb jelentős állomásához érkeztünk december 22-én. A Villamos Felsővezeték Építésvezetőség dolgozói *a tervezett határidő, december 31 előtt 9 nappal befejezték a Miskolc—Szerencs közötti vonal villamosítását.*

A 38 kilométer hosszú villamosított vonalat *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ünnepélyes külsőségek között adta át rendeltetésének. A Szerencs állomáson megtartott avató ünnepségen jelen volt *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára, a Vasúti Főosztály több szakosztályvezetője, a miskolci igazgatóság vezetői és azok a dolgozók, akik a villamosítási munkálatokban részt vettek.

Tovább folytatjuk a villamosítást

A vonal villamosításának befejezéséről *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője adott rövid tájékoztatót, majd Rödönyi elvtárs méltatta a villamosítás jelentőségét.

— Mindnyájan örömmel fogadjuk az olyan eseményeket, amikor a régit, a gőzvontatást felváltja az új, a korszerű villamosvontatás — mondotta bevezetőjében. — *A mai napnak különösen nagy jelentőséget ad az, hogy második ötéves tervünk utolsó napjaiban előbb Tatabánya-alsó és Oroszlány között, most pedig Miskolc és Szerencs között megnyithatjuk a villamos üzemet. Mindkét vonalszakasz rendkívül fontos a vasútüzem szempontjából. Az előbbi a második ötéves tervben üzembe helyezett energiabázist, Oroszlányt köti össze villamosvontatással az ország gazdasági rendszerének fő útjával, a vasút első villamosított fővonalával. A szerencsi vonal pedig nemcsak a belföldi forgalomban nagyfontosságú, hanem a tranzitforgalomban is.*

Ezután arról beszélt a miniszterhelyettes, hogy a szerencsi vonal villamosítása egy folyamatban lévő beruházás. 1966-ban ugyanis *tovább kell folytatni a villamosítást, a felsővezetékeseknek el kell jutniuk Nyíregyházáig, majd 1967-ben be kell fejezni a villamosítást Záhonyig.* Ezzel az ország nyugati és keleti kapuja, *Hegyeshalom és Záhony* között, Miskolc—Szerencs—Nyíregyházán át *524 kilométer hosszú*, egybefüggő villamosított vonallal rendelkezünk.

Ez már a jövő, a harmadik ötéves terv programja. Nem állunk meg itt sem. Mint ismeretes, a harmadik ötéves terv programjában szerepel még a *Budapest—Cegléd—Szolnok—Debrecen—Nyíregyháza* közötti fővonal villamosítása is.

A helyhez kötött berendezések építése mellett *1965-ben 17 villamosmozdony beszerzésére került sor.* Ebből 13 a legkorszerűbb 3000 lóerős szilicium egyenirányítós villamosmozdony. A Ganz Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG a napokban adta át a 20. korszerű villamosmozdonyt.

Gondoskodás az emberekről

A villamosítási munka nagy erőfeszítéseket kíván a felsővezeték építőktől. Télen fagyban és hóban, nyáron rekkenő hőségben kell 15—20 méter magasban a felsővezetéken dolgozni.

— Örömmel mondhatom, hogy a munka meggyorsítása és az emberekről való gondoskodás érdekében a jövőben ezen a munkaterületen is tovább folytatjuk a gépesítést — hangsúlyozta Rödönyi elvtárs, majd köszönetet mondott a felsővezetékeseknek, a TBÉF dolgozóinak, a budapesti és miskolci igazgatóság, a MÁVTI, a Postatervező Intézet, a miskolci postaigazgatóság és a Posta Központi Kábelüzem dolgozóinak.

Az ünnepség végén a miniszterhelyettes pénzjutalomban részesítette a villamosítási munkában kitűnt dolgozókat.

(Visi)

Irány Oroszlány

December 17-én 10 óra 30 perckor *Demeter László* forgalmista indítótárcsája magasba lendült. Zöld utat kapott a V 55 009. számú Boco villanymozdony. *Irány Oroszlány.*

Loncz Dénes mozdonyvezető elindítja a próbajáratot *Tatabánya-alsó* és *Oroszlány* között. Az állandó kapcsolatot a próbajárat, a kijelölt őrhely és az indulóállomás között több hordozható URH-készülék biztosítja.

— Figyelem, figyelem! 200. amperrel indulunk — hangzik az első adás.

Boco, Boco, figyelem! — jön vételt igazoló jelentés az ellenőrzőállomásról...

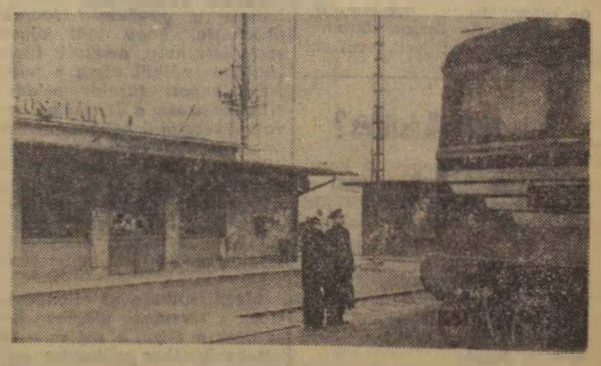
Megállunk a hegyeshalmi elágazásnál, majd következik az első terhelési próba.

Sorompó nélküli utóljáró. Síposzlop — dudálni kell. A Boco 70 kilométeres sebességgel robog tovább.

Rugalmas, kitűnő a pálya. Nemrég újították fel. *A felső vezeték munkálatai 18,7 millió, az összes beruházás mintegy 35 millió forintba került.* A pályán 80 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

Oroszlányban kíváncsiskodó várakozók fogadták a próbajáratot. Rövid ünnepség után Tatabánya-alsó és Oroszlány között átadták rendeltetésének a 15 kilométer hosszú, villamosított vonalszakaszt.

(gregor)



Tatabánya-alsó és Oroszlány között is villamosmozdonyok továbbítják a szerelvényeket

Az igazgatás és ügyvitel néhány kérdése

Az igazgatási és ügyviteli kérdésekről beszélni nem egyszerű és meglehetősen sikamlós téma. Napjainkban nagyon sokan hajlamosak arra, hogy az ügyvitelt általában elítéljék, azt szükséges rossznak tartsák.

Ha valami baj van, a létszámmal, a feladatok akadoznak, a termelés gazdaságtalan, akkor azt szinte kivétel nélkül az igazgatási létszám nagyságából, a felesleges adminisztrációból bekövetkezett-nek tartják. Ez valóban sokszor így is van, de mint minden általánosítás, ez is sántít. Lehet, hogy nem lesz pontos minden olyan megállapítás, ami ebben a cikkben szerepel, azonban előre le kell szögezni, *hogy a gazdasági problémák, nehézségek okait csak részben idézik elő az ügyviteli igazgatási problémák, de ennél talán még jobban esik latba a termelési fegyelem hiánya, a laza tervezés is.*

A vezetés nem nélkülözheti az információkat

Az igazgatás és ügyvitel jelentőségét nem kívánom túlbecsülni, azonban azoknak sincs igazuk, akik jelentéktelennek tartják. *Szükséges mértékű igazgatásra, ügyvitelre szükség van.* Nem beszélhetünk szervezett államigazgatásról, termelésről, irányításról, vezetésről anélkül, hogy bizonyos adatokat ne gyűjtsünk s azokat ne dolgozzuk fel, hogy segítségükkel meghatározhassuk a következő feladatokat. Ez önmagában is elegendő, hogy a kérdés jelentőségét kellőképpen aláhúzza. *Ma már a vezetés nem nélkülözheti a megfelelő információkat.* Ezeket az információkat tömegével és számtalan helyről adják és bizony nehéz feladat úgy meghatározni ezek felvételét, feldolgozását, hogy az egyszerű, áttekinthető és a döntést valóban elősegítő legyen. Az igazgatás és ügyvitel ilyen formán való megszervezése valóban bonyolult feladat.

A teljesség igénye nélkül és a fontossági sorrendet is mellőzve néhány ügyviteli területre szeretném felhívni a figyelmet.

Ilyen fontos terület a vezetés apparátusának és vele párhuzamosan a végrehajtó apparátusnak a megszervezése. Ez a terület két részből áll. *Az egyik a szervezet felállítása, a másik pedig a szervezet ügyrendje.* A kettő szorosan összefügg, egymást kiegészíti. Ha az összefüggések nem jók és a szervezetben nincsenek pontosan elhatárolva az ügyek, *akkor kapkodás, az ügyek elhúzódása lesz úrrá és ez kitűnő táptalaja a bürokráciának.* Nem lebecsülendő jelentőségű tehát az, hogy mi módon, mennyire áttekinthetően van egy igazgatási szervezet megállapítva.

Milyen a jó adatgyűjtés

Az ügyvitel másik fontos területe az adatgyűjtés, vagy ahogy mindenhol ismerik, a statisztikai adatszolgáltatás. Ennek jelentősége abban rejlik, hogy a mai szervezett társadalom termelési viszonyaiban megfelelő adatok nélkül lehetetlen eligazodni.

A statisztikai adatgyűjtést úgy kell megszervezni, hogy az gyors, pontos és hatékony legyen. *A hatékonyság alatt azt kell érteni, amit másképpen felhasználhatóságnak is nevezünk.* Statisztikákat, adatokat gyűjteni öncélúan ugyanis helytelen, csak túlterheli az ügyviteli apparátust, vagy éppen felesleges szervezetek fenntartását eredményezi. *Az a jó adatgyűjtés, amelyet a helyzet megállapítására, abból következtetések levonására és a következő közeli és távlati feladatok meghatározására lehet felhasználni. Ha a statisztika nem ilyen, akkor felesleges, szükségtelen.*

Az ügyvitelnek rendkívül fontos területe *a dolgozók ügyeinek intézése.* Ez talán a legszélesebb körű tevékenység, de bizonyára a legnehezebb terület is. Az összes többinél nagyobb gondot kell fordítani az ilyen ügyek megszervezésére. Néhányat ezek közül. *A személyzeti nyilvántartás szükségessége elvitathatatlan.* A munkaidő és az ezzel kapcsolatos járandóságok, a bér és kiegészítő részei, a szociális járandóságok — szülési segély, családi pótlék stb. — csak akkor folyósíthatók pontos időben, ha ezek ügyvitele is jól szervezett. A dolgozók munkamoráljára jelentős hatással van, ha ezekben a kérdésekben rossz ügyvitel és nyilvántartás miatt őket sérelem éri.

A közeli és távlati tervek kidolgozása is lehetetlen megfelelő ügyvitel nélkül. *Nem lehetséges például népmozgalmi adatok nélkül még olyan kérdések eldöntése sem, mint például a menetrendszerkesztés.* Megfelelő utasáramlásmérés, ipartelepítési tervek stb. ismerete nélkül nem lehet jól és pontosan meghatározni egy adott vasútvonal fejlesztését, a vonatsűrűség meghatározását és a menetrendek jó elkészítését. A példák százait lehetne sorolni, annak alátámasztására, *hogy a jó tervezés elengedhetetlen feltétele a pontos és jó ügyvitel.*

Ezekután joggal feltehető a kérdés: *mikor jó egy apparátus ügyvitele, ügyintézése?*

A válasz meglehetősen egyértelmű. Akkor, ha nem haladja túl a szükséges mértéket, ha minden kérdést ott és akkor döntenek el, ahol és amikor a legszükségesebb, gyorsabb és gazdaságosabb.

Ezt a célt elérni azonban — mint az előbb már említettem —, csak az ügyek pontos elhatárolásával, jó ügyrend elkészítésével lehet. *Olyan szervezetet kell létrehozni, amelyik biztosítja, hogy az ügyeket a keletkezésükhöz optimálisan legközelebbi helyen dönthessék el,* hogy párhuzamosság, átfedés (sajnos, ma is intéznek ügyeket több helyen) ne lehessen és biztosítva legyen egy-egy ügynek az ellenőrzése.

Gyakori hiányosság

Számtalan hiba eredője az ügyek megfelelő elhatárolásának hiánya. *Az egyik leggyakoribb és legkirívóbb hiányosság — ami aztán számtalan másik hibát szül —, a felelőtlenség kialakulása.* Ott, ahol a feladatokat nem határolták el pontosan, ahol nem állították fel az ügyek eldöntésének rendjét, ott *kialakul az aktatologatás, a felelősség elhárítása, egyszóval a bürokrácia veszélye.*

Gyakran tapasztalható, hogy viszonylag egyszerű kérdések eldöntése miatt hetekig *„futtatják"* az aktákat, vagy apró ügyeket is felső szervek döntésére terjesztenek elő. Előfordult már olyan eset is, hogy az ügy fél éve megoldódott, megfelelő öntevékenységgel, de az alapügyben elindított akta kézről kézre járt és hízott.

Az igazgatás és ügyvitel fejlesztése, modernizálása, az ideális ügyintézés kialakítása rendkívül fontos feladat. *Kétségtelen tény, hogy az igazgatási létszám ma túlságosan magas.* De úgy csökkenteni az adminisztrációs létszámot — egyben gazdaságosabbá tenni az adminisztrációt —, hogy azzal egyidőben a feladatok jó szervezéséről ne gondoskodjunk, lehetetlen.

Segít a kibernetika

A felesleges ügyvitelt el kell kerülni, de a fentebb felsorolt okokból szükséges adminisztrációt elkerülni nem lehet, ellenkezőleg az a modern társadalmakban nélkülözhetetlen.

A feladat tehát az, hogy el tudjuk választani a lényegest a lényegtelentől, a szükségest a szükségtelentől. Ez nem könnyű. Sok fejtörést, munkát, de főleg megértést kíván. *Az bizonyos, hogy a kibernetikával, az ügyvitel fokozottabb gépesítésével lényegesen gazdaságosabban lehet megoldani az igazgatás és ügyvitel feladatait.* A gondolkodó, az egyszerűsítésre törekvő emberi agy, a lelkiismeretesség és a felelősségérzet azonban semmiféle géppel nem helyettesíthető.

S. J.

KI A FELELŐS?

Öt éve húzódik az Avar utca 2/4. sz. lakóépület felújítása

A Budapest I., Avar utca 2/4. sz. lakóépület felújításának végrehajtásához az építési engedélyt az I. kerületi tanács építési osztálya 1960 június 23-án A/25. 123/1960. sz. alatt megadta — 1962 junius 23-ig szóló érvényességgel.

Azóta 5 év és 5 hónap telt el és ez sem volt elég az építőknek a befejezésre, mert nem érezték a 72 család mintegy 300 tagjának helyzetét, bosszúságát. Lapunkban már 1962-ben is foglalkoztunk az üggyel — mint a tények igazolják —, eredménytelenül.

A lakók már belefáradtak

A lakók már belefáradtak a kilincselésbe. Azon csodálkoznak, hogy miért nem lehetett ilyen hosszú idő alatt a teljes felújítást befejezni, holott a szomszédjukban levő Csörsz utcában — 1963-ban és 1964-ben — *felépítettek egy 4, egy 6 és egy 7 emeletes modern lakóházat.*

Talán több volt a vita, mint a munka. A vita elkezdődött még 1962 decemberében, amikor a I. pavilonba visszaköltöztettek 12 családot, *— nedves, vizes, fűtetlen, szigeteletlen lakásokba.* Hozzátesszük, hogy a szigetelés még ma sincs mindenütt megoldva. Pedig ezt már egy néhány bizottság megvizsgálgatta.

A vizsgálgatásokat levélváltások, újabb bizottságok kiszállásai követték. A szigetelés szükségességét bizonyítja a Budapesti MÁV Magasépítési Főnökség 376/1963. számú, április 30-án kelt levele, amelyben ígéretet tettek a nedves lakások szigetelésére. Ez sajnos csak ígéret maradt. A levélben a többi között ez is olvasható: *„Az épület függő folyosói a KPM által jóváhagyott tervek szerint készültek, ezen főnökségünk saját hatáskörében változtatni nem tud, ez ügyben kérjük a KPM I/6. C. (Oroszpataki) megkeresését."* — Oroszpatakit megkeresték, de napjainkig maradt minden a régiben.

Minden marad a régiben

A felújítással kapcsolatos nehézményekről az erre illetékes gazdasági vezetőt *szóban és írásban több esetben is tájékoztatták.* Például az I. sz. pavilon I. emeleti függőfolyosója 30—40 cm-rel keskenyebb, mint az alsó, a por, a piszok, a szemét, az eső, a hó stb. a földszinti lakók nyakába, illetve folyosójára hull.

A KPM I/6. C. osztály vezetője 45/81/T. sz. alatt 1963 október 17-én a következő levelet küldte a budapesti igazgatóság II. osztályának: *„A panaszt helyszínen megvizsgáltuk és megállapítottuk, hogy a falak egyrészét valóban nem szigetelték. A tervező a naplóban ezt ugyan helyesnek tartotta, de a tény az, hogy egyes lakásokba a víz felszivárgott, és a lakást megrongálta. Kérjük a II. osztályt, hogy vizsgálja meg a szigetelés elmaradásának körülményeit, a károkozó ellen járjon el, illetve amennyiben tervezői mulasztásról van szó, éljen minőségi kötbérrel és haladéktalanul kérje a helyreállítást."*

Sajnos az ilyen szemlék, levelezések közben elbürokratizálták a konkrét tartalmi munkát is. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy több mint 5 év alatt nem fejezték be a felújítást.

A budapesti igazgatóság 1963 november 19-én kelt 35 463/1963. I. sz. válaszlevelében ezt írta: *„A szigetelés elmaradásának káros következményeit a tervezővel felülvizsgáltatjuk és a hiányosságokat felszámoltatjuk."*

Azóta két év telt el, de a levelezgetésnél tovább nem jutottak, minden maradt a régiben.

Túllépték a hitelkeretet

Erre a felújításra egyébként *8,1 millió forintot terveztek.* Az 1965. VIII. 1-i állapotnak megfelelően 7,9 millió forintot használtak fel. Ezt azért említjük meg, mert a MÁV Magasépítési Főnökség 1963. szeptember 25-én 22. 40—21/1963. sz. alatt kelt levelében a következőket olvashatjuk: *„A lakótömb felújítására előirányzott hitelkeretet már túlléptük."*

Lehetséges, hogy a felújítási keretet időközben megemelték? Ezen nem vitatkozunk, *de tény az, hogy még a mai napig sem készült el a felújítás.* Továbbra is megmaradt a lakók jogos bosszúsága. A hibák közül csak néhányat említünk meg:

Az udvar két végén levő bejárat éjjel nem világítható, mert nem szerelték be a villanyt, az I. sz. pavilon függőfolyosójának szélesítését nem oldották meg. (Poliészter tetővel helyrehozható.) Az I. és II. sz. pavilonban a falakat nem szigetelték, a betonjárdákat, pincéket, pinceablakokat még nem hozták rendbe, a felvonulási épület lebontását félbehagyták, lassan már egy éve szemetes, piszkos, romos az udvar.

Ha a tervező és a kivitelező vállalatok nem tekintették szívügyüknek az Avar utca 2/4. sz. lakóinak sorsát, *akkor tekintsék annak az illetékes felügyeleti szervek.* Vagy senki sem felelős ezért a maratoni munkáért?

(sz.)

A tél „főpróbájának" tanulságai

Az idei tél november végén megtartotta „főpróbáját", de ez a korai bemutatkozás szerencsére tiszavirágéletű volt. A néhány napos fagyot és havazást ismét enyhébb idő, őszies eső váltotta fel. Ezért különösen hasznos lehet, ha összegezzük a *pécsi igazgatóság* idei téli felkészülésének néhány tanulságát.

Széleskörű ellenőrzés

A vasutasszakszervezet Baranya megyei bizottsága a társ megyei bizottságok részvételével *széles körű ellenőrzést végzett.* A tapasztalt hiányosságok nagyrészét azóta nyilván megszüntették, *mégsem árt szólni róluk, mert mindez tanulságul szolgál a jövőre nézve.*

Az üzemi tüzelőellátás biztosított a pécsi igazgatóság területén, jobban, mint más években. Tehát nem a szén, hanem *a gondosság hiánya okozhatta, hogy volt olyan szolgálati hely, amelyik tüzelőanyag nélkül várta a telet. Nem kapott tüzelőt például Nagykanizsán a II. számú sorompókezelői őrhely,* s ezért az őr a közelben esetenként megálló mozdonyoktól szerezte be a szenet. Másutt a kályhák megjavítása késett, mert több szolgálati hely csak akkor küldte javításra kályháját, amikor már fűteni kellett volna.

Megállapította az ellenőrzés, hogy *a szertárak idejében készültek a télre,* a jég és a hó eltakarításához szükséges eszközökkel ellátták a szolgálati helyeket. *A ruhaellátás folyamatosan történik. Hiány csak szőrmesapkából mutatkozik, 1454 darabra volna szükség.*

Akad még javítanivaló

Lényeges követelmény, hogy a szociális létesítményeket, az öltözőket, fürdőket és a melegedő helyiségeket jól előkészítsük a télre, mire megjönnek a nagy hidegek. Ilyen szempontból van még javítani való *Pécsbányarendezőn* és *Dombóvárott* a fűtőháznál. Évente visszatérő jelenség, hogy hiányos a melegítő ital kiszolgáltatásának előkészítése. A pályafenntartásnál tapasztalt ilyen hiányosságokat az ellenőrzés *Pécsett, Kaposvárott, Szekszárdon* és *Nagykanizsán.* A dombóvári szertárnál például *nem gondoskodtak a melegítő ital szétosztásához szükséges mérőedényről, a több mint félszáz ember részére csak pár darab ivópohár állt rendelkezésre.*

Általános tapasztalat

A nagy havazások és hófúvások esetére megtörtént az előkészület. A hóekék üzemképes állapotban várják a „bevetést", *a pályafenntartási szakszolgálat is mindenütt elkészítette hóriasztási terveit.* A közmunkaerő esetleges igénybevételével kapcsolatban megkeresték az illetékes tanácsokat, és hólapátoláshoz szükséges kézi szerszám megfelelő mennyiségben rendelkezésre áll. A hófúvás veszélyének kitett helyeken megtörtént a hósövényből készült hóvédművek felállítása.

A tél korai bemutatkozása arra hívta fel a figyelmet, hogy *nagyobb gondot kell fordítani a gőzfűtési tömlők javítására, valamint a gőzvezetékek időben való viztelenítésére, hogy megelőzzük a lefagyásokat.* Ujabb havazás esetén nagyobb gonddal tisztítsuk a váltókat, hogy a fennakadás, a vonatok késése ezáltal elkerülhető legyen. Tanuljunk abból, hogy november első „télies" napján Pécsett *már induláskor félórás késése volt az 1907-es számú gyorsvonatnak.*

Nagymértékben kihat a téli, zord időjárás a dolgozók egészségi állapotára. Ezért jelentős eredmény, hogy a pécsi igazgatóság területén működő *üzemi és kerületi orvosok idejében megkezdték a tél ártalmaival kapcsolatos felvilágosító munkájukat.* Általános tapasztalat, hogy a dolgozók szívesen veszik és igénylik is az ilyen felvilágosító munkát. Orvosaink ezért ellenőrzéseik alkalmával állandóan figyelemmel kísérik a betegszázalék alakulását, műhelyrészenként, szolgálati áganként elbeszélgetnek a dolgozókkal, felhívják a figyelmüket a helyes öltözködésre.

Nem szabad elfelejteni, hogy a legtöbb üzemi baleset télen fordul elő. Az alapszervezetek a megyei bizottságok felhívása alapján most a baleseteket megelőzésére mozgósítják szakszervezetünk valamennyi aktivistáját.

Lőrincz János

Ez is téli felkészülés?

November közepén, a korai hófúváskor történt. A 7561-es tehervonat *Celldömölkről* jött *Tapolcára.* A 61 956-os kalauzkocsinak egyik ablaka hiányzott, a másikat nem lehetett felhúzni, a harmadikat pedig kéregpapírral fedték be. A fűtése, világítása rossz volt. Ha jól emlékszem, 1965-öt és nem 1945-öt írunk.

Bognár Károly
Tapolca

A vörös fény legyen parancs!

A vasútnál minden évben sok a forgalmi baleset. A vonatjelentő térközőrök éber szolgálatukkal azonban számos balesetet megelőzhetnek. A közelmúltban *Mezőkövesd* és *Füzesabony* között, amikor a 401/a számú *Borsod-expressz* a 19. számú szolgálati helyhez közeledett, a térközjelző megállj állásban volt, mert Füzesabony szolgálattevője még nem jelentette az előző vonat beérkezését.

Bocsi Imre térközőr, amikor látta, hogy a gyorsvonat elhalad a jelző mellett, durantyúval állította meg. Nem történt baleset, de történhetett volna, ha az 57 éves térközőr nem látja el éberen a szolgálatát.

Antal József
Miskolc

BALESETI KRÓNIKA

December 6-án *Diósgyőr Ládi* rakodón a 376 649 sz. mozdony tolatás közben öt rakott kocsival a kijelölt szabad I. vágány helyett a foglalt III. sz. vágányra járt és *kíméletlenül összeütközött az ott levő álló kocsisorral.* Az ütközés következtében a mozdony és 1 kocsi kisiklott. A mozdony szolgálatképtelenné vált.

☆

December 11-én Budapest—Nyugati pályaudvaron a 44016 sz. Bobó elütötte Baranyai Gyula kocsirendezőt. Nevezett az elütés következtében életveszélyes belső sérüléseket szenvedett és kórházba szállítás után meghalt. A baleset kivizsgálása még nem fejeződött be.

☆

December 11-én a *Budapest-Keleti pályaudvar* új kezelő IX. sz. vágányról betoló 26. sz. vonat gépkezelője *Palotai István* az új kezelő VII.-ről betoló 916 sz. vonat elé lépett. *Nevezett bal karján csonkulásos balesetet szenvedett.*

☆

December 13-án *Záhony* állomáson a 6230 sz. vonat a kijelölt szabad III. vágány helyett a szabad II. vágányra járt. A váltóellenőrzést *Tóth Csaba* vonatmenesztő térfelvigyázó mulasztotta el. A veszélyeztetésnek következménye nem volt.

☆

December 12-én *Pápa* állomáson a 8 kocsival kihúzó 376 584 sz. fordított állású mozdony horzsolódott a fűtőházi fordítókorong felől előre húzó 364686 sz. mozdonnyal. *Mindkét mozdony és két vasúti kocsi erősen megrongálódott.* A vizsgálat folyamatban van.

December 15-én *Nagykanizsa* állomáson a 2274 sz. tehervonat előzetes értesítés nélkül a foglalt III. sz. vágányra járt *és erősen ütközött az ott álló élővel rakott kocsisorral.* A kocsikban és az állatokon jelentős anyagi kár keletkezett. A balesetet az okozta, hogy a 2274 sz. vonat előtt — ugyanezen a vágányon — az 1286. sz. vonatról a 8 kocsit leakasztották és a 2274 sz. vonat bejárata előtt a vágányellenőrzést elmulasztották.

☆

December 18-án *Martonvásár* és *Kápolnásnyék* állomások között a 290. sz. szelvényben levő távolról kezelt sorompós útátjáróban az 1107 sz. vonat *elütött egy vontatót, melynek* pótkocsija az 1222 sz. vonat elé került. A baleset következtében az 1107 sz. vonat motorkocsija kisiklott és az első elütésnél tevékenykedő 1222 sz. vonatvezetője *Schrenk Gyula* életét vesztette. A vizsgálat még tart.

☆

December 20-án *Veszprémkülső* és *Eplény* állomások között a 722 723 sz. szelvények közötti sorompónélküli útátjárón a 7127 sz. vonatot követő *pályamesteri motoros kiskocsi összeütközött egy közúti személygépkocsival.* Az ütközés következtében *Enzsöl János* pályamunkás a kiskocsiból kiesett s kezén súlyos sérüléseket szenvedett.

☆

December 21-én az Inota Gyártelepre betoló kocsisor elütötte Kovács István kocsirendezőt. Nevezett az elütés következtében lábcsonkulásos sérülést szenvedett.

H. K.

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Segít a gép

A ferencvárosi rendezőpályaudvar mosóvágányán, a kocsikból kimosott trágyát a ferencvárosi pályafenntartási főnökség XIII. pályamesteri szakaszának fizikai dolgozói rakták vagonokba. Statisztikai adatok szerint *ezen a munkahelyen 10 év alatt több mint 400 dolgozó fordult meg.* Nem csoda, hiszen a nehéz fizikai munka alaposan megviselte erejüket és egészségüket.

Ez az áldatlan állapot a közelmúltban megszűnt. A főnökség *Sziklai Imre* főpályamester hosszú utanjárására beszerzett egy DUTRA típusú forgódarus rakodógépet, amely naponta 9 kocsit rak meg. Kiszámították, hogy a gép egy ember közreműködésével *3 nap alatt 10—12 dolgozó egy heti munkáját végzi el.*

Holb József gépkezelő lelkiismeretesen ápolja a gondjaira bízott önjáró rakodógépet. Azelőtt 4 évig ő is mint fizikai munkás kézi szerszámokkal végezte a trágyarakást.

Molnár Árpád
Budapest

Mindenki Miska bácsija

Negyvenkét évi szolgálat után az elmúlt napokban búcsúztatták *Kecskeméti Mihály* főfelügyelőt, mindenki Miska bácsiját.

Nyugdíjba vonulásáig mint a pécsi igazgatóság oktatási csoportvezetője segített a fiatalok képzésében, az új típusú vasutastársadalom kialakításában.

Az oktatói csoport, az igazgatóság dolgozói nevében köszönjük Miska bácsi negyvenkétévi eredményes munkáját.

Szarka Antal
Kaposvár

Szocialista szerződést kötöttek

Szentes állomás szocialista brigádvezetői összevont értekezleten beszélték meg a mozgalom időszerű feladatait. Az értekezlet megállapította, hogy *a szocialista brigádok eredményesen segítik az állomás munkáját, és mint kollektíva is sokat fejlődtek.* A *Majzik*-brigád például a még jobb munka érdekében *szocialista szerződést* kötött Hódmezővásárhely és Makó állomás egy-egy szocialista brigádjával, és patronálja a Fábiánsebestyén állomáson működő szocialista brigádot is.

Orosz István
Szentes

Hol a vezénylet kulcsa?

Budapest Déli pályaudvaron az átszervezés után megszűnt a segédvezénylői szolgálat, helyette 16/32-es szolgálatban két kapust állítottak be.

Később a vezényleti kapusokat is elvitték szolgálatukból. Ez azt eredményezte, hogy a vezényletben *délután 16 óráig reggel 7 óráig nincs, aki a rendre felügyelne.* A legkellemetlenebb az, hogy a vezényleti helyiséget, ahol 160 vonatkísérőnek a szekrénye van, nem zárja senki. Azért van nyitva az ajtó, *mert a vezénylet kulcsának nincs gazdája,* és a helybelieken kívül az esti órákban érkező és még éjjel visszatérő szombathelyi személyzet is oda jár melegedni. *A sok ember között a vezénylet kulcsa elveszett.* A személyzet közül többen is hangoztatják, hogy mivel a helyiség éjjel sincs zárva, a szekrényeket bárki feltörheti. Ilyen körülmények között a felszerelési tárgyakért felelősséget nem vállalnak.

Helyes lenne, ha éjjel egy-egy kapus tartana ott szolgálatot. De a vezénylethez készíthetnének egy új kulcsot is.

Foki István
Budapest

Az állomásfőnöki iroda beázik

Battonya nem nagy állomás. Havi kocsiforgalma mégis meghaladja az 500-at. A rakodóterületek miatt azonban gondjaik vannak. *Még a kikövezett területen is tengelyig ér a sár.* Ez a körülmény nehezíti az állomásra érkező áruk ki- és berakását, emiatt sok áru tönkremegy. Az *állami gazdaság* az állomás területén kirakott répaszeletért, sőderért és lyukacsos téglaért *eddig több fekbért fizetett, mint az áru értéke.*

Az állomás teljesítménye kedvezőtlen, a kocsikihasználás 98, a kocsitartózkodás 95 százalékos. A személyzet fegyelme jó, az italozás az állomáson szinte ismeretlen fogalom.

A felvételi épület, sajnos, elhanyagolt. Az állomásfőnök irodája esős idő alkalmával beázik. Ráférne már a tatarozás.

Cserháti József
Szeged

Klubszobát kaptak a turai nyugdíjas vasutasok

Régóta várták már a turai nyugdíjas vasutasok, hogy egy klubszobájuk legyen. Hiszen a pihenés éveiben is — találkozni akarnak egymással.

Decemberben — az utolsó taggyűlésen — meglepetés várta őket. *Sári Ferenc,* a turai művelődési ház igazgatója, az idős vasutasoknak egy jól fűtött klubszobát *„ajándékozott".* Nem hiányzik belőle a sakk, a dominó és a kártya sem. A helybeli szakmaközi bizottság anyagilag is segített. Ebből futotta még arra is, hogy megvendégeljék a nyugdíjas vasutasokat.

Köszönet érte!

Benke Mihály

Egy szakszervezeti taggyűlés margójára

Szeged—Rókus állomás dolgozói szakszervezeti taggyűlésen értékelték az 1965. évi munkát. Az eredmények mellett arról is szó esett, hogy nem teljes és nem hibátlan a szakszervezeti bizottság és a bizalmiak munkája.

Igen jó és közvetlen a kapcsolat a társadalmi szervek és állomásvezetés között, ugyanakkor a termelési tanácskozásokon *a dolgozók által felvetett közérdekű javaslatok nem kerülnek be hiánytalanul az erre a célra felfektetett könyvbe. Az állomásvezetés az előírt határidőn belül nem teszi meg a szükséges intézkedést és nem ad írásos választ az érdekelt dolgozónak.* A biztonsági megbízott személyét például csak az igazgatóság sürgetésére jelölték ki.

A beszámolóban szó volt arról is, *hogy egyesek csak a jogaikat ismerik, miközben a kötelezettségről megfeledkeznek.* Néhányan elmaradtak a szakszervezeti tagdíjfizetéssel is.

Szervezetileg Algyő állomás is Szeged—Rókushoz tartozik, de nem jöttek el a taggyűlésre.

Tótka Károly
Szeged

25 év baleset nélkül

A hóval borított állomáson elgondolkodva ballagtam. Valaki hirtelen megfogta a karom, s korholó hangon rám szólt.

— *Tessék jobban vigyázni! Az ezrest dobjuk széjjel s ebben a hófúvásban a kocsik nesztelenül gördülnek.*

Felemeltem a fejem, s *Szilasi János* kocsirendező állt előttem. Ebben a percben suhant el mellettem 3 cukorrépával megrakott kocsi.

— Köszönöm, János bácsi. Látja, így van az, ha az ember elgondolkodik és figyelmetlenül sétál a vágányok között. Aztán rögtön meg is kérdeztem, mennyi van még hátra.

— *Három hónap* — hangzott a válasz.

— Volt-e az elmúlt 25 év alatt baleset?

— *Nem volt.*

Szilasi János Szeged állomáson munkavédelmi őr, tolatócsapatában nem történt soha baleset. A fiatalokat állandóan szem előtt tartja. Figyel rájuk. Oktatja, neveli őket.

— *Bizony nem elég, hogy az ember csak magára vigyáz* — folytatta — *a fiatalok felállnak a csapágytokra, futódeszkákra, vitetik magukat, fel-és leugrálnak.*

— Nehéz ez a munka ebben a korban: Örül-e, János bácsi, hogy letelik a szolgálat, hogy nyugdíjba megy?

— *Nem örülök olyan nagyon. Nem is mennék még, de gyengül a szemem. Más beosztást pedig nem szívesen vállalnék* — mondotta, majd elköszönt, mert várta a munka.

Dr. Bánkfalvi Gyula

Melyik fontosabb?

December 18-án a 4-es számú Wiener Walzerral utaztam Győrbe. A nemzetközi gyorsvonat 14.48 helyett 15 órakor, tehát 12 perc késéssel gördült ki a Keleti-pályaudvarról.

Egy nemzetközi gyorsvonatnál 10—12 perc késés nem jelentős. Főként akkor nem, ha a szerelvényt olyan kitűnő mozdony továbbítja, mint a MÁV legkorszerűbb szilíciumegyenirányítós villamos mozdonya.

A 3000 lóerős „szili" Győrig játszi könnyedséggel ledolgozza a 12 percet és Hegyeshalomig visszaállítja menetrendjébe a Wienert — gondoltam én a jámbor utas. Ezúttal nagyot tévedtem. Sajnos, a 12 perc késésből Győrig 53 perc lett.

A közel egyórás késés a forgalom „jóvoltából" következett be. Úgyszólván végig elverték a vonatot. Hogy miért? A kérdésre talán az illetékesek tudnának választ adni, mert én hiába kerestem, nem találtam elfogadható magyarázatot. Az idő ugyanis kellemes volt, a géppel sem volt probléma. Akár 140 kilométeres sebességgel is száguldhatott volna. De nem hagyták. Ahogy nekilendült, megfogták a jelzők.

Már Ferencváros előtt sárga jelzést kaptunk, lassítani kellett. Budaőrs bejárati jelzőjénél pedig megfogtak bennünket. Hosszú percekig álltunk, míg ismét szabad lett előttünk az út. Nem sokáig! Sárga, majd megint piros jelzés állta útunkat. Ez így ment végig. Hogy Győrig hányszor ismétlődött meg ez a „játék", annak a vonatvezető a megmondhatója, aki menetlevelében minden bizonnyal bejegyezte az ácsorgásokat.

Sajnos, ez az eset nem egyedülálló. Néhány órával később az 1306-os gyorsvonat is 40 perc késéssel érkezett Győrbe. A késések, a nemzetközi és belföldi gyorsvonatok „elverése" — az utóbbi hetekben — a budapesti igazgatóság területén fordul elő leggyakrabban.

Vajon mi ennek az oka? Az igazgatóság vezetői vagy a 8. szakosztály megvizsgálta-e már, hogy ki vagy kik, és miért késleltetik a nemzetközi gyorsvonatokat? S ha megvizsgálták, felelősségre vonják-e azokat, akik hanyagul látják el a szolgálatot?

Sokszor írtuk, hogy a menetrend törvény. Azt pedig utasítás írja elő, hogy a közlekedő vonatok közül első a nemzetközi gyorsvonat!

Mikor szereznek ennek érvényt a forgalomnál? Vagy talán még nem tudja mindenki, hogy a menetrend szempontjából melyik vonat fontosabb?

Visi Ferenc

Cikkeink nyomán

Nem kaptunk beruházási hitelt

Lapunk szeptember 18-i számában *Gyékényesen feltették a kérdést* címmel riportot írtunk a gyékényesiek gondjairól, problémáiról. *Dr. Szabó Tibor,* a pécsi igazgatóság vezetője kivizsgáltatta a cikkben leírtakat, és a következőkben tájékoztatta szerkesztőségünket:

„A jugoszláv határ megnyitása óta Gyékényes állomás forgalma valóban megemelkedett. Felmértük mi is az állomás elegyfeldolgozó- és átbocsátó-képességét, és több alternatívában kidolgoztuk a fejlesztés ütemét. Ennek a programnak egyik feladata épp a cikkben említett szénszerelés kitelepítése a zákányi fordítókoronghoz. Sajnos azonban, az állomás bővítését azért nem tudjuk kellő ütemben végezni, mert minden kapcsolatos programunk beruházási hitelt igényelne és a főosztály ezt nem tudta biztosítani.

Szó volt a riportban a segédvezénylői beosztás megszüntetéséről is. Ezt azóta úgy rendeztük, hogy a vezénylői szolgálatot nappal a vezénylőtiszt, éjjel a forgalmi szolgálattevők látják el, a vezénylőtiszt által megadott szempontok alapján.

Nem a mi sorompónk

A *Magyar Vasutas* december 1-i számában *Egy sorompó nyitva maradt* címmel rövid írást közöltünk. A cikk nyomán *Budapest—Kelenföld* pályaudvar vezetői és a szakszervezeti bizottság vizsgálatot indított. Megállapították, hogy az 1965. október 31-én közlekedett 1032-es számú vonat elhaladásánál a Kelenföldi pályaudvar és *Budafok—Albertfalva* között az 1-es számú nyíltvonali sorompó *valóban nyitva volt.* Ez a sorompó azonban nem Kelenföldhöz, hanem a *budafok—városi pályamesteri szakaszhoz tartozik.* A mulasztást tehát nem a Kelenföldi pályaudvar létszámába tartozó dolgozó követte el.

A sors vetette közénk

Tosevity Zarija jugoszláv származású váltókezelő 40 évi szolgálat után a közelmúltban ment nyugdíjba. Balatonkenese állomáson példaadó munkát végzett, „éberen" állt a váltó mellett és 40 éven át ügyelt a vonatok biztonságára.

Tosevity Zarija a háború előtt került Kenesére. Azelőtt a jugoszláv vasutaknál teljesített szolgálatot. Elmondta, hogy *a sors vetette ide közénk, de nem bánta meg.* A magyar vasutasok szeretettel fogadták, a kezdeti nehézségeken átsegítették és itt maradt végleg.

Nyugalomba vonulása alkalmával a vasutasszakszervezet pénzjutalomban részesítette.

B. K.

GYORSINTERJÚ ÉVZÁRÁS ELŐTT

Ki hogyan értékeli az 1965-ös évet Veszprém-külsőn

Veszprém-külső pályaudvar dolgozói 1964-ben miniszteri dicséretet kaptak. A múlt évben is élüzemszint felett dolgoztak. A fűtőház miatt mégsem lehettek „élüzemek".

Most sokkal bizakodóbbak, mint egy évvel ezelőtt. Joggal, mert eredményeik biztatóak. Minek tulajdonítja a fejlődést *Bernáth József* állomásfőnök?

— *A teljesítmények állandó elemzésének és vizsgálatának, továbbá annak, hogy mindenkor támaszkodtunk a dolgozók alkotó kezdeményezésére* — hangzott a válasz.

Domján József párttitkár az állomás munkájában elsősorban a tervek mennyiségi és minőségi teljesítését és a balesetmentes szolgálatot értékeli.

— *Nagyon örülnénk annak* — mondja —, *ha a harmadik ötéves tervben az állomás átépítése megkezdődne.*

A szakszervezeti bizottság segítette-e a szakvezetést?

— *Természetesen* — válaszolta *Hegedüs Ferenc* szb-titkár. — *Mi szervezzük és irányítjuk a munkaversenyt. A szakmai ismeretek növelése érdekében pedig minden évben munkásakadémiát szervezünk. A feladatokat a szakvezetéssel együtt beszéljük meg.*

Csuka Pál intézőtől a következőket kérdeztük: Mit változtatna meg, ha módjában állna?

— *Kivenném az átmenő-vonatok értékelését a vonatközlekedési tervből. Amíg a helyből indulóknál 79 százalékos eredményt értünk el, az átmenők 35 százaléka rontja teljesítményünket. Pedig annak nem mi vagyunk az oka!*

— Hogyan biztosították a kocsiellátást?

— *Minden egyes kocsit számon tartottunk. A kocsikat napjában többször is cseréltük. Ha módunk volt, válogattuk azokat.*

— Hogyan alakultak a vonatkísérő-teljesítmények?

— *Szolgálati óradtalagunk 103 százalék* — válaszolta *Marton József* vezénylőtiszt. — *A rövid vonalakat sok fordulóval utazzák vonatkísérőink. Létszámhiányunkat csak gondos menetfordulóval ellensúlyozhatjuk.*

Minek örül legjobban *Mándli István* vezető váltóőr?

— *Annak, hogy megvalósult állomásunkon a közbeváltás és a fizetésünk is emelkedett.*

Lábas Sándor tehervonatos vonatvezető így vélekedik az állomás eredményeiről:

— Legfontosabb volt a jó kapcsolat megteremtése és fenntartása az állomásokkal és a vontatással. Nagy vonatokat a mi terhelési viszonyaink mellett csak így lehetett kialakítani. 610 tonnás terheléssel 101 százalékot értünk el.

Smodics Gyula üzemgazdász egyetlen tényezővel érvel:

— *Csak egy tényezőnél, a vonatok terhelésénél megtakarítottunk 8019 tonnát. Ezzel mentesültünk 44 veszprémi egygépes vonat közlekedésétől.*

A megkérdezettek rövid válaszokat adtak. De a tömör megfogalmazásokból is kitűnik: a cél minden dolgozónál azonos: *többet és jobban.*

Szabó Béla

SZÖVEG: KISKUN RAJZ: KOMÁDI

Jó kilátás



Jó kilátása van kellemes üdülésre, ha az IBUSZ-szal utazik.

Üdülés Karlovy Vary-ban (Prágai városnézéssel egybekötve) 10 nap — kb. 2160 forint. — Utazás repülőgéppel.

Ismerkedés Prágával (Pozsonyi és brünni városnézéssel egybekötve) 7 nap — kb. 1320 forint. — Utazás autóbusszal.

De számos más társasutazás között is válogathat az IBUSZ irodáiban.

Így került az élre a Testvériség

Példamutató dolgozók, sportemberek a Landler „erős emberei"

Sportágsoviniszta-e *Orvos András*, a másodszor is országos bajnok *Testvériség* súlyemelőcsapatának edzője? — Erről a kérdésről elég sok szó esett mostanában a *Landler Jenő Járműjavító* sportberkeiben, amikor az egyesület tornatermi beosztásának problémáiról folyt a vita.

SZÁZSZÁZALÉKOS TELJESÍTMÉNY

A nagyon lelkes edző, a súlyemelősport egyik legismertebb magyarországi szerelmese, a kiváló szakember így foglalt állást ebben a kérdésben:

— *A tizenöt esztendős múltra visszatekintő szakosztály, amely az országos csapatbajnokság kivívása mellett — a Budapest- és az országos bajnokságok vonalán — az ifjúsági és a serdülő-aranyérmeket is megszerezte, százszázalékos teljesítménnyel dicsekedhet, s jogot formálhat a szűkre szabott lehetőségek mellett is a mindennapos edzésre a tornateremben!*

A sportkör vezetősége ugyanis megértette a szakosztály gondjainak, kérésének jogosságát, s aligha akadályozzák meg a körülmények még télvíz idején is azt a megérdemelt jogot, hogy a magyar súlyemelés még erősebb fellegvárává váljék a Testvériség.

A VÁLLALATVEZETŐSÉG GESZTUSAI

— *Száz versenyzővel foglalkozunk rendszeresen* — mondja az edző, aki egy alkalommal tagja volt mint versenyző a válogatott csapatnak is, s 1949-ben második volt a főiskolai világbajnokságon. — *Ennyi versenyzőhöz bizony sok idő és megfelelő edzési lehetőség szükséges, ha meg kívánjuk szilárdítani vezető helyünket.*

A súlyemelésről és a Testvériségről a technológiai osztály vezetőjének irodájában beszélgetünk. *Darányi László* szintén szerelmese a sportnak s az üzem sportegyesületének:

— *A Testvériségnek nagy múltja van, hiszen évtizedekkel ezelőtt labdarúgásban, atlétikában és birkózásban is ott volt az élvonalban* — jegyezte meg. — *Most súlyemelésben van az élen.* A vállalatvezetőség — *Fenyvesi István* igazgató és *Petővári László* párttitkár — sok jelét adja annak, hogy őszinte segítője a szakosztálynak. Tavaly télen felszedték a parkettet a tornateremben. Az egyik osztályon lehetőséget adtak ahhoz, hogy a versenyzők folytassák előkészületeiket.

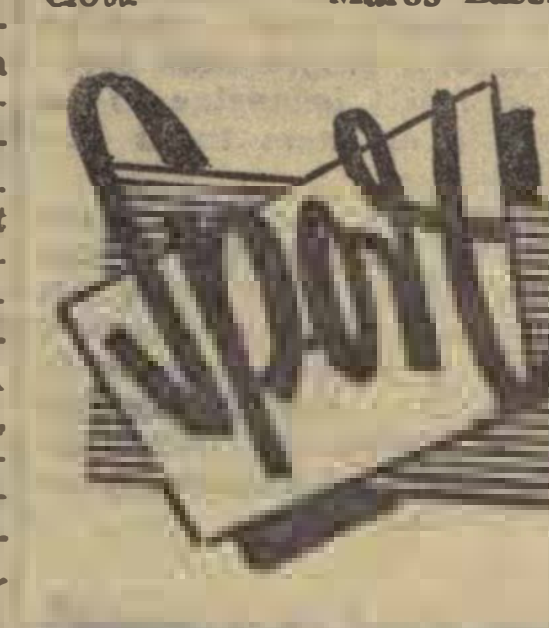
A sikerek legfőbb mozgatórugóiról is szó esik. S erre a kérdésre — mint legavatottabb — Darányi László, Orvos András norma-csoportvezető főnökeként ad felvilágosítást:

— *Bandinak köszönhetünk mindent! Az 1964-es párthatározat óta nagy munkát végez a normák karbantartását illetően is. Ez a feladat teljes embert kíván! Ha a napi feladatokat ellátta, rohan súlyemelői közé, s ott van este nyolc óráig is... Kevesen tudnak annyira lelkesedni és lelkesíteni, mint ő.*

A SIKER RÉSZESEI

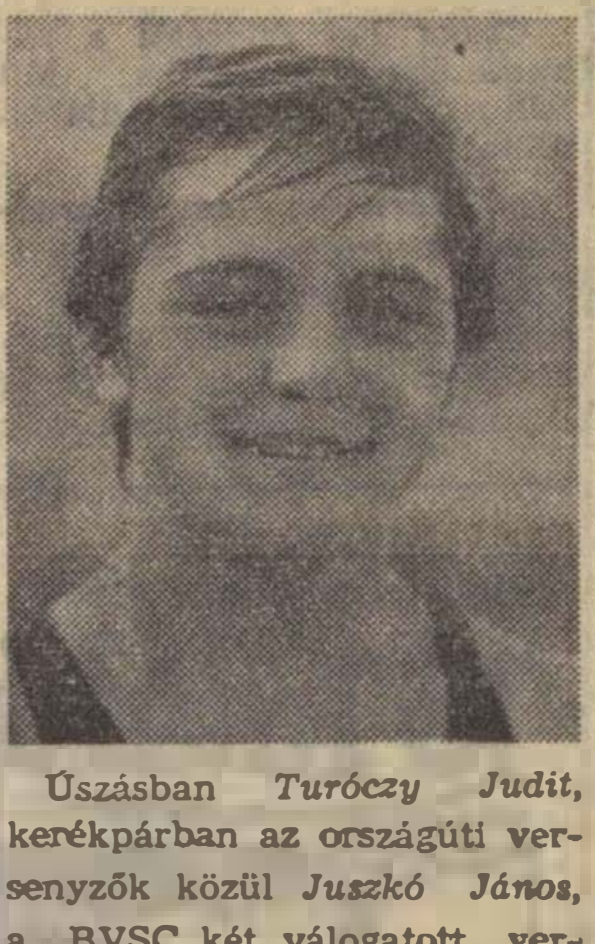
1950-ben még mint normás kezdte szervezni a szakosztályt. Soha nem csüggedt, sokszor kellett újrakezdeni a munkát. Az eredmény a legfelsőbb szinten immár a második évben is bekövetkezett. Akik kivívták: *Nagy Róbert* 25 esztendős energetikus mérnök — a szakosztály legidősebbje — kétszeres EB-ezüstérmes magyar rekorder. A 20 éves *Fedelevits György*, a pehelysúly volt ifjúsági világrekordere, a kocsiosztályon mint lakatos dolgozik, szocialista brigádtag. Kitűnő munkaerő. A 22 esztendős *Szarvas Gábor* is lakatos, ő 1960-ban az ifjúsági, 1965-ben a felnőtt magyar bajnoki címet vívta ki magának. Ifjúsági korában háromszor állított fel világrekordot. *Bakos Károly* raktári tisztviselő 23 éves, kétszeres ifjúsági bajnok, egyszer nyert felnőttbajnokságot, volt ifjúsági világrekorder. *Domány István, Fazekas János* műszerész, *Nagy László* motorszerelő szintén részesei a sikernek, a munkában is helytálló, jó szellemű sportemberek, akik példaképek a Testvériség sportolói előtt.

Maros László



AZ ÉV SPORTOLÓI:

Turóczy Judit és Juszkó János





Úszásban *Turóczy Judit*, kerékpárban az országúti versenyzők közül *Juszkó János*, a BVSC két válogatott versenyzője kapta az év legeredményesebb sportolója címet. A két fiatal versenyző 1965-ben elért eredményével rászolgált a megtisztelő címre.

Felsőbb osztályba léptek

Második éve, hogy a *Pécsi VSK* ökölvívói megnyerték az NB II. nyugati csoportjának bajnokságát, és most végre bekerülhettek az NB I. B. csoportjába. *Most osztályozó nélkül sikerült az NB I. B-be, azaz a felsőbb osztályba lépniük.* Tavaly az osztályozón balszerencse kísérte a csapat szereplését.

Az idei bajnokságban az első forduló néhány mérkőzésétől eltekintve *egyetlen ellenfél sem tudott ellenállni a pécsi vasutasfiúk öklének.* Különösen jól ment a csapatnak a második fordulóban, amikor valamennyi mérkőzésüket megnyerték.

A pécsi vasutas-ökölvívók népszerűek a hazai közönség előtt. Mérkőzéseiken mindig „telt ház" van. A csapat küzdeni akarása, kollektív szelleme kifogástalan. Vezetőik: *Kele István* szakosztályvezető, *Werling Jenő* intéző, *Horváth Géza* edző és *Szaif Géza* segédedző rengeteg szurkoló gratulációját fogadták a bajnokság megnyerése óta, csakúgy, mint a versenyzők valamennyien.

Horváth Géza edzőt kértük meg, készítsen mérleget a versenyzők eddigi szerepléséről.

— *Nehéz feladat ez, hiszen mindenki tudása legjavát adta, aligha lehetne bárkit is kiemelni* — kezdte az edző, és már sorolta is a versenyzőket. — *Egyénileg Gulácsi Gyula tűnt ki, aki félnehézsúlyban versenyzett, minden mérkőzésén győzött, és magyar bajnokságot is nyert. Kitűnően küzdöttek a Bereczky fivérek is. László a középsúlyban, István a váltósúlyban. Csak sérülés miatt vesztettek egy-egy mérkőzést.*

— Kerekes Imre nehézsúlyú ökölvívó most a győri forgalmi és kereskedelmi tanfolyam hallgatója. Edzője elégedett-e a szereplésével?

— *Kerekes külön is dicséretet érdemel, mert bár a közös edzéseken nem vehetett részt* — mondta Horváth Géza —, *minden mérkőzésre eljött, és az őszi fordulóban valamennyit meg is nyerte.* Harmatsúlyú versenyzőnk, *Gombkötő Béla* ugyancsak biztos pont volt a csapatban, egyébként a TBFF szerelője. Ugyanott dolgozik *Peti Béla*, aki a pehelysúlyban és *Rédai József*, aki a nagyváltósúlyban versenyez. Mindketten igen jó küzdőképességről tettek tanúságot a bajnokság során. A légsúlyú *Gard Miklós* a közönség kedvence, az őszi fordulóban mindössze egyszer szenvedett vereséget.

A csapat tehát jól vizsgázott. A hetenként háromszor tartott szorgalmas edzés meghozta gyümölcsét.

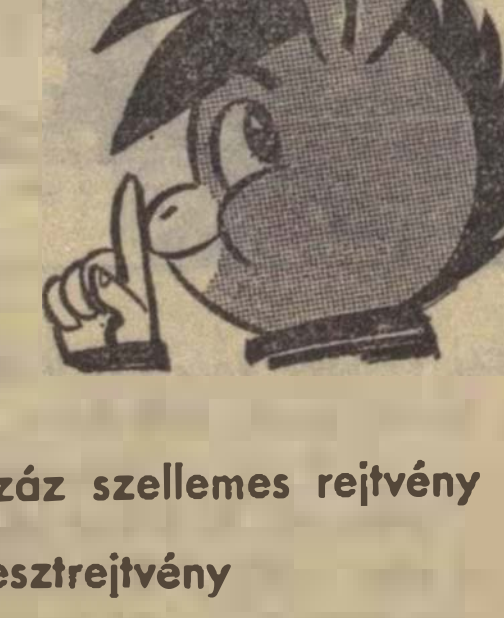
(Lőrincz)

SIESSEN AZ ÚJSÁGÁRUSHOZ

ÉS VEGYEN

FÜLES

ÉVKÖNYVET



260 oldalon több száz szellemes rejtvény

óriáskeresztrejtvény

20 000 forintos pályázat

ÚJ ÉV ELÉ

Szép terveimet áthordom
a Jövő tágabb csarnokába, hol
majd az idő olajozottabb
kerekei között a holnap
megmunkálandó érce zakatol.

Előbb még kedvem kiöntöm
— fáradtságomra —, ami megmaradt,
s mint a vezér, ki új útra készül,
— gépén, lemezek síkján fény ül, —
önti csapágyakba az olajat.

Szép terveimet áthordom
a Jövő csarnokába: — a készet
átvizsgálom: ne legyen okom
röstelkedni régi dolgokon,
ha szorgalom-mércével megmértek.

Fazekas Lajos

Vasutas munkavédelmi felügyelők kézikönyve

KÖNYVISMERTETÉS

Szakszervezetünk kiadásában megjelent a *Vasutas munkavédelmi felügyelők kézikönyve.* A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1963. évi 34. sz. törvényerejű rendeletét, a SZOT elnökségének határozatát a munkavédelmi tevékenységről és számos más, fontos határozatot, útmutatást tartalmazó kézikönyv *hasznos segítője lesz a munkavédelmi felügyelőknek, de nélkülözhetetlen a szakszervezeti bizottságok tisztségviselőinek is.*

Szakszervezeti bizottságaink a kézikönyvben közölt rendeletek, útmutatások ismeretének birtokában minden bizonnyal még eredményesebben tudnak majd tevékenykedni a szolgálati helyeken a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, a biztonságos munkafeltételek megteremtéséért.

Életet mentett a vonatvezető

Juhász P. Imre vonatvezető a *Vámosgyörk—Gyöngyös* állomások között közlekedő ingavonatnál teljesít szolgálatot. Vele történt a következő eset.

A 8835. sz. vonat 15.09 órakor érkezett Vámosgyörk állomás III-ik vágányára. Az ingaszerelvényből kiszálló utasoknak nem volt idejük átmenni a felvételi épület elé, mert a 414. sz. vonat éppen beállt az I. sz. vágányra. Juhász P. Imre a forgalmi iroda felé tartott, amikor az utasok tömegéből *egy 70 év körüli, öreg nénike — minden körültekintés nélkül — botladozó léptekkel az I. sz. vágány közé lépett.* A 414. sz. vonat kb. 15—20 méterre lehetett a nénitől. A vonatvezető, látva a veszélyt, az öreg nénihez ugrott, elkapta a karját s kirántotta a vágányok közül.

A néni űrszelvényen kívül egyensúlyát vesztve, térdre esett. Amikor Juhász P. Imre fölsegítette — *a nénike azon méltatlankodott — hogy vizes lett a szoknyája.*

Kuti Gyula
Gyöngyös

A szerkesztőség üzeni

Keresztesy József, Gyoma; Uglyai Sándor, Nyékládháza; Benke Mihály, Tura; Szűcs Ferenc, Hatvan; Kiss Lajos, Alsóörs; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kuti Gyula, Gyöngyös; Bognár Károly, Tapolca; Volosinovszki János, Debrecen; Kisvárdai János, Antal József, Miskolc; Foki István, Molnár Árpád, Budapest; Behán Rózsa, Kazincbarcika; Szarka Antal, Kaposvár; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor, Cserháti József, Tótka Károly, Szeged; Kovács István, Szombathely; Németh Gyula, Ajka: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szabó István, Gyöngyös; Kalauz Lajos, Szentlőrinc; Vincze József, Taktaharkány; Markos József, Zalaegerszeg; Bognár Károly, Tapolca; Alapi Imre, Pásztó; Héhn László, Bácsbokod; Foki István, Budapest: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

49. számból: 46/1965. KPM. A közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása a MÁV Egészségügyi Kutató Laboratórium és Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás átszervezéséről.

128 999/1965. I/4. C. Dolgozók igazolványával rendelkező utasok éves balesetbiztosítása.

129 558/1965. I/2. C. A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum levelező tagozatára történő felvétel szabályozása.

50. számból: Gy. 274/3022/1965. Szb. F. Vasúti szakmai szabványok kiadása.

HÍREK

— **Mező Imre nevét vette fel** a szolnoki járműjavító Antal János vezette mozdony-szerkocsi lakatos ifjúsági brigádja, a munkásmozgalom mártírjának 60. születésnapja alkalmából.

— **Fennállásának 100. évfordulóját ünnepli** az ogyesszai vasút. A testvérváros, Szeged vasutas küldöttsége Borsodi János igazgató vezetésével elutazott Ogyesszába.

— **Légrúgós vasúti kocsit próbáltak ki** a győri Magyar Vagon- és Gépgyárban. A Budapest—Hegyeshalom között közlekedő kocsit a MÁV szakemberei is rendszeresen ellenőrzik, és mérik a légrúgó kopását, működését.

— **Aluljáró épül Siófokon.** A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium elfogadta a BIB javaslatát, és kétszintes megoldással oldják meg a vasúti pálya keresztezését a Sió vasúti hídja alatt.

— **Száztonnás vasúti teherkocsikat készítenek** a Lengyel Népköztársaság swidnicai vagongyárában. E hatalmas vagonokban ötször annyi teheráru fér el, mint a közönséges vasúti teherkocsiban.

— **50 000 forintos megtakarítást érnek el a gyöngyösi kitérőgyárban** Fazekas Sándor csoportvezető újításával. Míg a régi eljárással 650 darab hevedert vágtak el körfűrésszel, addig ezzel az új szerkezettel ugyanannyi idő alatt 4500 darabot vágnak el.

— **Munkavédelmi őrséget alakított Gyoma állomáson** Lajkó Antal szocialista brigádja. A brigád nagy gondot fordít a megelőzési és a munkavédelmi utasítások betartására.

— **Megkezdték az új típusú akkumulátoros kézi jelzőlámpa** kiosztását Szeged Rókus állomáson. A kiosztást tíznapos szakoktatás előzte meg.

— **Milyen fejlődés várható a vasúton 1980-ig.** Erről tartott konferenciát a TIT Békés megyei műszaki szakosztálya. 1980-ig sor kerül Szajol—Lökösháza közötti vonal villamosítására is.

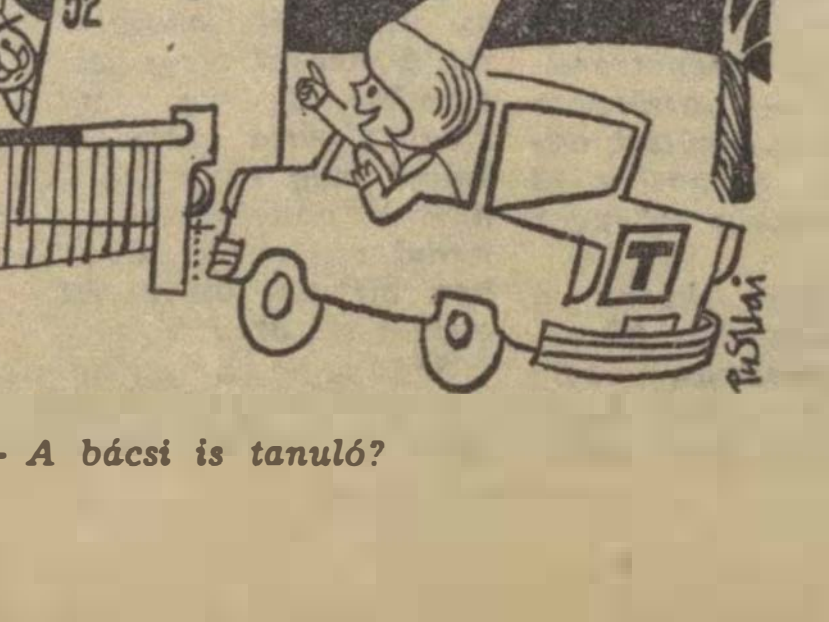
— **Munkaértekezletet tartottak** a bratislavai és budapesti igazgatóság vezetői Sturovón, a közös határállomáson. A tanácskozáson az elegytorlódásokról, átrakásokról, rendezésekről és a tranzit áruk határkezelési idejének csökkentéséről esett a legtöbb szó.

— **Télen is rendben tartják szolgálati helyük környékét** Csörög megállóhely dolgozói. Nyáron különösen szép, gondozott a megállóhely. A dolgozók a szolgálat letelte után féltő gonddal ápolják a virágokat.

— **December 11-én a rádió mikrofonja elé** kerültek a legjobb munkás énekkarok, köztük a szegedi vasutas és a debreceni járműjavító több évtizedes múlttal rendelkező énekkara is.

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—71
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

SZILVESZTERÉJ



— *A bácsi is tanuló?*



— *Óvintézkedés*

(Pusztai Pál rajzai)

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM. 2. SZÁM. Ára 40 fillér 1966. JANUÁR 17.

A MÁV 1965-ben kielégítette a szállítási igényeket

A vasút múlt évi munkájáról, az 1966. évi feladatokról és a kormány bérpolitikai intézkedéseiről tárgyaltak a vasút és szakszervezetünk vezetői

Közös értekezleten vitatták meg január 12-én *a vasút 1965. évi munkáját és az 1966. évi feladatokat* szakszervezetünk, a Vasúti Főosztály, az igazgatóságok és az üzemi vállalatok vezetői, párttitkárai, továbbá a vasutas-szakszervezet megyei bizottsági titkárai. Részt vett a tanácskozáson a VI. kerületi, a Borsod megyei pártbizottság és a szaktanács képviselője is. A szakszervezet Benczúr utcai székházának tanácstermében megrendezett értekezletet *Szabó Antal* főtitkár nyitotta meg, majd *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója tartott részletes beszámolót.

A fontosabb gazdasági mutatók kedvezően alakultak

— *Néhány napja fejeztük be a második ötéves terv utolsó évét, s megkezdtük az új feladatokban bővelkedő harmadik ötéves tervet* — mondotta bevezetőjében. — *Az elmúlt esztendő a párt és a kormány 1964 decemberi határozatának végrehajtására irányuló törekvések jegyében telt el.* 1965-ben a gazdaságosabb munka, a termelékenység fokozottabb emelése mellett igyekeztünk szállítási feladatainkat teljesíteni. A terv 115,5 millió tonna áru elszállítását írta elő. *Az előzetes adatok szerint 111,8 millió tonna árut szállítottunk.* Ez megegyezik a bázis időszak teljesítményével. Ha figyelembe vesszük a szállítási igények éves szintű megoszlását, megállapíthatjuk, hogy az év első részében *szabad kapacitással rendelkeztünk, míg az őszi hónapokban — különösen a negyedik negyedévben — a vasút kapacitását meghaladó igények jelentkeztek,* amelyeket nem tudtunk kielégíteni.

A fontosabb gazdasági mutatók alakulása azt mutatja, *hogy fokozott fejlődés tapasztalható a minőségi munkát illetően.* A teherkocsik statikus terhelése például 1,4 százalékkal emelkedett az előző évihez viszonyítva. *A tehervonatok átlagos terhelésénél 933 tonnás eredményt értünk el, ami 24 tonnával haladja meg az 1964. évi átlagot. Kedvezően alakult a vonóerő fajlagos teljesítménye is. Az egy dolgozó mozdonyra eső elegytonnakilométer tervet 102,30, az előző évihez viszonyítva pedig 106 százalékra teljesítettük.* Sajnos a személyszállító vonatok menetrendszerűsége 0,69 százalékkal rosszabb a célkitűzésnél, de 1,05 százalékkal jobb a bázis időszaknál. A tehervonatok menetrendszerűsége is kedvezően alakult. 1965-ben a tehervonatok 71,28 százaléka közlekedett menetrend szerint. Ez az eredmény 1,28 százalékkal magasabb a célkitűzésnél, s 3,94 százalékkal a bázis időszaknál.

Az eredmények azt igazolják, hogy a műszakfejlesztési, szervezési és egyéb intézkedéseink hatékonyabbak voltak, mint a korábbi években. *Dicséret illeti a vasutasokat is, akik a munkában és az árvízkárok elhárításában egyaránt derekasan helytálltak s szorgalmas munkájukkal hozzájárultak a népgazdaság további fejlődéséhez.*

Növeljük a munka termelékenységét

Az előadó ezután rátért az 1966. évi feladatok ismertetésére. Mivel feladataink nagyobbak a tavalyinál, nyomatékosan felhívta a gazdasági vezetők, a mozgalmi szervek vezetőinek figyelmét: *érezzék elsőrendű kötelességüknek, hogy a jelentkező szállítási igényt a lehető legkevesebb élő és holt munka felhasználásával oldják meg.* Jóllehet, hogy a szállítási teljesítmények felfutása — az 1965-ös évet kivéve — kisebb, mint a korábbi években volt, *mégis fokozott mértékben szükséges a munka termelékenységének növelése, az indokolatlanul magas költségek csökkentése.* A megnövekedett szállítási feladatok megoldása érdekében gondoskodni kell a vasúti helyhez kötött berendezések és a gördülő anyag kellő karbantartásáról, s az egyes állóeszköz csoportok megfelelő fejlesztéséről.

Ezután az 1966. évi beruházási és felújítási keret nagyságával, s mikénti felhasználásával, valamint a vasúti iparral foglalkozott a miniszterhelyettes, majd így folytatta:

— *Mint már említettem, a vasúti szállítási feladatok felfutása megköveteli a vasúti berendezések fejlesztését és rekonstrukcióját. Ezt nagyrészt a beruházási és felújítási keretből végezzük el, de megoldunk műszaki fejlesztési feladatokat a műszakfejlesztési alap terhére is.*

Új vonó- és vontatott járművek

A vasút műszaki rekonstrukciójának tervszerű fejlesztésének egyik legfontosabb láncszeme, a vontatás korszerűsítése 1966-ban is jelentős lépéssel halad előre. Az elavult és gazdaságtalan gőzvontatás kiszorításának tovább fokozása érdekében *1966-ban 34 új villamosmozdonyt, 90 új Diesel-mozdonyt — ezenbelül 30 darab 2000 lóerős nagy teljesítményű vonali mozdonyt — szerzünk be.* Ennek következtében 1966-ban az egyes vontatási nemek részaránya az összes elegykilométer-teljesítményben a következők szerint alakul: *gőzvontatás 58, a villamosvontatás 17, a Diesel-vontatás pedig 25 százalék lesz.*

Míg néhány évvel ezelőtt a gőzvontatás az összteljesítményben úgyszólván egyeduralkodó volt, addig 1966-ban *az összteljesítmény 47 százalékát már korszerű mozdonyok bonyolítják le.* A villamos- és Diesel-mozdonyok kedvező energiafogyasztásukkal, nagyobb utazási sebességükkel, nagyobb vontatott elegysúlyukkal, kisebb személyzeti és fenntartási, illetve karbantartási költségükkel számos üzemi és gazdasági előnyt biztosítanak. Így csupán 1966-ban a korszerű vontatási nemek részarányának növekedéséből *130 millió forint üzemköltségmegtakarítás várható.*

Tovább bővül a MÁV kocsiparkja is. A beszerzési tervben *230 darab új négytengelyes személykocsi szerepel. Ezenkívül beszerzünk 3600 darab korszerű, nagy raksúlyú teherkocsit,* ami tovább növeli teherkocsi parkunk raksúly kapacitását és a statikus terhelésnek a múlt évi 18,6 tonnáról 18,8 tonnára tervezett emelését teszi lehetővé.

Folytatjuk a villamosítást a miskolc—szerencs—nyíregyházi vonalon. S az év végére Nyíregyháza északi kitérőig felvesszük a villamos forgalmat. Így újabb 87 kilométer hosszú vonalszakaszt kapcsolunk be a villamosüzembe.

Az előadó ezután a pályák korszerűsítésével, az állomások fejlesztésével, a távközlő és biztosítóberendezések korszerűsítésével foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy tovább folytatjuk a nemzetközi jelentőségű és az iparvidékek összeköttetése szempontjából fontos vonalak már megkezdett felépítménycseréjét. Ezek közül jelentősebbek a *Kiskunfélegyháza—Szeged,* a *Szabadbattyán—Tapolca,* a *Kaposvár—Gyékényes* közötti vonalak felépítménycseréje. Az idén befejezésre kerül a 100 éves *Szombathely—Nagykanizsa,* a *Győr—Sopron* közötti vonal felújítása és megkezdik a *felsőzsolca—hidasnémeti* és a *székesfehérvár—komáromi* vonal felépítménycseréjét.

Az állomások fejlesztési munkái közül a *szolnoki* rekonstrukciót, *Cegléd, Salgótarján-külső, Somoskőújfalu, Nagykőrös, Lökösháza* és *Rákosrendező* állomás korszerűsítése, továbbá a villamosításra váró szerencs—nyíregyházi vonal még hátralevő állomásainak bővítését kell megemlíteni. Továbbra is változatlanul folyik *Záhony átrakó körzet fejlesztése.*

Ebben az évben 13 állomáson helyeznek üzembe váltó- és vágányfoglaltságos állomási biztosítóberendezést. Ezenkívül önműködő vonali térközbiztosító berendezést létesítenek *Tárnok—Martonvásár, Nyékládháza—Felsőzsolca, Rákos—Rákoshegy. Budapest Déli pu—Kelenföld, Rakamaz—Nyíregyháza, Szolnok—Szajol, Budapest Ferencváros—Kőbánya-felső* között. Félig önműködő térközbiztosító-berendezést helyeznek üzembe *Hatvan—Füzesabony* között.

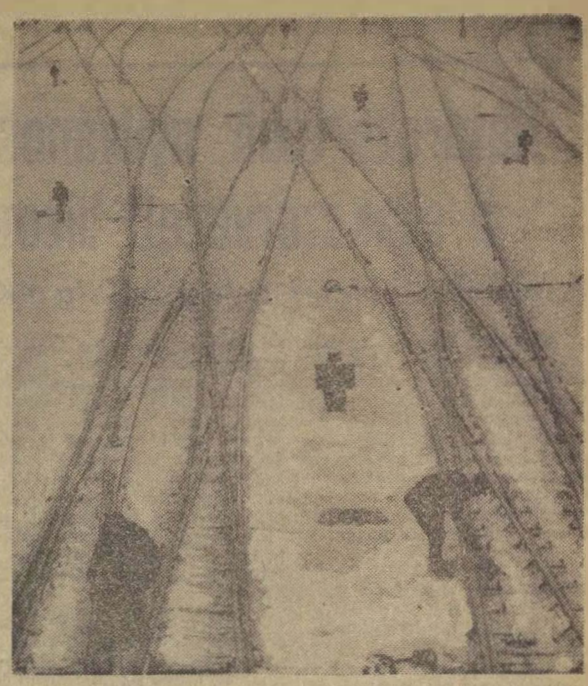
Gondoskodás a dolgozókról

A korszerűsítésre kerülő létesítmények ismertetése után a vasutasok egészségének és testi épségének fokozott védelme érdekében soron következő tennivalókról, az egészségügyi hálózat bővítéséről tájékoztatta a résztvevőket a miniszterhelyettes.

Elmondotta, hogy új üzemi orvosi rendelő épül *Tuzsér* és *Celldömölk* állomá-

(Folytatás a 3. oldalon)

ITT A TÉL



Az országszerte megindult havazás, a hófúvások megnehezítették a vasutasok ilyenkor télen egyébként sem könnyű munkáját. Minden szolgálati helyen nagy szükség van arra, hogy dolgozóink körültekintően, lelkiismeretesen végezzék munkájukat. Pontos, fegyelmezett munkával lehet igazán elejét venni a baleseteknek.

(MTI Foto — Lajos György felv.)



Ajándékműsor — ifjúsági bál

Az 1965. évi őszi forgalmi versenyben legjobb eredményt elért ifjúsági brigádoknak január 22-én adják át a *KISZ Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége és a MÁV Vezérigazgatósága* dicsérő oklevelét a vele járó pénzjutalommal. Az ünnepségre *Budapesten az Északi Járműjavító ÜV. Törekvés Művelődési Házában* kerül sor. A jutalmak átadása után az ifjúsági brigádokat ajándékműsor köszönti, majd a műsort reggelig tartó ifjúsági bál követi. A műsorban fellépnek: a *KISZ Központi Művészegyüttese, Toldi Mária, Ambrus Kyri,* a *Balikó* testvérek, *Korda György* és több neves művész. A tánczenét *Balassa Tamás* tánczenekara szolgáltatja.

ÚJ MEGYEI BIZOTTSÁG

A szakszervezet *Pest—Nógrád* megyei bizottsága 1966. január 1-től különvált. A Pest megyei bizottság változatlanul a Keleti pályaudvar érkezési oldalán székel, titkára *Hontvári József.* A Nógrád megyei bizottság titkára *Solymosi Rudolf,* a megyei bizottság székhelye Salgótarján. Az újonnan létrehozott megyei bizottság január 12-én tartotta első ülését Salgótarjánban.

Szovjet vasúti műszer- és gépkiállítás a fővárosban

A MASINOIMPORT szovjet külkereskedelmi vállalat rendezésében *vasúti műszer- és gépkiállítás nyílik január 20-án a szovjet külkereskedelmi kirendeltség Bajza utcai épületében.*

A kiállítás alkalmával — amely január 20-tól 30-ig tekinthető meg — érdekes reklám- és szakmai filmeket is bemutatnak az érdeklődő szakembereknek.

Magyar és csehszlovák vasúti vezetők tárgyalásai Budapesten

Alois Indra közlekedésügyi miniszter vezetésével — *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter meghívására — csehszlovák közlekedési küldöttség járt hazánkban, s tárgyalásokat folytatott a két ország vasúti együttműködésének fejlesztéséről. A tárgyalásokon csehszlovák részről *Matei Tichy* és *Frantisek Rehák* miniszterhelyettesek, magyar részről *Rödönyi Károly* és *Földvári László* miniszterhelyettesek is részt vettek.

A tárgyaló felek megállapították, hogy a két ország közötti export-import forgalom, valamint a többi baráti ország külkereskedelmi forgalmával összefüggő tranzitszállítás jelentős mértékben fejlődött. *A forgalom gyorsütemű bővülése mindkét ország közlekedési (elsősorban vasúti) szerveit nagyobb feladatok elé állítja.* A magyar—csehszlovák vasúti együttműködés legfontosabb kérdéseit érintő hasznos véleménycsere után a tárgyalófelek megállapodtak abban, hogy

a növekvő szállítási feladatok időbeni teljesítése végett mindkét vasút megteszi a szükséges intézkedéseket,

továbbmélyítve az eddig is rendkívül hasznos baráti együttműködést. Fokozott figyelmet fordítanak a vasúti forgalom folyamatosságára, s *vizsgálatokat folytatnak a nemzetközi forgalmat gyorsító technológiai, szervezési és fejlesztési intézkedésekről.* Közös javaslatokat dolgoznak ki a Csehszlovákiából hazánkba, illetve Magyarországról Csehszlovákiába induló, valamint tranzitirányvonatok összeállítására is.

Eredményesen zárult az év Nyékládházán

Nyékládháza állomás 1965. évi szállítási tervét az előző évihez viszonyítva 4 százalékkal növelték. A felemelt tervet november 30-ig *457 tonnával túlteljesítették.* Kavicsból 944 vonattal 1 millió 14 636 tonnát továbbítottak. *Az irányvonati tervet a tervezett 55 százalékkal szemben 63 százalékra teljesítették.*

Az állomáson újjászervezték a szocialista brigádmozgalmat. Az új brigádok igen jól dolgoznak. Főleg ennek tudható, hogy az őszi forgalmi célkitűzéseket túlteljesítették

Jutalmat kaptak a legjobb újítók

A *szombathelyi járműjavítóban* jelentős fejlődést ért el az újítómozgalom. 1964-hez viszonyítva majdnem megduplázódott az az összeg, amit a vállalat megtakarított a dolgozók újításai eredményeként.

Míg 1964-ben 360 000, addig 1965-ben több mint 700 000 forint volt az újításokból megtakarított összeg.

Az újítások után 1964-ben 24 000, 1965-ben 50 000 forintot fizettek ki.

Az üzem legeredményesebb újítójának *Horváth Lajos,* a karbantartó osztály bádogos csoportvezetője bizonyult. Egymaga

85 000 forint értékű megtakarítással járult hozzá a vállalat újítási eredményeihez.

Őt *Feitl Dezső,* a kocsijavító osztály futórészlegének lakatos csoportvezetője követi 60 000 forintos megtakarítással.

A vállalat vezetői a közelmúltban értékelték az újítómozgalom 1965. évi eredményeit, *s a legjobb újítók között 15 000 forint értékű tárgyjutalmat osztottak ki*

Határozottabb, nyilvánosabb munkát a szakszervezeti bizottságoknál

A budapesti bizottság vizsgálata a Keleti csomóponton

Több mint két éve annak, hogy szakszervezetünk VI. kongresszusának határozatai kiterjesztették a szakszervezetek jogkörét, a bizottságok tevékenységét, s ezzel felelősségüket is. Érdemes tehát mérlegre tenni, milyen módszerrel és meddig jutottak a tisztségviselők Budapest egyik legfontosabb vasúti csomópontján.

Szél-s körű vizsgálat

A budapesti bizottság elnöksége tízhónapos brigádvizsgálat alapján a közelmúltban tárgyalta meg a *Keleti vasúti csomópont közel 750 szakszervezeti tisztségviselőjének munkáját.* A vizsgálat kiterjedt a szakszervezeti és műhelybizottságok nevelő- és érdekvédelmi munkájára, a választott tagok egyéni tevékenységére, e szervek kollektív munkájára, valamint a szervezeti szabályzat érvényesítésére.

A szakszervezeti bizottságok érdekvédelmi és irányító munkája javult a korábbi évekhez viszonyítva. A kapkodás és bátortalan tapogatódzás helyett tervszerűbben dolgoznak. Javult a vezetőségek kollektív munkája is. Egy-egy időszak munkatervét kollektívan készítik el, és a tagság javaslatai után a taggyűléseken hagyják jóvá. Javult a szakszervezeti bizottsági ülések előkészítése, a vezetőségi tagok aktivitása. A szakszervezeti bizottságok munkájára kedvezően hatott az is, hogy a vezetőségi üléseken 4—5 napirend helyett csak egy-két fő kérdést vitatnak meg.

Egészségesen fejlődik a szocialista versenymozgalom is. *437 munkabrigádban több mint 3500 dolgozó tömörül, és mintegy 1225 dolgozó küzd a szocialista brigádcím elnyeréséért,* illetve már elnyerte azt. A csomópont szolgálati helyei egy tényező kivételével élüzem szint felett teljesítették a tervet.

Amin javítani kell

A közel tíz hónapig tartó vizsgálat sokoldalúságának hasznа *nem csupán az, hogy az eredményeket és a helyes munkát vette számba,* hanem segítette a vezetőségek és a tagság kapcsolatait a vezetőség tagjainak együttműködését, továbbá a vezetés módszereit is tanulmányozta. Módszereket keresett a szakszervezeti demokrácia kiterjesztésére, a tagság érdekeinek jobb szolgálatára, a csomóponti szakszervezeti egység további erősítésére. *E vizsgálat során számos olyan hiányosságot állapítottak meg, melyek hátráltatják a határozatok sikeresebb végrehajtását, a tagság érdekeinek jobb képviseletét.*

A szakszervezeti és műhelybizottságok munkaterve közül például kevés tartalmazza a célkitűzések végrehajtását biztosító feladatok elvégzését, sorrendjét. Ezen változtatni kell.

Az is hiba, hogy azoknál a szakszervezeti bizottságoknál, ahol műhelybizottságok is működnek, *kevés figyelmet fordítanak a szakszervezeti csoportok munkájának módszeres javítására, ellenőrzésére,* a bizalmiak munkájának javítását szolgáló jó módszerek terjesztésére és a személyes foglalkozásra.

A tagság egészének érdekképviseletét még mindig károsan befolyásolja, hogy a vezetőség tagjai csupán „reszortos"-nak és nem az egész tagság érdekeit képviselő választott szakszervezeti vezetőnek tartják magukat. E nézet ma még sok esetben bátortalanságot, a szakszervezeti munka más területei iránti érdektelenséget, nem ritkán pedig egy-egy vezetőségi tagnál csupán a szűkebb munkahelyi kollektíva érdekeinek képviseletét jelenti.

Rugalmasabb munkát

A szakszervezeti bizottságoknál még ma is előfordul, hogy a társadalmi bizottság, a munkabizottság, a műhelybizottság és a bizalmiak véleménye nélkül készített beszámolók alapján tárgyal a vezetőség.

Rugalmasabb és következetesebb munkát kell követelni az alapszervezetek titkáraitól is. A változások ellenére számos szakszervezeti bizottsági titkár még ma is gyakorol olyan jogokat, amelyek a szakszervezeti bizottság vezetőségére, a szakszervezeti csoportokra, sőt nem ritkán éppen a tagságra tartozik. Egyes tisztségviselők bérkérdésekben, jutalmak, üdülőjegyek elosztásában, különböző kitüntetések keretfelosztásában vagy odaítélésében személyesen foglalnak állást. Pedig e kérdésekben a szakszervezeti alapszabály félreérthetetlenül szabályozza a jogköröket. Megsértése pedig a kollektív vezetés és a szakszervezeti demokrácia megsértését jelenti.

A vizsgálat olyan hibát is feltárt, *hogy a titkárok két vezetőségi ülés között végzett munkájukról nem számolnak be rendszeresen a kollektívának,* továbbá a VFF., a BBFF és az I. pályamesteri szakasznál *a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati vezetők együttműködése nem kielégítő.* Munkamódszerük, munkastílusuk nemegyszer hibás, törvényellenes intézkedésekhez vezet.

A szakszervezeti bizottságoknak még több határozottságra, tudatosabb, célratörőbb munkára van szükségük. Nem tartja kielégítőnek a budapesti bizottság azt sem, hogy a szolgálati helyek vezetőit a szakszervezeti bizottságok csak a termelés, a takarékosság és munkavédelmi helyzetről számoltatják be. Olyan fontos területekről viszont, mint a vezetők, középvezetők nevelési tevékenysége, már nem esik szó.

Nagyobb nyilvánosságot

Amellett sem lehet szó nélkül elmenni, hogy egy-egy vezetőség azonos témáról *két-szer-háromszor is tárgyal, közben pedig minden marad a régiben.* Nem egy olyan példát talált a vizsgálat, hogy helyes, fontos kérdéseket tűzött a vezetőség napirendjére, de a tárgyaláson érdemi határozatok végrehajtásáért felelős személyek kijelölése nélkül *„lezárták"* a témát.

A szakszervezeti bizottságok munkájának *nem biztosítanak megfelelő nyilvánosságot.* Pedig így tudnák igazán lehetővé tenni a vezetőség munkájának a tagság részéről történő rendszeres ellenőrzését. Nem tartanak nyilvános vezetőségi üléseket sem. Még az olyan módszereket sem alkalmazzák, hogy a szakszervezeti bizottsági ülés napirendjét egy-két héttel korábban kifüggesztenék, hogy a tagság véleményt, bírálatot vagy javaslatot mondhasson az adott területről. Nem hozzák nyilvánosságra a szakszervezeti bizottsági ülések határozatait sem.

Figyelmet érdemlő a budapesti bizottság saját munkájáról szóló állásfoglalása is, mely szerint *növelni kell a helyi segítségadást, amely a fejlődés ellenére sem kielégítő.* A részmunkába, a módszerek kialakításához valóban nagyobb segítséget kell adni. Helyén való határozat ez máshová is!

Kovács János

A 100. születésnap



A 100 éves Lőrincz János

Ritka születésnapot ünnepeltek január 12-én Miskolcon a Zrínyi utca 2. szám alatti földszintes ház egyik kis lakásában. *Lőrincz János nyugdíjas miskolci vasutast köszöntötték 100. születésnapján* a nagy család, a vasutasok képviselői, a szakszervezet Borsod megyei bizottságának és a tiszai pályaudvar mozgalmi szerveinek küldöttei.

Az ünnepelt meghatottan fogadta a gratulációkat, s a kedves ajándékokat, amivel elhalmozták. Szakszervezetünk elnöksége például *a születésnap alkalmából 1000 forint rendkívüli segélyben részesítette* a miskolci személypályaudvar egykori kalauzát.

Lőrincz János nagyon régen, még a századforduló előtt, pontosabban 1892-ben került a vasúthoz. A *Gömöri* pályaudvaron kezdte, mint raktári munkás. Később a személypályaurvarra helyezték, ahol mint fékező, kalauz és kezelő teljesített szolgálatot. A leggyakrabban *Miskolc—Kassa—Fülek* között utazott. De gyakran járt a budapesti vonalon is.

Mindig szókimondó ember volt, ezért szolgálati felettesei nem szerették. A gyakori zaklatások miatt 1913-ban 47 éves korában 22 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba ment. *A vasúttól azonban nem szakadt el.* Annak idején tagja volt a miskolci vonatkísérők egyesületének. A *Vasutas Biztosító Egyesületnek,* a miskolci vasutas klubnak és a *Miskolci VSC-nek* jelenleg is pártoló tagja. Míg egészségi állapota megengedte, rendszeresen látogatta a vasutas csapat hazai mérkőzéseit.

—vi—

Megmozdult Angyalföld

Budapest—Angyalföld állomáson serény munka folyik. Két tolató mozdony csak az érkező, induló és az átmenő elegyet dolgozza fel. Az állomásról havonta 15—16 ezer kocsi indul. A kocsirendezői gárda 1965 közepéig *emberfeletti munkát végzett,* mert a létszámhiány miatt 21 helyett csupán 8—10 kocsirendezőre hárult minden.

Dicséretükre válik, hogy fennakadás és nagyobb baleset nélkül oldották meg nehéz feladatukat.

Az év második felében sikerült a kocsirendezői létszámot is feltölteni, ez sokat segít, *de ha Rákosrendező „bedugul", akkor Angyalföld is feltöltődik.*

Az állomás nagyon régen nem volt élüzem, pedig a végzett munka alapján megérdemelték volna. De nem volt meg az egyetértés, a dolgozók nem tudtak szót érteni egymással. Különböző meggondolásokból csoportokra tagozódtak. 1963 végétől azonban fokozatosan javult a helyzet. *A pártszervezet élére állt a kevés számú, de lelkes, kezdeményezőkészséget mutató csoportnak. Felvette a harcot a széthúzás ellen, s minden erejével támogatta a szakszervezeti bizottság fáradozását, amelyet a szocialista brigádmozgalom életrehívása érdekében végzett.* A harc eredményes volt. 1964. elején a három rendelkező szolgálattevővel az élen, három brigád indult harcba a szocialista brigád cím elnyeréséért. Az első év még nem hozott teljes sikert. Az 1964. évi teljesítmények alapján egyik brigád sem érdemelte ki a szocialista brigád címet. A múlt évi munkájuk után azonban mindhárom brigád esélyes a címre. Egyik céljukat, a jó kollektíva megteremtését, sikerült elérni.

Két dolgozónak a kollektíva segített a forgalmi és önállósító szakvizsga megszerzésében, két női dolgozó pedig vonatvezetői, többen váltókezelői és kocsirendezői vizsgát tettek.

Hatan tanulnak az általános iskolában, ketten technikumban, illetve gimnáziumban, egy dolgozó felsőfokú vasút-forgalmi technikumot végez.

Nagy László

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Mit kell túlmunkának tekinteni

A pécsi igazgatóság területén foglalkoztatott tartalékos dolgozók kérdezik: lehet-e 12/24-es forduló szolgálatos munkaidővel foglalkoztatott dolgozót a nappali 12 órás szolgálat utáni napon más szolgálati helyre, ugyancsak nappali szolgálatra vezényelni. Így ugyanis nincs meg a 24 órás — két munkanap közötti — pihenőidő.

A 12/24-es forduló szolgálat szerinti munkaidőben foglalkoztatott dolgozókat *minden 12 órai szolgálatot követően 24 óra pihenőidő illeti meg,* függetlenül attól, hogy a szolgálat nappalra, vagy éjszakára esik.

Másféle, — ettől eltérő — szabály a tartalékosok 12/24-es fordulóban való foglalkoztatására sincs. Amennyiben a rendszeres fordulóktól való eltéréssel — tehát a rendes pihenőidő megrövidítésével vezényelnek valakit szolgálatba, *a rendes fordulók szerinti munkaidőn felül végzett munkát túlmunkának kell tekinteni,* és a túlmunka elrendelésére és megváltására vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Az Mt. 41. §. (3) bekezdése szerint *„a dolgozó a túlmunkát elrendelő utasítást köteles teljesíteni".* A dolgozó tehát akkor is tartozik szolgálatra jelentkezni, ha a vezényelésre jogosult vezető 24 órai pihenő biztosítása nélkül vezényli munkára, de ilyen esetekben is biztosítani kell az Mt. 46. §-a szerinti két munkanap közötti minimális 8 órás zavartalan pihenőidőt.

A forgalmi végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott dolgozók túlmunkájára a MÁV *Hivatalos Lap* 1963. évi 6. számában közzétett 101 615/1963. I/2. B. sz. utasítás szabályai a mérvadók. *E szabályok szerint a helyi szakszervezeti bizottság előzetes hozzájárulása esetén is csupán havi 24 órai túlmunkát rendelhetnek el.* (V. ut. 25. §.) Az ezt meghaladó túlmunka elrendeléséhez a miniszternek a szakszervezettel egyetértésben adott engedélye szükséges. (A felmerült túlmunkáért pedig az azonos tartamú szabadidőt legkésőbb a túlmunkát követő hó végéig ki kell adni. (R. 6. §. 2. pont.)

A tartalékos dolgozók — beosztásuk természeténél fogva — nem egyetlen szolgálati hely munkarendje szerint végzik munkájukat, hanem mindig annak az adott szolgálati helynek a munkarendje szerint, ahol éppen szolgálatot teljesítenek. *Vezénylésük éppen ezért nagy körültekintést kíván, mert a — 12/24-es fordulóban — a tartalékos dolgozókat is megilleti minden 12 órai munkát követő két munkanap közötti 24 órás pihenőidő.* Amennyiben a pihenőidő megrövidítésével a 24 órai pihenőidő előtt vezényelnek valakit munkára, a túlmunkára vonatkozó szabályokat kell alkalmazni, mind a munka elrendelésénél, mind pedig a túlmunka megváltásánál.

Kinek jár idegennyelv-pótlék?

Héhn László ellenőr írja Bácsbokod állomásról: 25 évi vasúti szolgálattal rendelkezem. Két idegen nyelvet beszélek. A megfelelő nyelvvizsga megszerzése után milyen beosztásra számíthatok? Jelenleg mint forgalmi szolgálattevő teljesítek szolgálatot.

Az idegen nyelvtudás igazolásának rendszeréről a Művelődésügyi Miniszter 6/1965. (VII. 16.) M. M. számú rendelete és ezzel együtt a vasutas dolgozókra vonatkozóan a *Hivatalos Lap* 1965. évi 45. számában közölt 127 021/1965. I/2. C. sz. utasítás intézkedik.

Ezek szerint azoknak a MÁV dolgozóknak, *akik beosztásuknál fogva idegen nyelvvizsgára kötelezettek szakmai nyelvi anyaggal bővített vizsgát kell tenniök.* A szakmai nyelvvizsga anyagát a KPM I/2. Személyzeti és Munkaügyi Szakosztálya jelöli ki. Ez a szerv jelöli ki a szakcenzort is.

Az idegen nyelvtudás igazolására a budapesti *Eötvös Lóránd Tudományegyetem* sikeres vizsga alapján vizsgabizonyítványt ad ki. (Ez a bizonyítvány azonban egyetemi végzettséget nem igazol.)

Az idegen nyelvtudás igazolása egymagában nem jár anyagi elismeréssel, e címen semmiféle pótlékot nem fizetnek, továbbá nem jár azzal a következménnyel sem, hogy a vizsgázót olyan munkakörbe kell helyezni, ahol nyelvtudását hasznosítani tudja. Ha azonban az általa betöltött munkakörben valamely idegen nyelv tudása nélkülözhetetlen, vagy hasznos, akkor az idegen nyelv használatáért — *ha nyelvtudását igazolja,* — bérpótlékot kell kapnia.

Az idegen nyelvtudás anyagi elismeréséről egyébként az 1964. évi 46. sz. *Hivatalos Lapban* közölt 127 125/1964. I/2. B. sz. utasítás intézkedik, melynek mellékletei felsorolják azokat a munkaköröket, ahol az idegen nyelvtudás szükséges, illetve nem szükséges, de hasznos.

„Nyíló búzavirág"

Salgótarján-külső állomás kereskedelmi hivatalnoka *Kövér Ferenc* főintéző, ismert nótaszerző. Eddig mintegy 300 nótát komponált. Szobája falán oklevelek, babérkoszorúk, a sikeres múlt. Az öreg zongorán pedig nótafüzetek, papírra vetett felejthetetlen dallamok.

Hogyan lett nótaszerző? Erről így vall:

— *Művészcsaládból származom. Apám drámaíró, anyai dédanyám testvére volt Madách Imre édesanyjának. Nagybátyám pedig a 30-as években a Színművészeti Főiskola titkára volt. Édesapám már hatéves koromban hegedűlni taníttatott.*

AZ ELSŐ DAL

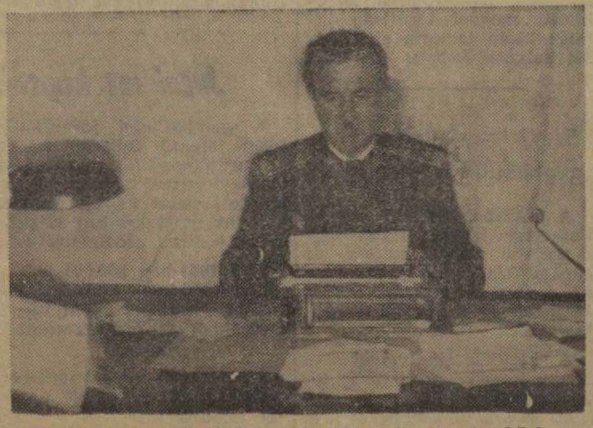
— Az első siker?

— *Hétéves voltam. Kácsfürdőn majálist rendeztek. Balogh Ernő cigányzenekara muzsikált. Egyszer csak zenetanárom felesége kis asztalkát tett a zenekar elé, és arra állított, hogy vezényeljek. Ütemérzékem megtetszett nemcsak a szép számú közönségnek, hanem a zenekar tagjainak is.*

Az első dalt a szerelem ihlette bennem. *Balogh Ernő* mezőkövesdi cigányprímással közösen szereztük a *Tavasz vagy te nékem, tavasz* című dalt. A következő, a szinte népdalos *Szombat este illik csak a leányhoz járni* kezdetű csárdás volt. Ezt *Vörös Sári* elsőként vette fel műsorába.

— A sok dal közül melyiknek volt legnagyobb sikere?

— *A Nyíló búzavirágnak, amely 1947-ben született. Volt olyan hét, amikor a rádióban négyszer is elhangzott. Az Odeon Hanglemezgyár már az első évben hanglemezre vette.*



Kövér Ferenc főintéző szolgálati helyén, munka közben (Tőzsér Ernő felvétele)

... ÉS JÖTT A TÖBBI

Szerénységből nem folytatja nótái sikerét, pedig érdemes hallani róluk. Szerzői estjei után igen sok köszönőlevelet kapott. *Utry Anna* 30 éves, *Nyiri Erzsi* 15 éves énekesi jubileumán a Zeneakadémián is felcsendültek a *Nyíló búzavirág* lágy dallamai. Az ötévenként megjelenő *Szól a nóta 4.* füzetében — 1965-ben — 55 magyarnóta és népdal között ott találjuk a Nyíló búzavirágot is.

S ezután jött a többi, a *Tagadjon ki mindenki,* a *Tarjánba, Tarjánba* és a filmdalok — közöttük a *Régi dal* című filmben nagy sikert aratott a *Ne vegyétek észre, hogy a szemem könnyes* című szerzeményem.

— Jelenleg is komponál?

— *A Műdal Bíráló Bizottsághoz nemrég küldtem egy csárdást. Szövegét és zenéjét jónak találták.*

Együtt dolgozom ma is élő neves szerzőkkel, a 89 éves *Nádor Józseffel, Schach Mankával, Morvai Károllyal és dr. Kiss Angyal Ernővel.* De *Ádám* professzorral is van közös szerzeményünk. A nótaszerzés mellett melodráma írásával is foglalkozom.

— Tervei?

— *Még több időt, nagyobb gondot fordítani a nótaszerzésre.*

Tőzsér Ernő

A MÁV 1965-ben kielégítette a szállítási igényeket

(Folytatás az 1. oldalról)

son, a *debreceni* és a *miskolci* járműjavítónál. *Nagykanizsa* és *Kaposvár* állomáson új fogorvosi rendelőt építenek. *Folytatódik a szolnoki MÁV-kórház építése és befejezik a szombathelyi rendelőintézet bővítését.* Egészségügyi és munkavédelmi szempontból mintaállomássá fejlesztik *Debrecen*, *Győr* és *Hatvan* állomásokat.

Foglalkozott a beszámoló a vasutas dolgozók országszerte fennálló nehéz lakáshelyzetével is.

— *A vasutasok lakáshelyzete közismert* — hangsúlyozta Rödönyi elvtárs. — *A lakáshiány enyhítésére a harmadik ötéves tervben Budapesten a Landler lakótelepen három, egyenként 12, Kelenföldön egy 43 lakásos lakóház épül. A vidéki csomópontok közül Pécsett két egyenként 6 lakásos lakóház, Győrött 11, Debrecenben 18, Miskolcon 36, Szombathelyen 12, Békéscsabán 42, Nyíregyházán 41 lakásos lakóépületet építenek. Ezenkívül több helyen kisebb típuslakóépület létesítését is tervbe vettük. A felsorolt építkezések részben már megkezdődtek.*

Dolgozóink szociális körülményeinek javítását szolgálják *az új öltöző-mosdók és új üzemi étkezdék*, amelyek létesítését több szolgálati helyen is tervbe vették.

Tervszerű létszámgazdálkodás

A beszámolóban jelentős teret kapott *a termelékenység további növekedését szolgáló tervszerű létszámgazdálkodás.* A munkaerőgazdálkodás felhasználása érdekében tett intézkedésekkel már a múlt évben is jelentős eredményeket értünk el. *Közel 1500 szolgálati helyen készült új létszámmegszabás a forgalmi nem utazó és az alkalmazotti állománycsoport valamennyi munkakörében.* Ezeken a szolgálati helyeken a további létszámgazdálkodást a szolgálati főnökökre és az igazgatóságra bízták. *Létszám- és bérgazdálkodás tekintetében 1966-ban valamennyi vezető hatáskörét növelni kívánja a vezérigazgatóság.* Ezért olyan rendelkezés született, hogy a tervhez képest tartós létszámmegtakarításra kerül sor, s ennek kedvező anyagi hatását elsősorban ott éreznék, ahol a kevesebb létszám miatt a dolgozók többletmunkát végeznek. *Így a megtakarított létszám felszabaduló béralapjának 40 százaléka felett a szolgálati vezető szabadon rendelkezik.* A bért a mozgalmi szervekkel egyetértésben munkaköri béremelésre használhatja fel.

A munkaszervezés és a munkafegyelem megjavítása révén megtakarítható létszám realizálása ezentúl *kizárólag a szolgálati főnökök és az igazgatóság hatáskörébe tartozik.* Itt a miniszterhelyettes külön hangsúlyozta, hogy ebbe a kérdésbe a Vasúti Főosztály nem szól bele, erre vonatkozólag külön rendelkezést nem ad.

— *Úgy gondolom, hogy ez az intézkedés kellő ösztönzést ad arra, hogy vezetőink többet foglalkozzanak a gazdaságosabb munkaerőfelhasználással* — hangsúlyozta. — *Természetesen a hatáskör növelése a felelősség növelését is jelenti. A munka zavartalan menete, a forgalom biztonsága rovására nem lehet létszámot csökkenteni. A létszámtakarékossági intézkedésnek mindenképpen meggondoltnak és tartósnak kell lennie.*

1966-ban, de az elkövetkezendő években is a bérszínvonal emelésének egyik fontos eszköze lesz *a megtakarított béralap bérfejlesztésre, premizálásra való felhasználása.* Az elmúlt években gyakori volt, hogy a népgazdaság általános munkaerőhiánya miatt több fontos munkakörben tervlétszámokat sem tudtunk betölteni. Emiatt is jelentkezett bérmegtakarítás. Így volt ez évek óta a forgalmi utazóknál. Az állandó jellegű, több száz fős létszámhiány miatt *a magas leterhelést, a havi 240—250 szolgálati órát nem tudtuk a kívánt mértékre csökkenteni.* Minden szolgálati vezető érezze kötelességének az utazószemélyzet részére kiadott tervszámok betöltését, a szolgálati óraszám csökkentése érdekében.

Munkaügyi vonalon a feladatok messzemenő decentralizálása jelenleg szükségszerű követelmény. Ezt a célt szolgálja az a rendelkezés is, hogy *a kiadott létszámtervvel, a meglevő létszámmal éves szinten gazdálkodjanak az igazgatóságok.* Az év elejétől megszüntettük azt a megkötöttséget, hogy a szakszolgálatok között az igazgatók saját hatáskörben átcsoportosítást nem hajthattak végre akkor sem, ha a tényleges feladatok ezt megkívánták. *Ezentúl a Vasúti Főosztály nem szól bele abba, ha az igazgatók ilyen jellegű átcsoportosítást eszközölnek a feladatok eredményesebb megoldása érdekében.*

Ismeretes, hogy a múlt évben jól bevált a létszámnormák alapján való létszámmeghatározás. Ezt az idén is tovább folytatjuk. Normákat dolgozunk ki minden olyan területre, ahol erre lehetőség van. *A közeljövőben elkészül és bevezetésre kerül az építési és számvitelt főnökségek létszámnormája, a MÁV ipari vállalatok alkalmazotti munkaköreire vonatkozó normatíva.* Meg kell kezdeni a létszámnormák kidolgozását a pályafenntartási és járműfenntartási munkás állománycsoportban is.

Bérpolitikai intézkedések

A vasútra háruló feladatok részletes ismertetése után a miniszterhelyettes az 1966 február 1-én életbe lépő kormányhatározat bérpolitikai vonatkozású intézkedéseivel foglalkozott. *A bérpolitikai intézkedések keretében sorra kerülő béremelések ugyanis közvetlenül érintik a MÁV ipar munkásainak egy részét, a karbantartó tevékenységet és a rakodási munkát végzők közül több dolgozót, az építési szakszolgálat munkás és bizonyos vonatkozásban az alkalmazotti állományú dolgozóit, az Utasellátó belkereskedelmi ágazatában foglalkozott dolgozókat, valamint részlegesen az egészségügyi és a pedagógus dolgozókat.*

— A kormányhatározat értelmében a bérpolitikai intézkedések során elsődlegesen *a nehéz és ártalmas munkaterületen foglalkoztatottakat kell béremelésben részesíteni* — mondotta. — Ebből következik, hogy a munkásállomány csoportú dolgozóinknak mintegy egyharmada részesülhet béremelésben. *A művezetőknél, valamint az építőipari dolgozóknál a bérpolitikai intézkedés majdnem valamennyi dolgozót érint.* A kormányhatározat adta lehetőségeken túlmenően az 1966. évi tervszámokat figyelembe véve egyes területeken — így a pályafenntartási, a forgalmi és járműjavítási munkásoknál — *további kisebb mérvű bérráépítési lehetőségeink is vannak*, amelyeket a kormányhatározat végrehajtásával egy időben tervezünk megvalósítani.

A vasúti ipar munkásállományú dolgozói közül *mintegy 5400—5500 dolgozót*, az összlétszám egyharmad részét érinti az intézkedés. Főleg a teljesítménybéres munkaterületeken foglalkoztatottak, itt is elsősorban a nehéz fizikai munkának minősülő munkakörökben dolgozók *(kovács, kazánkovács, öntő, edző, hőkezelő, járműszerkezeti lakatos, Diesel-mozdonylakatos stb.)* részesülnek béremelésben. A vasútüzemnél karbantartó tevékenységet folytató dolgozók viszonylag szerényebb összegű béremelést kapnak.

Kedvezően érinti a bérpolitikai intézkedés a rakodómunkásokat, természetesen itt is elsősorban a nehéz, kedvezőtlen munkakörülmények között dolgozókat. A mintegy 5000—5200 rakodómunkásnál — ennyit érint az intézkedés — a béremelés a darabbér, illetve a mázsadíj forintértékének növelésében jut kifejezésre.

A vasút művezetői munkakörben foglalkoztatott dolgozóit — *főművezetőket, művezetőket, mozdonyfelvigyázókat, pályamestereket, blokkmestereket stb.* — teljes mértékben érint a bérrendezés.

Növekszik a különélési pótlék

Külön említést érdemel az építési szolgálatnál módosításra kerülő *különélési pótlék, amely az építőiparhoz hasonlóan a MÁV-nál is alkalmazásra kerül 1966 február elsejével.* A változó munkahelyen foglalkoztatott építőipari — építési szolgálat — és a nagy fenntartási munkákat végző gépesített mozgó egységek dolgozóinál az eddiginél magasabb különélési pótlék kerül kifizetésre. *A különélési pótlék a jövőben nemcsak a családfenntartó dolgozókat, hanem a nem családfenntartókat is megilleti akkor, ha állandó lakhelyüktől távol dolgoznak és oda visszatérni naponta nem tudnak.* Ugyancsak megilleti a különélési pótlék az úgynevezett segédüzemű — *gépállomási, vertikális stb.* — dolgozókat, ha a telephelyükön kívül más helységben foglalkoztatják őket s emiatt állandó lakóhelyükre vagy telephelyükre egyáltalán nem, vagy csak 12 órát meghaladva tudnak visszatérni.

A különélési pótlék mértéke:

1. *A szolgálati főnökség székhelyén ledolgozott munkanapra családfenntartó részére 15, nem családfenntartó részére 10 forint.*

2. *A szolgálati főnökség székhelyén kívül ledolgozott munkanapra családfenntartó részére 20, nem családfenntartó részére 15 forint.*

Ha figyelembe vesszük, hogy eddig 6, illetve 10 forintos különélési pótlék került kifizetésre, a módosítás jelentősen érinti a mintegy 10—11 000 építőipari, gépállomási vertikális telepi dolgozót.

Az Utasellátó ÜV-nél a belkereskedelmi tevékenységet folytatók közül *1835 dolgozót érint a béremelés.* A kormányhatározat értelmében sor kerül béremelésre a vasút szerveinél, egészségügyi, valamint a pedagógus beosztásban foglalkoztatott dolgozóknál is.

A kormány intézkedésének részletes ismertetése után a miniszterhelyettes a termelékenység emelésének egyik eddig is igen fontos eszközével, a szocialista munkaversennyel foglalkozott. Elmondotta, hogy 1965-ben a vasút dolgozóinak 7 százaléka részesült *Kiváló Dolgozó* jelvény és oklevél kitüntetésben. Az egyéni verseny keretében nagyon sok fiatal szerezte meg a *Szakma ifjú mestere* jelvény arany, ezüst, bronz fokozatát. *Tovább szélesedett a szocialista brigád és a szocialista szolgálati hely cím elnyeréséért indított mozgalom.* Méltatta az igazgatóságok között folyó verseny jelentőségét, a termelési tanácskozások fontosságát, majd befejezésül a következőket mondotta:

— *Arra kérem az elvtársakat, hogy az eddiginél fokozottabb mértékben tartsák szem előtt minden munkaterületen a gazdaságosságot. A munkát úgy szervezzék és irányítsák, hogy az a legkevesebb eleven és holt munka ráfordításával járjon, a termelékenység állandóan emelkedjen, s ezzel párhuzamosan javuljon tovább a dolgozók élet- és munkakörülménye. Törekedjenek arra, hogy a dolgozók széles köre értse meg és támogassa kitűzött feladataink maradéktalan megvalósítását.*

Rödönyi Károly miniszterhelyettes beszámolóját vita követte, majd Szabó Antal főtitkár zárszavával ért véget a tanácskozás.

„Nem gondoltunk másra, csak az égő vonatra"

Kitüntették a három bátor nyíregyházi vasutast



Rödönyi Károly miniszterhelyettes átadja a kitüntetést a három nyíregyházi vasutasnak

(Németh Gyula felvétele)

Az a hűvös, lángoktól pirosló hajnal már a múlté, de helytállásukat, hősies magatartásukat nem lehet feledni.

A megérdemelt kitüntetést — a *kiváló vasutas jelvényt* és a vele járó 1000—1000 forint pénzjutalmat január 6-án vették át *Rödönyi Károly* miniszterhelyettestől, a MÁV vezérigazgatójától. Boldogok. Arcukon már nem látszik a félelem, pedig közel, nagyon közel voltak a halálhoz.

Koccintunk. Egészségükre iszunk és beszélgetni kezdünk.

KIGYULLADT A MOTOR

Azon az éjszakán is 1 órakor indultak a *Nyugati pályaudvarról.* A *Szabolcs expresszt* vitték. Fáradságot nem éreztek. Megszokták az éjszakai utat. Az otthonra, a meleg ágyra, a friss reggelivel váró hűséges élettársra, a gyermekekre sokat gondoltak. Mert mindhármójukat — *Bárdos József* motorvezetőt, műszaki ellenőrt, *Tasi Béla* műszaki főellenőrt, *II. Bencs Mihály* gépkezelőt reggel 7 órára már várta a családja. Aztán mégis úgy hozta a sors, hogy azon a napon, 1965. november 27-én csak késő éjszaka értek haza.

Kaba és Hajdúszoboszló között jártak, amikor 4.09 órakor *a 642-es Bb. motor hajtórúdszakadás miatt kigyulladt.* A sebesség 100 kilométer volt. Először Bárdos József pillantotta meg a tüzet. Azt hitte, hajnalodik, s csak azután döbbent rá a tűzpiros hajnal veszélyére. Ami ezután történt, az már több volt mint bátorság.

— *A fékút 600 méter volt, de micsoda 600 méter* — emlékezik vissza Tasi Béla. — *A lángoló vonattal tehetetlenül száguldottunk, míg végül sikerült megfékezni. S amikor megálltunk, nem gondoltunk másra, csak az égő vonatra.*

A vonatvezetőt *Benedekvölgy* megállóhoz küldték a tűzoltókat riasztani, ők pedig miután az utasokat biztonságba helyezték, a fellelhető összes kézi tűzoltó készülékkel az égő motort oltották. Az első kocsi már teljesen lángokban állt.

KIPRÓBÁLT VASUTASOK

— *Az olaj!* — kiáltott Bárdos József. — *800 liter gázolaj a tartályban! Minden pillanatban robbanhat.*

— Akkor nagyon féltem — mondja. — Aztán a gépkezelőmet, II. Bencs Mihályt francia kulcsért küldtem. Sikerült kiengedni.

Tasi Béla a két motort összekötő szinkronkábeleket, összekötőrácsot és a hídállás-lemezt puszta kézzel dobálta szét. Pedig a lángok jócskán átmelegítették. Már a második motor is lángban égett, s ekkor jött a legnehezebb, a kritikus pillanat. Sikerül-e szétkapcsolni a két motorkocsit. II. Bencs Mihály nem habozott. Kabátját a fejére borította, s a lángok közé ment. Keze megégett, de az összekötőkapocs mégis engedett.

Megmenekültek. Megmentették a vonatot, megmentették az utasokat.

Cigarettára gyújtunk. Ismét koccintunk. Égett, forradásos kezükre pillantok.

— *Semmiség* — mondja II. Bencs Mihály —, *már begyógyult.*

Kipróbált, tapasztalt vasutasok. Életük javát a vasútnál szolgálták. Tehetségüket, munkaszeretetüket a vasútnak adták. Ezért kapták a kitüntetést. Megérdemelték.

(szerényi)

Villámlátogatás Hajdúböszörményben

Amikor elköszöntem tőlük, a vörös fedelű, aranybetűs versenynaplójukat kölcsönkértem. Idehaza sokat lapozgattam. Néztem a képeket, a rajzokat, a gyöngybetűkkel írt sorokat és azon tűnődtem, *tulajdonképpen milyen emberek a brigád tagjai, Hajdúböszörmény állomás dolgozói?* Hogy ízig-vérig vasutasok, ahhoz nem fér kétség. De vajon honnan az az akarat, igyekezet és egymás becsülése? Honnan az az erő, ami napról napra jobb munkára ösztönzi őket?

Jeles osztályzat

Csodálom munkájukat, eredményüket és csodálom a rendet, a tisztaságot, amit az állomáson láttam.

Győri Sándor állomásfőnök így beszélt munkájukról:

— *Állomásunk vizsgaeredménye 1959 óta jeles. Négy éve élüzemszint felett dolgozunk. Eddig négy vezérigazgatói elismerést kaptunk. Most a szocialista szolgálati hely cím elnyeréséért fáradozunk.*

Erről a munkáról tanúskodik a versenynapló is. Az első bejegyzés 1965. február 27-én kelt. Arról szól, hogy az első negyedévi termelési tanácskozáson közösen határozták el: *részt vesznek a szocialista szolgálati hely címért folyó mozgalomban.* A tanácskozás után megszövegezték vállalásaikat is. S azóta minden hónapban számot adnak munkájukról.

A hajdúböszörményiek nagyon komolyan vették elhatározásukat. S az eredmény nem maradt el. *A szállítást — még az őszi nagy munka idején is — úgy megszervezték, hogy mindent a kocsiból vittek el.* Ez természetesen a szállítókat, az ügyfeleket is dicséri, de hogy idáig jutottak, az elsősorban *a vasutasok érdeme.* 1964-ben még előfordult, hogy a *II. Kongresszus* Termelőszövetkezet hetenként 20 000 forinton felül fizetett kocsiálláspénzt. Még a városi tanács is foglalkozott az üggyel.

Minden kocsit válogatnak

Darabáru-forgalmuk naponta 100—120 mázsa, kocsiforgalmuk 60—70. Rendezésre átlagban naponta 117 kocsi kerül. Raktáruk kicsi, állomásuk meg pici.

De ezek az emberek nem síránkoznak. *Dolgoznak úgy, ahogy elvárják tőlük, ahogy azt elhatározták.* Abból nem engednek egy tapodtat sem. A III. negyedévben a kocsitartózkodási tervet 99,85, a kocsikihasználási tervet pedig 110,29 százalékra teljesítették.

Nagy István szb-titkár erről így nyilatkozott:

— *Lehet, hogy hihetetlen ez a szám, de így van. Minden kocsit váltogattunk és minden küldeményhez megfelelő kocsit adtunk. Aztán ügyesen, gondosan rakodtunk.*

Mindössze 28-an vannak, s a napi munka mellett arra is jut idejük, hogy állomásukat rendben tartsák. *Mindenkinek megvan a saját parcellája talpfától-talpfáig.* Munkaidő után íratlan törvény a sepregetés, a csinosítás.

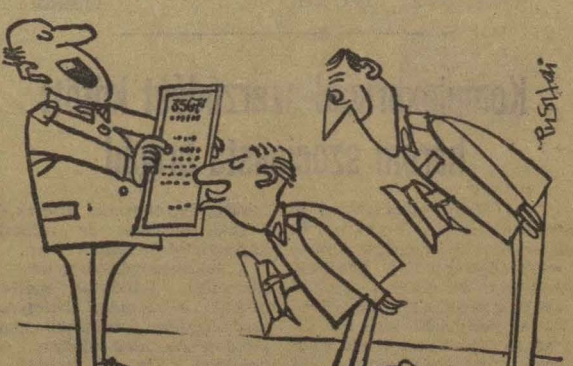
Munkájukban is pedánsak. Legtöbbet a versenynaplót árul el. Nagyon gondosan, szépen vezetik.

Céljukat bizonyára elérik, mert nagyon akarják. Úgy élnek, úgy dolgoznak, ahogy csak egy összeforrott kollektíva tud.

Azon gondolkodom, milyen emberek is ők? Különös emberek? Nem hiszem! Olyanok, mint mások. Csak mégis... *Amit tesznek, szívükből teszik, s a szívük pedig vasutas szív.*

Sz. J.

TALIZMÁN



— *Itt az igazgatósági leirat. Mi fedezve vagyunk!*

(Pusztai Pál rajza)

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Becsülettel helytálltak

Állomásunk 1965. évi intézkedési terve az élüzemszint teljesítését, a második ötéves terv utolsó évének sikeres befejezését tűzte célul. A részletesen kidolgozott intézkedési tervben a korábbi évek tapasztalatait figyelembe véve, ilyen pont is szerepelt: *Józsefváros állomás helyzeténél fogva mint mentesítő állomás kötelességszerűen álljon a körvasút rendelkezésére, ha kell, irányvonatképzés, tárolás és személyvonatok szükség szerinti fogadása tekintetében is.*

Már az elmúlt években is gyakran előfordult — főként az utolsó negyedévben —, hogy szükség volt állomásunk mentesítő szerepére. Ez akkor jobbára csak tárolásból állt. 1965-ben azonban sokkal több feladatot kaptunk. A *Szob* belépésű vonatokból *Kelebia* és *Lökösháza* felé októbertől december végéig 79 *irányvonatot képeztünk. A ferencvárosi gurítós vonatokból pedig Soroksári úti állomás és Csepel részére állítottunk össze szerelvényeket.* Ezekhez jött még a kiegészítésre váró K-szerelvényekkel, a jó gépre váró G-szerelvényekkel s ugyancsak a jó gépet varó feloszló vonatokkal való foglalkozás.

Állomásunk dolgozói ezeket a feladatokat még eredményeink rovására is önzetlenül végezték. Tervteljesítésünket ugyanis befolyásolták e rendkívüli feladatok. *Emiatt az intézkedési tervben vállalt élüzemszintet nem sikerült hiánytalanul teljesíteni.* A fontosabb szempontok alapján végzett munka azonban dolgozóink lelkiismeretes, becsületes helytállását bizonyítja.

Altorjai Ferenc
Bp. Józsefváros

Csak akami kell...

Varga Júlia takarítónő *Győr* állomáson. Gyermekkorában mint árva gyermeknek, csak az elemi iskola négy osztályát sikerült elvégeznie. Most 47 éves és nemrég végezte el az általános iskola 5—8 osztályát, s utána a nem is olyan könnyű MÁV személypénztári és raktárnoki szakvizsgákat is letette.

Dicsérendő szorgalma és akaratereje, amit akart, azt megvalósította. Sokan tanulhatnának tőle.

Mezei Jenő
Győr

Eredményes együttműködés

A szeged-rókusi szertár és a Szegedi Ruhagyár között az elmúlt évben jó kapcsolat alakult ki. *Hanyi Tiborné*, a VI-os számadóság vezetője ötödmagával veszi át az egyenruhát a gyártól. Munkahelyük lényegében a ruhagyárban van, ahol minőségi és mennyiségi ellenőrzést végeznek, majd útnak indítják a ruhaküldeményeket az ország különböző részébe.

Az eredményes együttműködés, reméljük, tovább javul, és a jövőben még zavartalanabb lesz a ruhaellátás.

Tótka Károly
Szeged

Mit tart Ön fontosnak télen?

Időszerű beszélgetés három pécsi vasutassal

— Szereti ön a telet?

— *Inkább a nyarat, mert télen rengeteg gonddal és veszéllyel kell megküzdenünk* — válaszolta a kérdésre *Biró István*, Pécs állomás külsős forgalmi szolgálattevője. — *A külsős forgalmista szolgálati helye az állomás egész területe. A vonatok fogadása és menesztése, az utasok védelme rengeteg munkát, gondot jelent egy-egy szolgálatom alkalmával.*

MIRE KELL ÜGYELNI

— Ilyenkor télen mire kell a legjobban ügyelnie a külsős forgalmi szolgálattevőnek Pécs állomáson?

— A személyszállításnál a vonatok gondos előkészítése, a gépek időbeni vonatrajáratása a legfontosabb, hogy kellően előfűthessük a vonatokat. Gondoskodni kell a peron lefagyott részeinek homokolásáról, nehogy valaki elcsússzon a jeges, síkos úton.

— Nagyobb havazás még nem volt az idén, de ha lesz, a „külsős" számára ez nyilván további tennivalót jelent — jegyeztük meg.

— *Természetesen* — folytatta a forgalmista —, *ilyen esetben a pályafenntartás hóügyeletét értesítjük és ők teszik járhatóvá a személyszállító szerelvények felállításához vezető utakat. Segítenek a váltók tisztításánál is. A tehervonatok rendességének biztosítása is fontos feladat. Az állomás dolgozóiról pedig télen fokozottan kell gondoskodni.*

— Biró elvtárs, hány éve vasutas?

— *1948-ban kezdtem. Nem vagyok már „első teles", ahogy a vasúton a kezdőket nevezik. 1948/49-ben még nehéz körülmények között dolgoztunk. Sokat fáztunk a fékbódékban, mert még kézi fékezéssel mentek a vonatok és a vasutasok ruhaellátása sem volt a legmegfelelőbb.*

A vontatás számára sem könnyű a tél. *Beke László* Diesel-motor vezető az 1902-es gyorsvonatot hozta Budapestről. 225 km után rövid ideig tartózkodik a forduló állomáson, volt azért időnk egy kis beszélgetésre.

SEGÍTETT A HONVÉDSÉG

— *Bár az idén sem tudjuk, mit hoz még a tél* — kezdte a tapasztalt mozdonyvezető —, *elmondanék egy tavalyi esetet, melyre, mint a segítőkészség szép példájára mindig jóleső érzéssel gondolok vissza.* Bajára vittem a gyorsvonatot. Motorom a legnagyobb fordulatszámmal dolgozott, mégsem tudtuk tartani az előírt sebességet, mert az erős szél és a hó gátolta a gép futását. Helyenként egy méternél is magasabb hóbuckákon kellett áttörni és voltak olyan pályaszakaszok, ahol kilométereken át nem láttam a sineket. *Bajára érve szomorúan tapasztaltam, hogy az erős igénybevétel miatt gázolajkészletem nagyon megfogyatkozott.* A visszaútra már nem lett volna elegendő. Helyben nem volt lehetőség tankolásra.

— Mit csinált?

— *Az a mentő ötletem támadt, hogy a honvéd helyőrség parancsnokához forduljak segítségért. Nem kellett sokáig várnom. Fél óra múlva terepjáró, lánctalpas gépkocsival hoztak a katonák 400 kiló gázolajat. Így pontosan indulhattam vissza a főváros felé.*

— Az idei tél már tartott egy kis bemutatkozást. Beke elvtársat nem érte váratlanul?

— *Ha az ember vár valamit, nem lepődik meg. Öreg mozdonyvezető vagyok és minden évben gondosan előkészülök a télre. Ilyenkor kétszeres figyelemmel végzi az ember a szolgálatát.*

ALAPVETŐ KÖVETELMÉNY

Garamszegi Gyula kocsivizsgáló lakatos egy szerelvényhez igyekezett, amely az imént érkezett az állomásra. Elkísértük, hogy munka közben vele is válthassunk néhány szót.

— *A tél beálltával a mi feladataink is megnövekszenek, különösen a fűtéssel kapcsolatban* — kezdte a fiatal kocsivizsgáló. — *A szerelvények helyes előfűtéséért és a fűtésért a továbbiakban is mi vagyunk a felelősek.* Alapvető követelmény télen, hogy az állomásra beérkező személyszerelvényeket csak akkor szabad félreállítani a tárolóvágányra, ha előbb a fűtés csőrendszerét sűrített levegővel jól kifúvattuk.

— S ha ez elmarad?

— *Akkor megfagy a csövekben visszamaradt víz.* Az így keletkező jégdugók, ha nagyobb kárt nem csinálnak, megakadályozzák a szerelvények ismételt felfűtését. Ezt hívjuk mi a fűtés lefagyásának.

— Volt már ilyen esete?

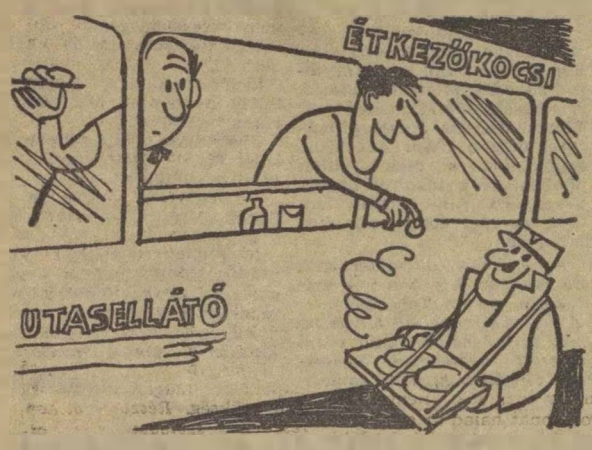
— *Tavaly egyszer az 1907-es gyorsvonatnál. Váltótársaink ugyanis megfeledkeztek a gőzcsövek víztelenítéséről.* Sokat vesződtünk vele, amíg fáklyákkal sikerült felolvasztanunk a csövekben a jégdugókat.

— *A fékek működése is nehezebb télen* — folytatta Garamszegi Gyula —, *ezért fokozott gondossággal kell végeznünk a fékpróbákat. Tudjuk, hogy ezzel kapcsolatban rendkívül nagy a mi felelősségünk.*

Hideget hozott a januári szél, az égen hófelhők úsztak.

Lőrincz János

PIMASZSÁG



— *Kérek egy lángost!*

(Pusztai Pál rajza)

Vigyázz, az ajtó kifelé nyílik!

A 6619. sz. személyszállító vonatnál a közelmúltban halálos baleset történt. *Kovács János* battonyai vasutas, 53 éves családapa, *Mezőtúr—Nagykapos* között kiesett a teljes sebességgel robogó vonatból, és a helyszínen meghalt.

Előzménye, hogy a nevezett előtte *már egy párszor meglátogatta az étszolgálatos kocsit, és elég spicces állapotban volt.* Gondolja meg jól minden dolgozó, mielőtt az italospohárért nyúl, hogy nem lesz-e következménye.

Keresztesy József
Gyoma

Szakszervezeti politikai iskolák Borsodban

A Borsod megyei bizottság az 1965/66-os oktatási évben is megszervezte a szakszervezet a politikai iskolákat. A megyei bizottság területén 1962-től működnek szakszervezeti politikai iskolák és *azóta 2098 dolgozó látogatta az előadásokat.*

A dolgozók megszerették ezt az oktatási formát. Ebben nagy része van annak is, hogy a propagandisták helyesen alkalmazták az anyagokhoz a szemléltető eszközöket, grafikonokat, statisztikai adatokat, diafilmeket stb.

Az 1965/66-os évben még nagyobb feladat hárul a propagandistákra, mivel a politikai iskolákon folyamatosan fel kell dolgozni az MSZMP ideológiai irányelveit.

Antal József
Miskolc

Komplexbrigád-szerződést kötött három szocialista brigád

Makó, Hódmezővásárhely és *Szentes* állomás forgalmi és kereskedelmi brigádjai *komplexbrigád-szerződést kötöttek.* A három szocialista brigád együttes munkája kihat a többi állomás szállítására is.

Makó állomáson *Sinka Magdolna* forgalmi szolgálattevő és 15 tagú szocialista brigádjának 1963 óta része van abban, hogy az állomás eredményes munkát végez. Jó munkájukért igazgatói elismerésben is részesültek. A brigád tagjai a kocsitartózkodást mindig figyelemmel kísérik, és a szállíttatókkal is állandó kapcsolatot tartanak fenn.

A hódmezővásárhelyiek a termelési feladatok mellett főként *a személyi balesetek megelőzésére fordítanak nagy gondot.* Az utasvédelem érdekében a brigád tagjai a mérleggyárban, a gépjavító üzemben és a vonaton utazó tanulóknak már több ízben tartottak balesetvédelmi előadásokat.

Sziládi Sándor
Szeged

Nagyon szerettem a vasutat...

A Nyugati pályaudvar étkezőjéből nótaszó hallatszik. Szárnyal a dal frissen, fiatalosan, szívből... Csak akkor halkul el, amikor a nyugdíjas bizottság elnöke, *Szabó Mihály* emelkedik szóra.

— *Harminchét társunktól, barátunktól búcsúzunk ma* — mondta. — *Köszöntjük őket az évtizedeken át végzett jó munkájukért.*

Nehéz a búcsú. Különösen olyannak, mint *Pünkösd Miklós* gépkisérő, aki 37 esztendőt töltött a Nyugati pályaudvaron.

— *Ha módom lenne* — mondja tréfásan —, *egy kimustrált mozdonyt vásárolnék a MÁV-tól, és azt az udvaromon épített sineken kísérgetném, akkor amikor majd nagyon fog hiányozni a vasút.*

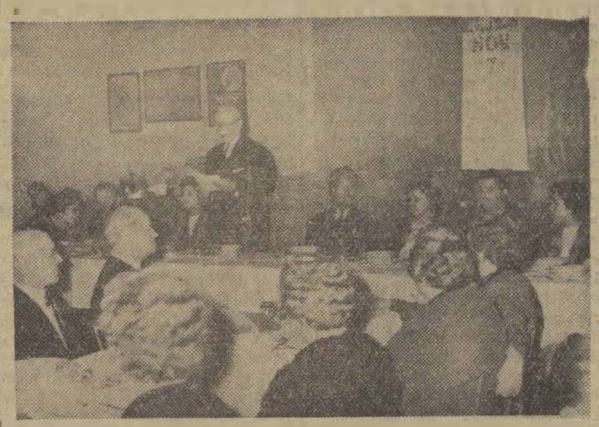
Gáspár Erzsébet még ma is fiatalos — pedig 23 évet töltött a visszkereseti szolgálatnál. Arra a kérdésre, hogy mi volt a sok-sok év alatt a legkedvesebb emléke, így válaszol:

— Minden szép volt! — És könnyes szemmel még hozzáteszi: — *Nagyon szerettem a vasutat.*

Az ajándékokat a TT-bizottság elnöke, *Balogh János* osztotta ki, majd *Sonkó László* nyugdíjas, gitárkísérettel, régi slágereket, magyar nótákat énekelt. Aztán mindannyian rázendítettek: *„Ugy múlnak az évek, mint a tűnő álom..."*

— gergely —

59 dolgozótól vettek búcsút az Utasellátónál



Dabolczi Lajos szb-titkár búcsúztatja a nyugalomba vonulókat (Kerecsen Győző felv.)

Az Utasellátó ÜV vezetősége, szakszervezeti bizottsága, párt- és KISZ-szervezete *59 nyugdíjba menő dolgozójától vett búcsút* 1965. december 30-án a Déli pályaudvar oktatótermében. A vállalat vezetése és a mozgalmi szervek nevében *Dabolczi Lajos*, a szakszervezeti bizottság titkára meleg szavakkal emlékezett meg nyugdíjasaik több éves munkájáról, becsületes helytállásáról. Rövid beszéde után kitüntették, illetve jutalomban részesítették a nyugdíjba vonulókat. Heten kiváló dolgozó kitüntetést, tizenketten tárgyi és negyvenen pénzjutalmat kaptak.

A nyugdíjba vonulók nevében *Grundigné* köszönte meg a róluk való gondoskodást, a tiszteletükre rendezett ünnepséget, amely után a vállalat vezetői disznótoros ebéden látták vendégül távozó munkatársaikat.

Baleseti krónika

December 20-án az 1263 sz. vonat *Érd-alsó állomás megállj állású kijárati jelzőjét mintegy 30 km-es sebességgel meghaladta és a csonka vágány, vágányzáró földkúpjába ütközött.* A baleset következtében a vonatot továbbító Bo-Bo szolgálatképtelenné vált, 6 vasúti kocsi teljesen összetört, további 2 kocsi főjavításra szorul. A pályában is erős rongálódás keletkezett. *A károsszeg több mint egymillió forint.*

★

December 23-án a *Békéscsaba* állomás XX. vágányára behaladó 660. sz. vonat *5 vasúti kocsija kisiklott.* A kocsik egyrésze hosszgerendáig az ágyazatba fúródott, illetve oldalára dőlt. *A kisiklás sintörés miatt következett be.* Megállapítás szerint anyaghiba miatt.

★

December 24-én Hidasbonyhád állomás téglagyári csonka vágányán a T. 25. sz. tartalékkal végzett tolatásnál Konrát János Bátaszék honállomású vonatfékező halálos balesetet szenvedett. A balesetet a tolt kocsi homlokajtajának kinyílása és a cukorrépa rakomány kizúdulása okozta.

★

December 27-én a 479. sz. próbavonat 11 vasúti kocsija *Miskolc* és *Nyékládháza* állomások között 1738/39. sz. szelvényben kisiklott és erősen megrongálódott. A baleset következtében *mindkét vágányon több mint 12 órás forgalmi akadály keletkezett.* Személysérülés nem történt.

★

December 29-én, a mezőhegyesi fűtőház területére bejáró 375841 sz. mozdony elütötte Ottlakán István pályamunkást. Nevezett lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett. A baleset azért következett be, mert nevezett körültekintés nélkül lépett a mozdony űrszelvényébe.

★

December 30-án a *Szeged rendező pu.* V. vágányáról az első vágányon keresztül kijáró C. 2. sz. vont horzsolódott a II. vágányról kihúzó 2. sz. tartalékgéppel. A baleset következtében a tartalékgép és két vasúti kocsi kisiklott. Személysérülés nem történt. A balesetet a tolatás mulasztása okozta.

★

1966. január 4-én *Rákos* állomáson a bejáró 479/II. tehervonatot horzsolta a 482. sz. áthaladó kijáró tehervonat. *A baleset következtében 3 vasúti kocsi felborult és 12 megrongálódott.* Erősen rongálódott a 482. sz. vonat villanymozdonya is, mely szolgálatképtelenné vált. A balesetet a III. sz. szolgálati hely *váltóőrének mulasztása idézte elő*, aki váltóellenőrzés megtartása nélkül szabad kijáratot jelentett be. Az anyagi kár közel 400 000 forint.

★

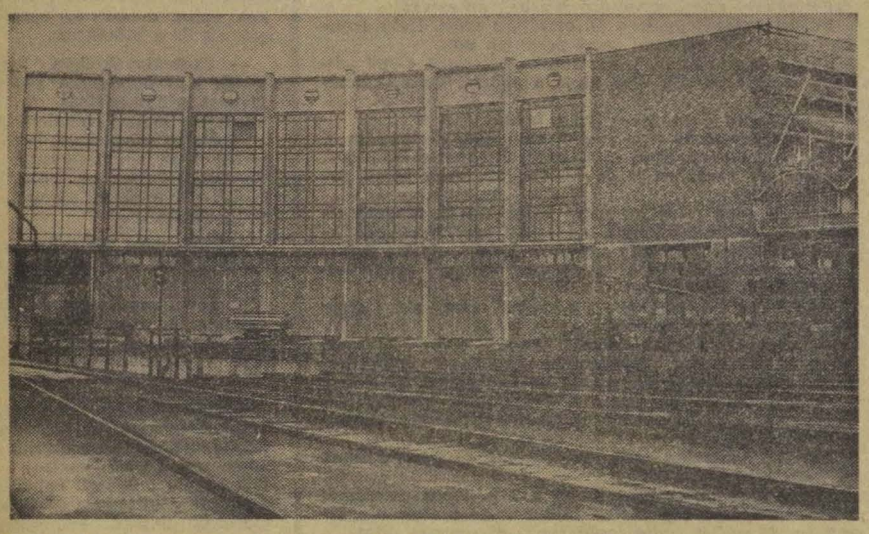
Január 5-én *Villány* állomáson a 2976. sz. vonat tolatásánál kíméletlen vonatrajárás miatt a kalauzkocsi kisiklott és részben a mozdony elejére torlódott. Személysérülés nem történt.

★

Január 8-án a tolóval közlekedtetett 487/II. sz. tehervonat *utolérte a Gödöllő állomás bejáratánál feltartóztatott 429 a. sz. személyvonatot.* A 487/II. sz. vonat villanygépje üzemképtelenné vált, egy vasúti kocsi megrongálódott. A ráütközést az a körülmény okozta, hogy a 487/II. sz. vonat toló mozdonya későn kezdte meg a tolás beszüntetését.

A SZOCIÁLIS LÉTESÍTMÉNYEK ELKÉSZÜLTEK

Félidőhöz érkezett a székesfehérvári Diesel-mozdony fűtőház építkezése



Az új Diesel-mozdony fűtőház homlokzati fala

(Kabáczy Szilárd felv.)

Két évvel ezelőtt *Székesfehérvár állomáson* az utasok egy pillanatra még szemet vethettek az évtizedekkel ezelőtt készült fűtőház épületeire. A megnövekedett forgalom kiszolgálására azonban korszerűbb, nagyobb fűtőházra volt szükség. Hosszas tervezés után a szakemberek úgy döntöttek, hogy a régi fűtőház helyén *új Diesel-fűtőházat építenek.* A munka megkezdődött. *A MÁV Magasépítési Főnökségének, mint kivitelezőnek sok gonddal-bajjal kellett megküzdenie,* amíg két év után kirajzolódott az új fűtőház épülete. Az építést szakaszosan végezték, hogy a vasút üzemi munkája zavartalan legyen.

Épül a szerelőműhely

Rendkívül megnehezítette a munkát, hogy a vágányokon állandó a forgalom és az építőanyag-szállítás korántsem volt olyan gyors, mint a személyszállítás. A munkák jelentős részén azonban mégis túl vannak. A fűtőház — részben a hagyományos széntüzelésű és a korszerűbb Diesel-mozdonyok befogadására és javítására épül.

A Diesel-csarnok külső épületrésze hónapokkal ezelőtt elkészült. A belső részen *folyamatosan készítik a szerelőcsarnokot, amelyben a legkorszerűbb berendezések kapnak majd helyet.* A motorok próbaterme, valamint a különféle segédműhelyek is készülőben vannak. Az új létesítményekhez sok kisebb létesítményre, épületre volt szükség. Több mint egy éve már, hogy elkészült *600 dolgozó részére a kényelmes és korszerű fürdő.* A műszaki és adminisztratív dolgozók részére is *határidőre adták át a kétemeletes irodaépületet,* amely minden vonatkozásban kielégítő. Jelentős munkát ad az építőknek a Diesel-mozdonyok üzemanyagtelepének létesítése. A gázolaj- és fűtőolajtárolók részben a fordítókorong közelében, részben a börgöndi kijárati vágányok mellett készülnek el. Elkészült a központi kazánház épülete. A három pakuratüzelésű kazán szerelése most van folyamatban. *A tervek szerint a kazánház az új létesítmény termeit, szerelőcsarnokait, irodáit látja el megfelelő fűtéssel,* később az állomás felvételi és egyéb kisebb épületeit is a központi kazánház fűti.

Egy év múlva

A kivitelezők most értek a félidőhöz, 1967-ben szeretnék teljesen befejezni az új létesítmény építését. A MÁV Magasépítési Főnökség *30 millió forint értékű munkát végzett el eddig. Az új létesítmény mintegy 70 millióba kerül.* A külső és belső építési munkák most már csökkennek, fokozatosan bekapcsolódnak az alvállalkozók, megkezdődik a korszerű berendezések szerelése.

Két év múlva tehát megjelenhetnek Székesfehérváron nemcsak percekre, hanem hosszabb időre is az új Diesel-mozdonyok, melyek a vontatás fejlődését hozzák a Dunántúl kapujához.

(Székelyhidi)

4.— forintért megszerezheti!

a korszerű családi házat személyautóval, garázzsal, a 12 napos 2 személyes egyiptomi társasutazást, a különböző személyautókat, köztük a 408-as Moszkvicsot, televíziókat, hűtőszekrényeket, rádiókat stb.

VÁSÁROLJON 4 FT-ÉRT SZERENCSE-SORSJEGYET!

HÚZÁS A JÖVŐ HÓNAPBAN!

Ormánságból a nagyvilágba

Sellye. Kedves kis ormánsági falu, délen a Dráva mentén. Soha nem hittem, hogy valaha a világ is hall róla majd.

Nekem szülőfalum. S ez az írás sok mindent felidéz. A múltat, életem első vonatát, amit csodálkozó szemmel az állomásán pillantottam meg. Az elutazásokat és a hazatérést. A váltóőr gyerekét, akivel együtt nőttem fel s a régi ismerős vasutasokat, akikkel már nem találkozhattam.

Azóta jó pár év eltelt, és sok minden megváltozott. Naggyá nőtt a falu, vele együtt nőtt az állomás gondja, munkája és forgalma is. Az állomás mindig az otthont jelentette számomra, és soha nem gondoltam arra, hogy mi minden történt és történik ott ma is.

Az exportszállításokkal nincs baj

Szentirmai Ferenc állomásfőnök a napi gondokról, a szállítási feladatokról, a ki- és berakásokról beszél.

— *Állomásunkról sok kocsi és áru indul külföldre. A Délvidéki Vegyianyagkészletező Vállalat innen indítja útra az optimol-tablettákat Moszkvába, Leningrádba, Bakuba. Az Állatforgalmi Vállalat Olaszországba és Svájcba hízott marhákat szállít. Görögországba pedig a baranyai juhok érkeznek. Kitárult a világ itt a Dráva szélén, Sellye híre messze eljutott.*

— Az exportszállításokkal nincs is semmi baj — folytatja az állomásfőnök. — Annál inkább a belföldiekkel. A TÜZÉP sokszor hetekig nem viszi el az árut, az AKÖV-re hivatkoznak. Az AKÖV pedig munkaerőhiányra.

— *Ez így megy napról napra* — tárja szét a karját. — *A gondunk meg nő. Tolatószemélyzet nélkül naponta három vonatot rendezünk. Ezeket 100—100 tengellyel küldjük Siklósra, Barcsra. Éjszakánként három irányvonat is van.*

Szerényen dolgoznak

Teljesítményük dicséretes. Novemberben a kocsifordulót 95,61 százalékra teljesítették, ez 5,61 százalékkal jobb az élüzemszintnél, kocsikihasználási tervük 100,67 százalék.

Munkájukat hátráltatja, hogy a raktárnoki beosztást megszüntették, s most ezt a munkát is *Tapazdi Sándor* árupénztárosnak kell elvégezni. Nehezen bírja. Munkakörét elosztani nem lehet. Az állomásfőnök csak este tud segítséget adni, akkor meg már késő.

Nem zúgolódnak. Csendben, szerényen végzik munkájukat, s talán épp ezért megérdemelnék, hogy gondjaikon segítsenek.

—i—J

A békéért, a haladásért és a demokráciáért

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége irodájának nyilatkozata

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének irodája 1965. december 8-án és 9-én, Budapesten tartotta ülését. Az ülésen megvizsgálták a szállítási dolgozók helyzetének alakulását, tanulmányozták az alkalmaztatási és munkafeltételeket, amelyek a kapitalista országokban végbemenő műszaki fejlődés következtében — főként ami a tengerészeket és dokkmunkásokat illeti — az utóbbi időben módosultak.

Az iroda megállapítja:

— *hogy a gazdasági és szociális követelésekért folyó egységes akció erőteljesen fejlődött.* (Ezt bizonyítják a japán munkások, az olaszországi szállítási munkások, az uruguayi szállítóipari munkások, valamint a franciaországi légifuvarozási dolgozók sztrájkjai.);

— *hogy megerősödött a harc a szabadságjogokért és a demokráciáért* (Marokkó, Görögország stb.);

— *fokozódott a szolidaritási akció, beleértve az Egyesült Államokat is, a béke megvédése érdekében és az imperializmus, elsősorban az amerikai imperializmus ellen, mely folytatja és mind súlyosabbá teszi a hős vietnami nép elleni agresszióját.*

Az iroda vizsgálta a monopolista erők és az imperialisták azon kísérleteit, mely szerint ki akarják szélesíteni beavatkozásukat és agressziójukat a dolgozók és a népek ellen. *Határozatot hozott és intézkedéseket vett tervbe az iroda abból a célból, hogy tovább növelje valamennyi ország szállítási dolgozóinak egységét és szolidaritását* a világ minden részében, abban a harcban, amelyet az imperialisták és monopolisták ellen folytatnak a békéért, a haladásért, és a demokráciáért.

Az iroda felkéri valamennyi tagszervezetét: *szélesítsék tovább kapcsolataikat más országok szakszervezeteivel, anélkül, hogy figyelembe vennék azok nemzetközi hovatartozását vagy önállóságát.* Tanulmányozzák a közös problémákat és keressenek olyan együttműködési lehetőségeket, melyek alkalmasak arra, hogy a monopóliumok hatalma elleni közös akciókat előmozdítsák. Az iroda hangsúlyozza, hogy ezek a kapcsolatok rendkívül jelentőséggel bírnak a nemzetközi szövetség legközelebbi értekezletei szempontjából. Mivel ezek az értekezletek a szállítási dolgozók problémáival foglalkoznak, *mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy egységes állásfoglalást alakítsanak ki* a dolgozók szervezetei, képviseletei körében.

Az iroda elhatározta, hogy összehívja az adminisztratív bizottságot, amely ülését 1966 májusában a Szovjetunió szállítási szakszervezetének meghívására *Odesszában* tartja

A munkásság erejének fejlődése a világ népeinek új lehetőségeket nyújt a szállítási dolgozók egységes akciói tekintetében. Az iroda felhívja valamennyi ország szállítási szervezetét, *hogy fejtsenek ki fokozott erőfeszítéseket és növeljék a nemzetközi szolidaritást* abból a célból, hogy e téren nagy sikereket érjenek el.

Hogyan tanuljunk idegen nyelvet?

Egy jegyvizsgáló ismerősömmel beszélgettem, akit szolgálata rendszerint nemzetközi vonatra szólít.

— *Szeretem a szolgálatot és jól érzem magam* — mondta —, *de nem vagyok mégsem elégedett. Hiányzik a nyelvismeret. Próbálkoztam rendszeres, csoportos nyelvtanulással, sajnos, a váltakozó szolgálati beosztás miatt nem folytathattam. Néhány óra elmaradt, s már nem tudtam bepótolni. Érzem, hogy tenni kellene valamit, de hogyan?*

Idegenforgalmunk az utóbbi időben minden várakozást felülmúlt. Az idegenek jelentős része vonaton lépi át határainkat, *s a belépő idegen az első kérdéseit kihez is intézhetné, ha nem kocsijához tartozó jegyvizsgálóhoz.* Ma, amikor már sok nemzetközi gyorsvonat halad át országunkon, fokozottabb, sokoldalúbb tudást kíván a jegyvizsgáló munka ellátása is. A nemzetközi szabályok, jegyek és előírások ismeretén kívül ma már elengedhetetlen az idegen nyelv ismerete, legalább alapszinten. *Akaratban általában nincs is hiány. Ki ne akarna többet tudni? Ki ne szeretné a külföldi utast saját nyelvén üdvözölni?* Ehhez az akarathoz kell a módot, a hogyant megtalálni.

A csoportos és rendszeresen ismétlődő nyelvórák nehezen tudják beváltani a hozzájuk fűzött reményeket. Van-e más megoldás? Van! *A nyelvtanuláshoz is, mint minden máshoz, elhatározás kell.* Ennek az elhatározásnak azonban párosulnia kell a szorgalommal és kitartással.

Nem új módszert akarunk ismertetni, hanem azt a lehetséges módot, mely a sajátos helyzetben a szorgalom és kitartás mellett rövid idő alatt kielégítő eredményre vezet.

A választott nyelvből hetente legalább egy órát nyelvtanár segítségével kell tanulni. Ez az egy óra csak az irányításra elegendő. A közbeeső napokon magánszorgalomra van szükség. *Részben otthon, részben a szolgálat alatt, pihenőidőben.* Ezt az időt kell felhasználni a szavak és kifejezések tanulására.

Kétségtelen, vannak akik könnyebben, míg mások nehezebben tanulnak. Egy azonban bizonyos, a nyelvtudásra szükség van, s ezt elsajátítani csak módszeresen, szorgalmas tanulással lehet.

Kodolányi Ferenc

Balesetmentesen dolgoztak

Murony állomáson három szocialista brigád dolgozik. *Bene László, Püsti Imre* és *Koszecz György* brigádvezetők lelkiismeretes munkájának is része van abban, hogy a forgalmas állomáson az elmúlt évben baleset nem volt. A személyforgalom mellett az állomás teherforgalma is jelentős.

1966. évre vállalták, hogy a kocsikihasználást 98, a kocsitartózkodást pedig 97 százalékra teljesítik.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Cikkünk nyomán

Az intézkedést gondos felmérés előzte meg

Lapunk december 16-i számában szóvá tettük: *Miért szüntették meg Szerencsen a diák- és gyermekvárótermet?* A cikkre *Zsiga Lajos*, a miskolci igazgatóság vezetőhelyettese válaszolt. Válaszából a következőket tudtuk meg:

Szerencs állomáson a gyermek és diákváróterem üzemeltetésének beszüntetésére azért került sor, mert nem voltak kihasználva. A gyermekváróterem létesítését annak idején az tette szükségessé hogy Nyíregyháza, illetve Hidasnémeti irányába a viszonylag ritka személyvonati közlekedés miatt az átszálló utasoknak hosszabb ideig kellett Szerencsen várakozniuk. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésében, a csatlakozások megjavításában beállt változás miatt ez a helyzet teljesen megszűnt. A diákváróterem létesítését is hasonló okok tették annak idején szükségessé, mint a gyermekváróteremét.

A két váróterem üzemeltetésének beszüntetését gondos felmérés előzte meg. A felszabadult helyiségeket vasútüzemi célokra használják fel, a villamosítás és a biztosítóberendezés építésével kapcsolatban.



Húsz év után újra az NB II-ben

Bemutatjuk a Dombóvári VSE labdarúgó-csapatát

A Dombóvári VSE-nek nyolc szakosztálya van. Kétségtelen, legnépszerűbbek a labdarúgók. Most különösen, *hiszen az NB III délnyugati csoportjában bajnokságot nyertek, s így húsz év után újból jogot szereztek arra,* hogy az 1966. évi bajnokságban az NB II-ben szerepeljenek.

A sikernek nemcsak a vasutasok, hanem a község sportszerető közönsége, sőt Tolna megye vezetői is örülnek. Érthető, hiszen a vasutascsapat a megye egyetlen NB II-es labdarúgó csapata.

A délnyugati csoportban egyébként két vasutascsapat, a *Dombóvári VSE* és a *Nagykanizsai VTE* sokáig egyenlő esélyekkel küzdött a bajnoki címért.

A hajrát azonban a dombóváriak bírták jobban, s egy ponttal megelőzték a nagy vetélytársat.

A két csapat éles küzdelmét a bajnoki pontokért, a bajnokság megnyeréséért az alábbi táblázat is jól szemlélteti:

1. Dombóvári VSE	**30**	**19**	**4**	**7**	**70:34**	**42**
2. Nagykanizsai VTE	**30**	**17**	**7**	**6**	**66:34**	**41**

Amikor a közelmúltban a dombóvári vasutas-kultúrotthonban az egyesület vezetői a labdarúgókat ünnepelték, sokan fejezték ki elismerésüket a csapat valamennyi tagjának a kitűnő teljesítményért. Az ünnepségen *dr. Szabó Tibor,* a pécsi igazgatóság vezetője köszöntötte a bajnokcsapatot, *majd átnyújtotta a játékosoknak a bajnoki érmeket, s megjutalmazta mindazokat, akik fáradhatatlan munkájukkal hozzájárultak a bajnokság megnyeréséhez.*



A Dombóvári VSE bajnokságot nyert labdarúgó-csapata és a szakosztály vezetői. Középen dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője
(Tőzsér Ernő felvétele)

A bajnokcsapat átlagos életkora 25 év. A legfiatalabb a saját nevelésű *Szőcs Mihály* 16 éves. *Köves Mihály,* a csapat gólrekordere 19 éves. Az elmúlt bajnoki idényben 24 gólt rúgott.

Ezzel a teljesítménnyel az NB III délnyugati csoportjának gólkirálya lett.

A csapat legidősebb játékosa a 31 éves *G. Kiss István,* aki nyugodt játékával, lelkesedésével mint a csapat csupa szív játékosa magával ragadta a fiatalokat.

A vezetők és a játékosok most egyetlen célt tűztek maguk elé: *bent maradni az NB II-ben.* A cél elérése érdekében természetesen az eddiginél több segítségre lesz szükségük. S a csapat tagjainak is lelkiismeretesebben kell felkészülni a mérkőzésekre, mert az NB II-ben már jóval nagyobbak a követelmények, mint az NB III-ban volt.

T. E.



A SPORT SZERELMESE



Léval Sándor

Már 15 éves korában eljegyezte magát a sporttal, és ma, amikor az ötödik X-et taposa, még mindig szeretettel foglalkozik vele.

A *MÁV Sátoraljaújhelyi AC-nál* lett aktív sportoló, majd az *MVSC-hez* került. Különösen az ökölvívás és a labdarúgás érdekelte, és ebben a két sportágban ért el eredményeket is.

Mint minden sportolónál, *Léval Sándornál* is eljött az az idő, amikor az aktív sportolást abbahagyta. 1945-ben, amikor befejezte a versenyzést, *a sporttól nem tudott elszakadni.* Labdarúgóedző, a fiatalokat oktatja, neveli. Mint a szakszervezeti bizottság sportfelelőse, a *Miskolc tiszai* pályaudvaron a tömegsport szervezését is ő végzi.

Eredményes munkásságának tudható be, hogy a tiszai dolgozóinak *mintegy egynegyed része részt vesz a Kilián-mozgalomban. 1965-ben 282-en szerezték meg a Kilián-jelvény vas, bronz, ezüst vagy arany fokozatát.*

Léval Sándor mint jegyvizsgáló teljesít szolgálatot. Munkájával elégedettek a vezetők. Ezt bizonyítja, hogy kétszer tüntették ki „Kiváló dolgozó" jelvénnyel.

Nehéz és fáradságos munkája mellett mindig szakít időt a sportnak. Ahogy elmondotta, *szerelmese a sportnak.*

Szívesen foglalkozik mind a fiatal, mind az idősebb dolgozókkal. Az ő érdeme, hogy Miskolc tiszai pályaudvaron *nem egy szocialista brigád jelentkezett a Kilián Testnevelési Sportmozgalomba.*

Lévai Sándor a sportban kifejtett munkájáért legutóbb a *Sport Érdemes Dolgozója* kitüntetést kapta.

Kisvárdai János

Emberségből elégtelen

A 6602-es békéscsabai gyors január 4-én is már jóval az indulás előtt megtelt.

Csete István, a hódmezővásárhelyi XVIII-as pályamesteri szakasz előmunkása és felesége 7 hónapos csecsemőjükkel szinte az utolsó percben érkeztek.

Vasúti szabadjegyük a II. osztályra szólt. Hely azonban csak az I. osztályú kocsi peronján volt.

Jött a jegyvizsgáló. Csete István pótjegyet akart váltani, mert nem volt már ideje a pénztárhoz visszaszaladni.

— 40 forint darabja — így a kalauz.

— Ennyi pénzért nem tudom megvenni — mondta ő. Így nem maradt más, mint gyermekükkel a karjukon, kegyeletből továbbra is az I. osztályú kocsi külső peronján álltak.

Apa és anya felváltva fogta a csecsemőt. Megsajnáltam őket és az édesanyát a kicsivel az I. osztályú helyemre ültettem. De alig foglaltak helyet, amikor ismét jött a jegyvizsgáló és az anyát gyermekével együtt kitessékelte a kocsiból.

— Kérem — szóltam — gyerekről van szó, értse meg . . .

— Nem értek meg semmit! Engem azért fizetnek, hogy a munkámat elvégezzem. Ha olyan nagylelkű maga, akkor vegye meg nekik az I. osztályú pótjegyet.

— Hát vasutasról van szó, kollégáról — próbáltam meggyőzni a szabályokhoz mereven ragaszkodó, szigorú jegyvizsgálót.

Minden hasztalan volt. Az anyának és gyermekének el kellett hagyni a fülkét.

Mikor a jegyvizsgáló elment, a 7 hónapos csecsemőt visszacsempésztük a meleg fülkébe. Az utasok vigyáztak rá. A szülők pedig továbbra is a peronon álltak.

Nem tudom, mit éreztek, azt azonban tudom, hogy a fülkében utazók és jómagam felháborodtunk

Kétségtelen, a vasúti szabályzat szerint a jegyvizsgálónak igaza volt. Dicséretes, ha valaki a szolgálatát pontosan, lelkiismeretesen látja el. De az élet, a munka nemcsak rendeletekből, paragrafusokból áll, hanem olyan iratlan törvényből is, amit emberségnek nevezünk.

S emberségből ezúttal Horváth Ferenc jegyvizsgáló, Békéscsaba állomás dolgozója elégtelenre vizsgázott.

Szerényi József

Búcsú az üzemtől

A múlt év végén 28 nyugalomba vonuló dolgozót búcsúztattak a szombathelyi járműjavítóban. A vállalat vezetése és a mozgalmi szervek nevében *Batta Ferenc* igazgató köszöntötte az idős dolgozókat, majd átnyújtotta részükre az üzem ajándékait. Azok, akik több mint 30 évet töltöttek az üzemben, *kéthetes beutalót kaptak az ország legszebb üdülőibe, és „útipénzként" egyenként 300 forintot.* A 20—30 éves munkaviszonnyal rendelkezők 1 és 2 hetes beutalót s ezenfelül 2—300 forintot. A 20 évnél kevesebb szolgálati idővel rendelkező dolgozók 200, illetve 300 forint jutalmat kaptak.

A nyugdíjba vonulók nevében *Egervári János* lakatos, aki 44 évet töltött a szombathelyi járműjavítóban, meleg szavakkal búcsúzott az üzem kollektívájától.

Kovács István

Közösen könnyebb a munka

A szegedi igazgatóság területén nem egy tanácskozáson került már szóba *a vasúti kocsikkal való célszerű gazdálkodás.* Így volt ez legutóbb *Kecskeméten* is, amikor a szállítmányozók és a szállítók vitatták meg a közös feladatokat.

A tanácskozás intézkedései eredményesek voltak. Az 53. sz. főközlekedési út korszerűsítéséhez a szükséges anyagot *Csengőd* állomásra szállították.

Az év 10 hónapjában 1119 vasuti kocsiban 28 814 tonna építési anyag érkezett. A késetten kirakott kocsik száma mindössze 21 volt.

Az összküldemény 40 százaléka irányvonattal érkezett, ami külön gondot jelentett az állomás dolgozóinak.

Csengőd községben az AKÖV-nek nincs szolgálati helye. Így több zavarra és késett kirakásra lehetett számítani. S hogy mégsem ez történt,

az a közös munkának köszönhető.

Az állomás dolgozói, élükön *Szerencse István* állomásfőnökkel, olyan segítséget nyújtottak a vasúti kocsik kiürítéséhez, amiért dicséretet érdemelnek. A fuvaroztatók és a vasút *jó együttműködése követendő,* mert a közös erővel, jól végzett munka az egyén és a közösség hasznát jelenti.

(sziládi)

HÍREK

— Télapó-ünnepséget rendeztek a Budapest Duna-part teherpályaudvar kultúrtermében. Az ünnepségen 16 kis színjátszó, 5—10 éves gyermekek adtak műsort az apróságoknak és a szülőknek.

— Csehszlovákiában befejezték a Prága—Brno közötti fővonal villamosítását. A 250 kilométer hosszú vonalon 140 kilométeres sebességgel is közlekedhetnek a villanyvonatok. Ebben az évben tovább folytatják a vonal villamosítását Bratislaváig.

— Több mint 700 gyermeket ajándékozott meg a fenyőünnep alkalmából a Debreceni Járműjavító szakszervezeti bizottsága. Az üzem napközi otthonának szülői munkaközössége a kis óvodások részére külön ünnepséget rendezett.

— 110 hallgatója van a munkásakadémiának a debreceni fűtőháznál. A kocsiszolgálat, a teherkocsi javítórészleg, a fiókműhely dolgozói, valamint a mozdonylakatosok és a motorvezetői vizsgát tett segédkezelők részére, érdeklődési körüknek megfelelően tartják az előadásokat.

— Üzembe helyezték a fertői nádgazdaság új iparvágányát Fertőszentmiklós állomáson. Az iparvágány építésével jelentősen megnőtt az állomás rakterületének kapacitása.

— Évzáró taggyűlésen értékelte 1965. évi munkáját a Hatvani MÁV MHS alapszervezete. Mint az értékelésből kitűnik, különösen figyelemre méltó eredményeket értek el az összetett honvédelmi verseny alapszervezeti döntőjének megrendezésében és a járási összetett honvédelmi versenyen.

— Új öltöző-mosdót kaptak a Dunakeszi Járműjavító dolgozói. Az új szociális létesítményt emeletráépítéssel, három és fél hónap alatt készítették el. Az öltözők kellemes hőmérsékletét központi fűtés, a fürdő meleg vizét kis önálló hőközpont biztosítja.

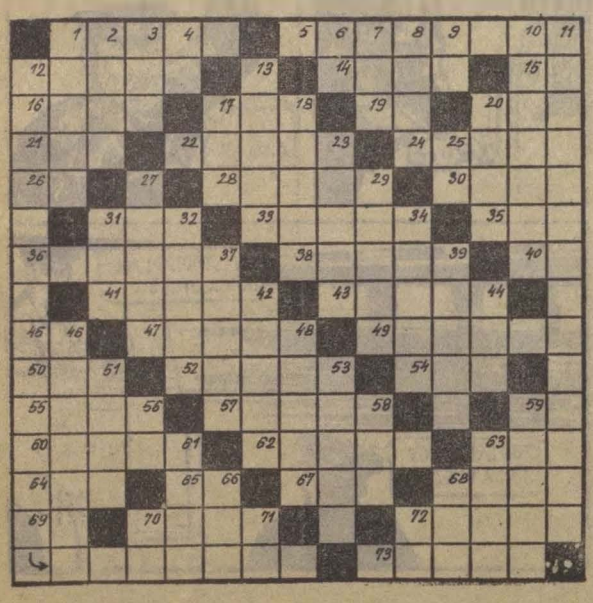
— Ötezer lóerős mozdony a Ganz Villamossági Művek tervében. A 3000 lóerős szilicium-egyenirányítós villamos mozdony folyamatos gyártása mellett az üzem kollektívája az elkövetkező hónapokban megkezdi az 5000 lóerős villamos mozdony terveinek elkészítését.

Köszönetnyilvánítás. Mindazoknak, akik szeretett férjem, édesapánk, testvérünk temetésén részt vettek, vagy részvétnyilvánításukkal más módon igyekeztek méhetetlen fájdalmunkat enyhíteni, ezúton is köszönetünket fejezzük ki. Özv. Császár Lászlóné és a gyászoló család.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Tekintet, figyelem, franciául 5. A vér szilárd halmazállapotúvá válik. 12. Az Árpádház ősanyja. 14. Velence tengeri fürdője. 15. 501 római számmal. 16. Fent ellentéte. 17. Jó bőven van. 19. A mai nap. 20. Nem oda. 21. Női hang. 22. A dinamit feltalálója. 24. Torinó. 26. Építőanyag. 28. Ezért a kupáért folyik a labdarúgó világbajnokság. 30. „b". 31. Gabonafélék termése. 33. A régi latin istenhitben szereplő védő démon. 35. Francia király. 36. A négerek és indiánok keveredése. 38. A mocsárhoz közelálló terület. 40. Tiltószó. 41. Hival a végén város az USA Minuesota államában. 43. Az ég tetőpontja. 45. Kilométer. 47. Takaró. 49. Vissza: angol orientalista (1840—1882) 50. Hegy a Bakonyban. 52. India Timur-Lenktől leszármazó mongol fejedelmeinek neve. 54. Épületmaradvány. 55. Heves megye székhelye. 57. Ázsiai állam. 59. Pályaudvar. 60. Ókori állam Kis-Ázsiában. 62. A forró víz teszi. 63. Mázol. 64. Keverve von. 65. 55 római számmal. 67. Ételízesítő. 68. Látja vala. 69. Sion közepe. 70. Fekete, franciául. 72. Régi magyarok mitikus madara. 73. Jelenkor, geológiai értelemben.

Függőleges: 1. Egyszerű gép. 2 Belga város. 3. Vastagban van. 4. D skálahang. 6. Kötőszó. 7. Szarvasfajta. 8. Egy szám a kimutatásban. 9. Házi állat. 10. Angol író (1672—1719). 11. **Az indokinai háború legnagyobb vereségét itt szenvedték el a franciák.** 12. **A világ haladó emberiségének jelszava.** 13. Mozgékony, mozgatható. 17. Gléda. 18. . . . Atatürk török államférfi. 20. Duplán vet papapírra. 23. Megmenti tőle a társaságot. 25. Ujjak szélei! 27. Afganisztán fővárosa. 29. Földre kényszerít. 31. Római 2500. 32. Bárdolatlan, együgyű. 34. Kisebbrendű vitorláshajó. 37. Osztalék felvételére jogosító szelvényrész. 39. Férfinév. 42. Tok a nyílvesszők tartására. 44. Tőlem, hangtalanul. 46. Francia védelmi vonal a II. világháborúban. 48. . . . vulgaris, a bőr helybeli tuberkulózisának leggyakoribb alakja. 51. Hírhedt prémiumos bérfizetési rendszer. 53. . . . omnia vincit, a munka mindent legyőzi 56. Sír. 58. Bibliai alak. 59. A Bánk bán egyik szereplője. 61. Állati fekhely. 63. A francia kártya egyik színe. 66. Világifjúsági Találkozó. 68. Rés. 70. Nógatószó. 71. Fed. 72. Hangtalan táj.



Beküldendő: függőleges 11, 12.
Beküldési határidő: február 10.
Az előző rejtvény helyes megfejtése: A vietnami néppel való szolidaritás napja.

Könyvet nyertek: G. Szabó Sándor, Bp., X., Harmat utca 1/3. Kovács Imre s. ell. Szeghalom, MÁV állomás. Török Károly Veresegyház, Nefelejcs utca 2. Nagy Zoltán, Kaposvár, Kossuth L. u. 8. dr. Nagy Elekné, Szombathely, Engels u. 1. I. 7.

A Hivatalos Lapból

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

51. számból: 130 103/1965. I/3. B. A fegyelmi büntetések alóli mentesítésre vonatkozó egyes kérdések szabályozása.

1966. 1. számból: 131 304/1965. I/2. B A munkaviszonyt érintő egyes kérdésekről.

A szerkesztőség üzeni

Altorjai Ferenc Bp., Józsefváros; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Nagy László Bp., Angyalföld; Volosinovszki János Debrecen; Kovács István Szombathely; Kisvárdai János Miskolc; Sziládi Sándor Szeged; Mezei Jenő Győr: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kiss István Bp., Déli pu.; Farkas Lajos Miskolc; Boldizsár Gyula Békéscsaba: Leveleiket ~~illetékes helyre továbbítottuk.~~

Győrffy Sándor Budapest: „Ujesztendőt' c. versét a szerkesztő bizottság közlésre nem fogadta el.

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—71
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

SIESSEN AZ ÚJSÁGÁRUSHOZ ÉS VEGYEN

FÜLES ÉVKÖNYVET



260 oldalon több száz szellemes rejtvény
óriáskeresztrejtvény
20 000 forintos pályázat

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. FEBRUÁR 1.

61,4 millió forint béremelésre

A bérfeszültségek csökkentésére és a kereseti arányok javítására hozott intézkedések a vasúton

A kormány 1965. december 19-én nyilvánosságra hozta az 1966. évi népgazdasági terv fő célkitűzéseit, valamint az 1966. év folyamán életbe lépő *ár-, bér- és társadalombiztosítási intézkedéseket, melyek igen sok, régóta gondot okozó bérezési és szociális aránytalanság felszámolását segítik elő.* Az intézkedések egyeseket anyagilag hátrányosan érintenek. A kormány célja azonban nem az életszínvonal csökkentése, ami abból is kiderül, hogy az áremelések és más intézkedések nyomán keletkezett állami többletbevételek *a másik oldalon az utolsó forintig visszaáramlanak a lakossághoz,* mégpedig nagyobb részükben az olyan alacsony keresetű rétegekhez, melyek életviszonyainak javításával minden józanul gondolkodó ember egyetért.

Kiket érint a kormány bérintézkedése

Ha figyelembe veszünk egyes foglalkozási ágakat, munkaköröket, aránytalanságokat, bérfeszültséget tapasztalunk. *Különösen szembetűnő az aránytalanság az építőiparban, a kereskedelemben és az egészségügyi, valamint a pedagógusi munkakörben.*

Sok nehéz fizikai munkát végző, illetve rossz munkakörülmények között tevékenykedő dolgozó bére alacsony még. *Gyakran a szakképzettség, a munkában való jártasság, az évek során szerzett gyakorlat sem tükröződik kellően a fizetésben.*

A vasúti közlekedés és ipar dolgozói 1964. január 1-én általános bérrendezésben részesültek, ezért február 1-től általános bérrendezés *csak az alsó- és középfokú oktatási intézmények nevelőit, a szakképzett egészségügyi dolgozókat és az egészségügyi intézmények szakmunkásait érinti.* A MÁV egészségügyi dolgozók és pedagógusok bérrendezése az Egészségügyi, illetve a Művelődésügyi Közlönyben megjelenő irányelvek alapján kerül végrehajtásra.

A fentieken kívül a bérrendezés az ipari, a közlekedéskarbantartói és a rakodómunkások egy részét — elsősorban a kedvezőtlen munkakörülmények között dolgozó és nehéz fizikai munkát végzőket stb. —, valamint a művezetőket érinti.

A vasutas dolgozók bérarányosítására február 1-től rendelkezésre álló összeg az alábbiak szerint használható fel:

I. MÁV IPARI MUNKÁSOK

Béremelésben részesülők száma: az I/6. szakosztály vállalatainál *(MÁV Kitérőgyártó ÜV., MÁV Gépjavító ÜV., Fatelítő ÜV.)* 581 fő. Az egy főre eső emelés 129,2 forint. A járműjavítóknál összesen 4900 fő. *Az egy főre eső emelés 129,2 forint.*

Az ipari munkásoknál a béremelésben részesülő 70 forintnál kevesebbet nem kaphatnak. Tehát az, *hogy ki és mennyi béremelést kap, végső soron a vállalatok gazdasági és szakszervezeti szerveinek döntésétől függ.*

II. MŰVEZETŐK BÉRRENDEZÉSE

Az intézkedést indokolja, hogy nem kielégítően alakult a művezetők bérszínvonala, ami kihatott a művezetői utánpótlásra is. A fokozott termelési feladatok gazdaságos és magasabb színvonalon történő megszervezése, lebonyolítása, jól képzett, megfelelő szaktudású művezetőket igényel.

A vasútnál művezetőnek kell tekinteni az ipari tevékenység körében főművezetőnek, művezetőnek besoroltakon kívül az alábbi munkakörökben foglalkoztatott dolgozókat:

— távközlő, rádió- és blokkmester I.. II., beosztott távközlő, rádió- és blokkmester.

— szakaszkezelő pályamester I., II., beosztott pályamester,

— rakodásgépesítési művezető (Záhony),

— építőpályamester, önálló munkavezető I., II.,

— vezénylő mozdonyfelvigyázó, tartalékos vezénylő mozdonyfelvigyázó,

— mozdonyfelvigyázó, tartalékos mozdonyfelvigyázó,

— elektrikus és gépész,

— főmunkavezető I., II. az építési szakszolgálatnál,

— gépállomások vezetői az építési szakszolgálatnál.

Béremelésben részesülő művezetők száma a vasúti közlekedés és ipar területén *összesen 2650 fő, 149 forintos egy főre eső átlaggal.* A béremelés összege 100 forintnál magasabb nem lehet.

A differenciált munkaköri bér végrehajtásának biztosítása érdekében *a művezető bértételek felső határa 10 százalékkal túlléphető.* Ugyancsak 10 százalékkal túlléphető a munkásállományba tartozó munkakörök felső bérhatára is.

III. RAKODÓMUNKÁSOK

A rakodómunkásoknál béremelésben részesíthető 5200 fő, az egy főre eső emelés mértéke 100 forint. A bérráépítés a darabbér, illetve a mázsadíjas bérrendszer mozgó bérrészének növelésével kerül végrehajtásra.

IV. KARBANTARTÓ MUNKÁSOK

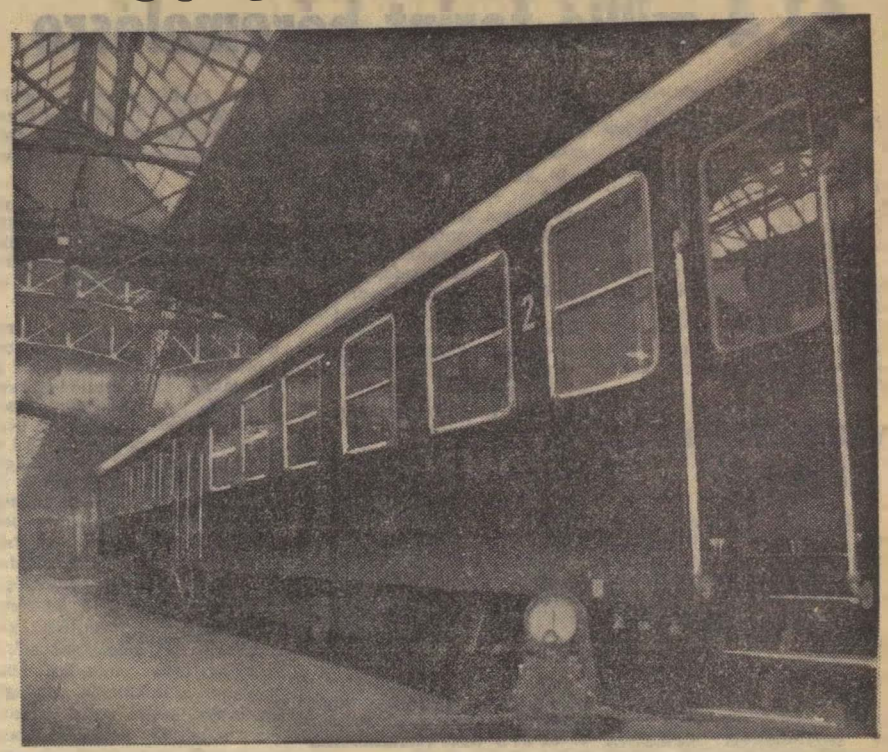
Karbantartó munkásoknál (vasúti közlekedés) *béremelésben részesíthető 4000 fő, egy főre eső emelés összege 58 forint.*

A kormányhatározat alapján végrehajtásra kerülő bérpolitikai intézkedésekkel egy időben a járműfenntartási és forgalmi munkásoknál *az 1966. évi bérfejlesztésből 5 970 000 forint összeg kerül felhasználásra, átlagbérfejlesztésre, amely 18 000 főt érint 30 forintos egy főre eső átlaggal.* A karbantartó munkásoknál a havi béremelés 50 forintnál kisebb nem lehet.

A karbantartó munkások

(Folytatás a 2. oldalon.)

ÚJ SZEMÉLYKOCSI



Új személykocsi építésével fejezték be 1965 évi tervüket a dunakeszi járműjavító dolgozói. Az új négytengelyes kocsi az üzem saját tervei alapján számos új szerkezeti elemmel, hazai anyagokból készült.

(MTI Foto, Lajos György felv.)

Tervezzünk és cselekedjünk együtt

Megjutalmazták az őszi forgalmi versenyben kitűnt ifjúsági brigádokat

A vasutas-szakszervezet elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága és a MÁV Vezérigazgatósága január 22-én ünnepélyes külsőségek között értékelte *az őszi forgalmi versenyben helytállt vasutas ifjúsági brigádok munkáját,* az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házában. Az ünnepségen megjelent *Méhes Lajos,* az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a KISZ Központi Bizottságának első titkára, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal,* a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Rimóczi László,* a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

A szakszervezet elnöksége, a vezérigazgatóság és a KISZ Központi Bizottsága nevében Méhes Lajos köszöntötte a vasutasfiatalokat és a meghívott vendégeket. Bevezetőjében elmondotta, hogy az 1965. évi népgazdasági feladatokat teljesítettük. A célok eléréséhez jelentősen hozzájárultak a közlekedési, köztük a vasutasfiatalok is.

— Kommunista Ifjúsági Szövetségünknek szinte hagyományává vált, hogy a KISZ ott segítsen mindig, ahol a legnagyobb szükség van az ifjú kommunisták példamutatására. Mint a tények igazolják, várakozásunk reális volt. A vasút 1965-ben kielégítette a szállítási igényeket. S a munkában derekasan helytálltak a fiatalok is.

Ezután az 1966. évi feladatokról beszélt a KISZ Központi Bizottságának első titkára. Elmondotta, hogy a KISZ Központi Bizottsága már meghatározta az ifjúsági szövetség feladatait. A *„Tervezzünk és cselekedjünk együtt”* jelszó megvalósításában továbbra is számít az ifjúság lelkes és felelősségteljes munkájára.

Méhes Lajos elvtárs üdvözlő szavai után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes értékelte a vasút és a fiatalok 1965. évi munkáját. Bevezetőjében ismertette a vasút 1965. évi teljesítményét, majd így folytatta:

— Helyes volt az a kezdeményezés, hogy a vasút előtt álló feladatok végrehajtásához külön kértük a fiatalok segítségét. A felhívás nyomán a fiatalok különösen az ifjúsági szocialista brigádok derekas munkát végeztek. A *debreceni* igazgatóság területén 61, a *szombathelyi* igazgatóságnál 28 brigád csatlakozott felhívásunkhoz. Eredményesen dolgoztak a fiatalok a *szegedi,* a *miskolci,* és a *pécsi* igazgatóság területén is. Nem lehet ugyanezt elmondani a *budapesti* igazgatóság fiataljairól. *Tőlük mennyiségileg és minőségileg is többet vártunk.* Nem bontakozott ki a mozgalom azokon a nagy budapesti és vidéki szolgálati helyeken, ahol a legnagyobb feladatok hárulnak a dolgozókra.

A miniszterhelyettes ezután ismertette a vasút 1966. évi feladatait és arra kérte a fiatalokat, hogy ebben az évben is dolgozzanak becsülettel, s eredményes munkájukkal járuljanak hozzá a vasútra háruló feladatok maradéktalan teljesítéséhez.

A két beszéd elhangzása után *Szabó Antal* főtitkár adta át a szakszervezet elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága és a MÁV Vezérigazgatóságának együttes *elismerő oklevelét a vele járó pénzjutalommal, a húsz legjobb ifjúsági brigádnak.*

Ezután ajándékműsor köszöntötte az ifjúsági brigádokat. A műsorban fellépett a KISZ Központ hatszoros VIT-díjas művészegyüttese, a Rajkó-zenekar. *Mede Tibor* a Thália Színház művésze. *Ambrus Kyri. Toldi Mária,* a *Balikó* testvérek és *Koós János,* valamint *Balassa Tamás* és szólistái.

A műsort reggelig tartó ifjúsági bál követe.

(vf)

1957 óta első ízben

a debreceni igazgatóság nyerte a vándorzászlót

1965 második felében az igazgatóságok között a legjobb eredményt a debreceni igazgatóság érte el. A debreceniek egyenletes munkájára vall, hogy

teljesítményük minden hónapban meghaladta a 101 százalékot,

sőt, decemberben 102,27 százalékos eredményt értek el. Munkájukat az irányító és végrehajtó szakszolgálat szoros együttműködése jellemezte.

A vontató járművek gazdaságos felhasználásával az összes dolgozó mozdonynál, valamint a vonali szolgálatot ellátó mozdonyoknál egyaránt 18 százalékkal emelkedett az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény, amely azt igazolja, hogy

a nagy teljesítményű Diesel-mozdonyokat gazdaságosan üzemeltették és jól használták fel a gőzmozdonyokat is.

A tehervonatok átlagos terhelésénél decemberben 1051 tonnás eredményt értek el, ami ugyancsak kiemelkedő teljesítmény.

A személyszállító és tehervonatok menetrendszerűsége, valamint a vonatközlekedési terv betartása is javulást mutat a korábbi időszakhoz viszonyítva.

Legkiemelkedőbb eredményt az élőmunka termelékenységénél értek el.

A forgalmi nem utazó és munkás létszámra vetített elegytonnakilométer teljesítményük 103,33 százalék. A forgalmi utazó személyzet egy szolgálati órájára eső vonatkilométer teljesítmény decemberben a bázishoz viszonyítva, 18,48 százalékkal emelkedett. Hasonló a növekedés mértéke a vontatási utazó személyzet egy szolgálati órára eső mozdonykilométer teljesítményénél is.

Mint a számok is bizonyítják: az igazgatóság elmúlt félévi munkáját a minőségi javulás, valamint az élő és holtmunka termelékenységének fokozatos növekedése jellemzi.

A debreceni igazgatóság dolgozói 1957 óta, ezúttal első ízben, de tegyük mindjárt hozzá, hogy teljesítményeik alapján

megérdemelten nyerték el a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlaját,

amit február 5-én vesznek majd át a budapesti igazgatóságtól.

Az igazgatóságok munkaversenye 1966-ban tovább folytatódik. A minőségi mutatókon túlmenően gazdagodik egy mennyiségi mutatóval is. Hálózati szinten értékelésre kerül a fizető képzett tonnakilométer teljesítmény tervhez viszonyított növelése is.

A vasútüzem részére a bevételt hozó teljesítmény magában foglalja az árutonna- és utaskilométer teljesítményt. Az igazgatóságok feladata, hogy a minőségi munkára jellemző műszaki-gazdasági mutatók javításával is törekedjenek a szállítási igények legteljesebb kielégítésére. Ezen túlmenően a gazdaságosságra és a munkák termelékenységének további növelésére. (Az igazgatóságok között folyó munkaverseny 1966. évi célkitűzéseit a Hivatalos Lap 1966. évi 2. száma részletesen közli.)

A pártszervezetek és szakszervezeti bizottságok közös erővel segítsék a munkaverseny kibontakozását, mozgósítsák a dolgozókat a kitűzött célok teljesítésére.

Határforgalmi verseny déli szomszédainkkal

A pécsi igazgatóság és a vasutasszakszervezet pécsi területi bizottsága a jugoszláv Vasúti Szállítási Vállalat varazdini és osijeki igazgatósága, továbbá azok szakszervezeti szervei határforgalmi versenymegállapodást kötöttek a jugoszláv Koprivnicán.

A határforgalmi verseny célja, hogy a Kotoriba—Murakeresztúr, Koprivnica—Gyékényes és Beli Manastir—Magyarboly határállomások dolgozói a kölcsönösség jegyében még eredményesebben segítsék egymás munkáját. A verseny értékelésénél a következő tényezőket veszik figyelembe:

1. A határforgalomban a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetése.

2. A vonatoknak a végrehajtási utasításban megszabott időben történő átadása, illetve átvétele.

3. Az átmenő tehervonat indítása előtt 120 percnél korábbi pontos előjelentés.

4. A két vasút közötti megállapodás a munkaverseny értékelésénél is érvényes, azok változása mindenkor figyelembe veendő.

A verseny értékelésére félévenként, igazgatósági szinten kerül sor.

61,4 millió forint béremelésre

(Folytatás az 1. oldalról.)

közül az alábbiak részesülnek béremelésben:

a) kormányrendelkezés alapján a 2. és 3. kategóriában például *kazánkovács, kovács, öntő, hőkezelő, járműszerkezeti lakatos. hegesztő stb.*

b) bérfejlesztésből a villamos felsővezeték építésvezetőségnél a forgalmi és munkás állománycsoportba tartozó dolgozók, a forgalmi és a járműfenntartási munkások jelentősebb része.

V. ÉPÍTÉSI ÉS FENNTARTÁSI MUNKÁSOK

A kormányhatározat alapján és az 1966. évi bérfejlesztésből rendelkezésre áll: *6,5 millió forint*, melynek felhasználása a következő:

a) pályafenntartási szakszolgálatnál:
— előmunkás munkaköri béremelésben,
— a mozgó pályafenntartási főnökség és a gépesített mozgó pályamesteri szakaszok dolgozói órabéremelésben részesülnek,
— ezen túlmenően egyéb pályafenntartási dolgozók nem teljes körű és viszonylag kisebb mérvű órabéremelésben részesülnek.

b) Az építési szolgálat területén a kormányintézkedéssel egy időben az 1966. évi bérfejlesztésből a munkásállománycsoportba tartozó havibéres dolgozók *(mintegy 460 fő)*, részesülnek béremelésben. pl.
— előmunkás, hídépítési főnökségi hidász előmunkás,
— raktári munkás, házgondnoksági munkás, vágánygépkocsi-kísérő.

A MÁV építőipar dolgozóit érintő intézkedések:

A kormány által jóváhagyott intézkedések *növelik az építőipari dolgozók keresetét*, főként különélési és munkahelyi pótlék formájában.

A különélési pótlék csak a MÁV építési és pályafenntartási szakszolgálat alá tartozó építési főnökségeknél változó munkahelyre alkalmazott dolgozókra terjed ki.

A különélési pótlékról szóló új határozat jelentősen megemeli a különélési pótlék mértékét és a nem családfenntartókra is kiterjeszti.

A különélési pótlék mértéke:

	Családfenntartó	Nem családfenntartó
A vállalat székhelyén kívül	**15 Ft/nap**	**10 Ft/nap**
A vállalat székhelyén kívül	**20 Ft/nap**	**15 Ft/nap**

A vállalat székhelye annak a helységnek az igazgatási területe, ahol a vállalat központja van.

A munkahelyi pótlék kiterjed:

az építési munkahelyen közvetlen irányító, változó munkahelyre alkalmazott, illetve változó munkahelyen foglalkoztatott munkakörökre. Ide tartoznak: *főépítésvezető, építésvezető, főművezető (főmunkavezető), művezető (munkavezető, munkahelyi mérnök), (önálló, beosztott), munkahelyi technikus (önálló, beosztott).*

A munkahelyi pótlék mértéke az érintett dolgozó alapbérének 10 százaléka.

Azok a főépítésvezetők, akik nem a munkahelyre telepítettek, hanem a központból, illetve szolgálati főnökségről járnak ki az építésvezetői teendők ellátására, munkahelyi pótlékban nem részesülhetnek.

VI. UTASELLÁTÓ ÜV.

A vállalatnál 1835 fő részére van lehetőség béremelésre. Egy főre eső emelés átlagosan 145 forint. Béremelésben részesíthető munkakörök: *szakács, cukrász, kézilány, raktáros, raktári segédmunkás, pincemester, pályamunkás üzemi segédmunkás, csapos stb.*

Milyen összeg áll rendelkezésre a felsorolt bérügyi intézkedések végrehajtására?

1966. február 1-től béremelésre felhasználható összeg:

1. kormányintézkedés alapján:	**24,6 millió Ft**
2. 1966. évi bérfejlesztésből:	**12,1 millió Ft**
3. különélési és munkahelyi pótlékra:	**24,7 millió Ft**
Összesen:	**61,4 millió Ft**

Milyen egyéb lehetőségek vannak az egyes dolgozók közvetlen jövedelmének növelésére?

A szolgálati helyek korábban kevésbé voltak érdekelve abban, *hogy a létszámmal észszerűen gazdálkodjanak és takarékoskodjanak.* 1966-ban is lehetővé válik, hogy tartós létszámmegtakarítás esetén a megtakarított bérek jelentős részét bérfejlesztésre fordítsák. *(A KMP I. Vasúti Főosztálya 120 854/1965. I/2. B. számú rendelkezéssel szabályozta.)*

A tartós létszámmegtakarításra a szolgálati hely vezetője javaslatát az illetékes szakszervezeti bizottsággal egyetértésben terjesztheti fel az igazgatósághoz.

A létszámcsökkentés végrehajtásaként *megtakarított béralap 40 százaléka felett a szolgálati főnök szabadon rendelkezik*, ezt az állománycsoporton belül munkaköri béremelésre használhatja fel a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben. *A béralap 35 százaléka felett az igazgatóság rendelkezik, melyet ugyancsak átlagbérfejlesztésre lehet felhasználni a területi bizottsággal egyetértésben.* Bérráépítést mindenesetre a létszámcsökkentés végrehajtását követő hó 1-től lehet eszközölni. Ezzel az egész szolgálati hely, vállalat kollektívája anyagilag is érdekeltté válik abban, hogy a lehető legésszerűbben szervezzék a munkát és növeljék az élő munka termelékenységét.

Az 1966. évi tervismertető termelési tanácskozások elé

Február 10-ig kerül sor a műszaki konferenciákra, február 28-ig pedig a tervismertető termelési tanácskozásokra. Ezeken a megbeszéléseken *a dolgozók megismerhetik a vasúti közlekedés és ipar 1966. évi legfontosabb feladatait*, és azt, hogy azok megvalósítása érdekében a szolgálati főnökségek és vállalatok kollektíváira konkrétan milyen feladatok hárulnak.

Hogyan készüljenek fel a tanácskozásokra a vasútigazgatóságok, szolgálati helyek, vállalatok? Mi a tennivaló ezek előkészítésével és megtartásával kapcsolatban? Erre nézve az érdekeltek megkapták a szakszervezet és a vezérigazgatóság együttes irányelveit, de nem árt, ha emellett néhány fontos körülményre ezúton is felhívjuk a figyelmet.

Az üzemi demokráciának, a dolgozók vezetésben való részvételének *egyik legkonkrétabb megnyilvánulási formája a termelési tanácskozás.* E tanácskozásokon a szolgálati hely, vállalat minden dolgozója beosztásától, munkakörétől függetlenül elmondhatja észrevételeit, javaslatait, kritikai megjegyzéseit.

A termelési tanácskozás ad lehetőséget arra is, hogy a műszaki-gazdasági vezetők *a dolgozókkal megismertessék és megvitassák a vállalat, a szolgálati hely, a kisebb termelési egységek feladatait, terveit, az ezekkel kapcsolatos nehézségeket, problémákat.* A szolgálati hely valamennyi dolgozója segíthet kialakítani a megoldás leghelyesebb, leggazdaságosabb módjait.

A termelési tanácskozások rendszerében *kiemelkedő helyet foglal el az első negyedévi tervismertető termelési tanácskozás*, melynek célja — mint a nevéből is kitűnik — a tervek ismertetése.

Az 1966. évi népgazdasági terv fő célkitűzéseit a vasutas dolgozók a sajtó útján már megismerhették, a vasúti közlekedés és ipar 1966. évi főbb célkitűzéseit pedig január 12-én a vasút és szakszervezetünk vezetői közös értekezleten vitatták meg, melyről a *Magyar Vasutas* január 17-i számában részletes tudósítás jelent meg.

A soron következő tervismertető termelési tanácskozások előkészítésekor, megszervezésekor arra kell gondolni, *hogy ez a gazdasági év nem egy a sok közül, hanem harmadik ötéves tervünk első éve*, jó vagy rossz munkánk további fejlődésünket meghatározhatja.

A vasút 1966. évi feladatai nagyobbak az 1965. évinél. A növekedés az előző évhez képest: *utasforban 1,4, utaskilométerben 1,6, árutonnában 2,6, árukilométerben 3,8 százalék.*

A szállítási teljesítmények felfutása kisebb, mint a korábbi években, de változatlanul jelentős. A megnövekedett szállítási feladatok megoldása érdekében az MSZMP Központi Bizottsága 1964 decemberi határozatának megfelelően *további intézkedésekre van szükség a szállításszervezésnek a szükségletekkel való jobb összehangolására, a műszaki színvonal emelésére, a vasúti helyhez kötött berendezések és a vasúti gördülőanyag kellő szintű karbantartására, optimális kihasználására, a gazdálkodás rendjének, fegyelmének további megszilárdítására.* A vasút 1966. évi feladatait a múlt évinél kevesebb létszámmal, tehát a termelékenység nagyarányú emelésével kívánja megvalósítani.

Ezért szükséges, hogy a műszaki-gazdasági vezetők az eddigieknél nagyobb gondot fordítsanak a termelés, a szállítás feltételeinek biztosítására. Igényeljék a dolgozók észrevételeit, javaslatait.

E feladatok megvalósításának elősegítése a szakszervezet termelést segítő tevékenységi körébe tartozik. *A szakszervezeti bizottságok és bizalmiak feladata, hogy segítsék megismertetni — a legkisebb termelési egységek kollektíváival is — a tervekből a reájuk háruló konkrét feladatokat.* A szocialista munkaverseny, a szocialista brigádok, a szocialista munka szolgálati helye, üzeme címet viselő és címért harcoló kollektívák tevékenysége a munkatermelékenység emelésére, a gazdaságosság és jövedelmezőség növelésére, a szállítási igények maradéktalan kielégítésére, a helyi lehetőségek jobb feltárására és hasznosítására irányuljon.

A szakszervezeti szervek, aktivisták tekintsék elsőrendű kötelességüknek, hogy a dolgozók helyes kezdeményezései, jó javaslatai meghallgatásra és gyors megvalósításra kerüljenek.

A termelési tanácskozások eredményessége jelentős mértékben függ a műszaki konferenciák színvonalától, sikerétől. A termelési tanácskozások megtartásáért az MT—SZOT határozat alapján *a vállalati igazgatók, szolgálati főnökök felelősek.* A szakszervezeti bizottságokra fontos feladatok várnak a dolgozók mozgósításában, a beszámolók összeállításának segítésében, a megfelelő üzemi légkör kialakításában, hogy a dolgozók bátran, szorongás nélkül elmondhassák javaslataikat, észrevételeiket.

A soron következő műszaki konferenciák, termelési tanácskozások *fontosak azért is, mert ezekkel egyidőben kell előkészíteni — és a dolgozókkal ismertetni — az 1966. évben sorra kerülő béremelési intézkedéseket a tervben előirányzott bérfejlesztéssel együtt*, a MÁV vezérigazgatóságának a szakszervezettel egyetértésben kiadott végrehajtási utasításnak megfelelően. Ezért most különösen nagy szükség van arra, hogy *a Vasúti Főosztály, az igazgatóságok vezetői és dolgozói* vegyenek részt a műszaki konferenciákon, termelési tanácskozásokon és a helyszínen személyesen is segítsék a feladatok végrehajtását.

Zubor István
a közgazdasági osztály vezetője

Képzőművészeti vándorkiállítás

A SZOT Budapesti Bizottsága, a Képzőművészek Szövetsége és a Képcsarnok Vállalat a képzőművészeti ízlésnevelés és a képzőművészeti ismeretek bővítése érdekében Budapest ipari üzemeiben vándorkiállítást rendez.

A kiállításon elsősorban magyar festők és grafikusok műveit mutatják be.

A vándorkiállításon kívül Budapesten a Képcsarnok Vállalat állandó kiállítási termeit díjmentesen is látogathatják az érdeklődők. *A kiállítási termek címei:* Csók István Galéria, Bp., V., Váci utca 25, Derkovits Gyula terem, Bp., V., Lenin krt. 63, Dürer terem, Bp., V. Bajcsy Zsilinszky u. 52, Paál László terem, Bp., VIII., Rákóczi út 57, és Pór Bertalan terem, Bp., VIII., József körút 70.

A nyugdíj és a családi pótlék emeléséről

Kormányintézkedés folytán február 1-től ismételten sor kerül az alacsony összegű nyugdíjak és a családi pótlék emelésére.

A nyugdíjemelés

A saját jogon élvezett, 750 forintot meg nem haladó nyugdíjakat *10 százalékkal, de legalább 50 forinttal kell felemelni*, attól függetlenül, hogy mikor került sor a nyugdíj megállapítására. Ha a 10 százalékos, vagy az 50 forintos emeléssel a nyugdíj összege 750 forintnál több lenne, az emelés csak annyi lehet, amennyivel a 750 forintot eléri. Ha például valakinek 1966. év február 1-e előtt 730 forint volt a nyugdíja, azt csak 20 forinttal lehet emelni.

A 750 forintos felső határ házastársi pótlék nélkül értendő. Akik házastársi pótlékra jogosultak, azt ezen felül kapják.

Ugyancsak 10 százalékkal, de legalább 25 forinttal kell felemelni *az özvegyi vagy szülői nyugdíjat azoknál, akiknél az ellátás összege a 400 forintot nem éri el.* Ha az ellátás összege a 10 százalékos, vagy 25 forintos emeléssel meghaladná a 400 forintot, a régi ellátást 400 forintra kell kiegészíteni. Akinek 1966. február 1. előtt 385 forint volt az ellátása, azok 51 forintos emelésben - része sülnek.

Az árvaellátás

Az árvák és a félárvák ellátását *10 százalékkal kell emelni.* Ha az ellátás az emeléssel az árváknál 400 forint, a félárváknál 200 forint fölé emelkedne, azt 400, illetve 200 forintnál magasabb összegben megállapítani nem lehet.

A nyugdíjaknak és az ellátásoknak az itt ismertetett mértékű emelése hivatalból történik, tehát külön kérni nem kell. *A felemelt nyugdíjakat az érintettek első ízben a február végén esedékes nyugdíj kézbesítésekor kapják kézhez.* Amennyiben a fenti időben még nem a felemelt nyugdíjat kapnák, keressék meg levélben a *MÁV Nyugdíj Hivatalt.* Addig minden levelezést, vagy érdeklődést mellőzzenek, mert ez hátráltatja a rendelet végrehajtásával járó munkát.

A kormányintézkedés nagy számú nyugdíjast és ellátottat érint, aminek pénzügyi kihatása *évi 20 millió forint.*

A családi pótlék

A párt és kormány fokozottabb gondoskodása a több gyermekes családokra is kiterjed. *Alig fél év eltelte után ismét emelték a családi pótlékot. A családi pótlék emelése kiterjed a kettő, vagy ennél több gyermekes családokra és az egyedülálló nőkre egy gyermek esetében is.* Az egyedülálló nőkre érvényes mértékű családi pótlék emelésben részesülnek még azok a családok, amelyek testi vagy szellemi fogyatékos gyermekük után már eddig is magasabb összegű (felemelt) családi pótlékot kaptak.

A családi pótlék összege a kettő vagy ennél több gyermekes családoknál a következőképpen alakul: *2 gyermek után 300, 3 gyermek után 510, 4 gyermek után 680 forint, minden további gyermek után gyermekenként 170 forint.*

Az egyedülálló nők, valamint azok a családok, melyek testi vagy szellemi fogyatékos gyermekük után már eddig is felemelt családi pótlékot kaptak: *1 gyermek után 140, 2 gyermek után 340 forint, minden további gyermek után, gyermekenként 170 forint családi pótlékban részesülnek.*

A családi pótlék emelése 47 800 vasutas dolgozót érint, aminek évi pénzügyi kihatása 70 000 000 forint.

Azok a nyugdíjasok, akik családi pótlékot is kapnak, február 1-től, a tényleges dolgozókkal azonos elbírálás alapján, szintén a felemelt családi pótlékban részesülnek.

A családi pótlék felemelését sem kell külön kérni a családi pótlékban részesülőknek, azt a szolgálati főnökségek, illetőleg a nyugdíjasoknál a MÁV Nyugdíj Hivatal a rendelet alapján kérelem nélkül eszközli.

A tényleges dolgozóknak március 14-én a zárfizetésnél, a nyugdíjasoknak a február 23-án esedékes nyugdíjuk folyósításánál fizetik első ízben a felemelt családi pótlékot. Ha a családi pótlékra jogosult tényleges dolgozók és a nyugdíjasok a fenti időben nem a felemelt családi pótlékot kapják, a ténylegesek a saját szolgálati főnökségükhöz, a nyugdíjasok a MÁV Nyugdíj Hivatalhoz forduljanak.

A nyugdíjjárulék

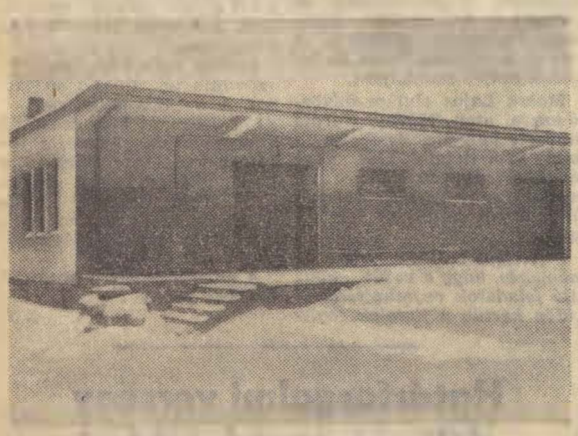
A nyugdíjjárulék a jövőben progresszív lesz. Ez azt a célt szolgálja, hogy arányosabb elosztás érvényesüljön a közterhek viselésében, a magasabb keresetűek jobban vegyék ki ebből a részüket.

1800 forintig a nyugdíjjárulék továbbra is		**3 százalék,**
1801 forinttól	**2300 forintig**	**4 százalék,**
2301 forinttól	**3000 forintig**	**5 százalék.**

Ha a munkabér a 3000 forintot meghaladja, a nyugdíjjáruléknak a mértéke *minden további megkezdett 1000 forintnál 1 százalékkal emelkedik.* 10 százaléknál több azonban nem lehet.

Akinek a főállásán kívül mellékfoglalkozása, másodállása is van, annak a két munkabér együttes összege alapján kell kiszámítani a nyugdíjjárulékát.

Új létesítménnyel gazdagodott a Központi Szertár



A Központi Szertár új raktárépülete.
(Tőzsér Ernő felv.)

A Központi Osztószertár telephelyén félmillió forintos költséggel elkészült és átadtak rendeltetésének az új, 256 négyzetméter alapterületű raktárt. A munkalatokat a MÁV Magasépítési Főnökség rekordidő alatt végezte el.

A raktárhoz még két új irodát és mosdót is építettek. Február 1-től itt kapnak helyet az Északi Osztószertárból „átköltöztetett" különféle gépek és gepalkatrészek és ez az épület lesz a munkahelye annak a tíz tagú szocialista brigádnak is, akik az anyaggal együtt ide jönnek.

A MÁV Központi Osztószertárának ez lesz a 15. számadósága.

Amint *Takács Károly* szertárfőnöktől megtudtuk, 1958 óta ez az első raktárépület, amellyel a szertárfőnökség gyarapodott. *Ebben az évben azonban még ennél az épületnél is nagyobb raktár építését kezdik meg.* A tervek már elkészültek, csak a kivitelezés van hátra. 5,5 millió forintos költséggel a jelenlegi 9-es és 13-as raktárakat összekötő egyemeletes, modern épület építését hamarosan megkezdik. Ezt már központi fűtéssel, kazánházzal és hideg-melegvíz-szolgáltatással is felszerelik.

Nyugalomba vonult a fővizsgáló

Szöllősi József tapolcai vizsgáló főkalauz nyugdíjba vonult. Munkáját mindig példásan végezte el, állandóan képezte magát és segítette a fiatalokat. Mint lakatos az 50-es években a vasúti oktatás megkönnyítésére szemléltető kis vasutat is készített.

Nyugalomba vonulása alkalmával jó egészséget és boldogságot kívánunk Szöllősi Józsefnek.

B. K.



Metsző északi szél hordja, kavarja a frissen hullott porhavat. Még a robogó gyorsvonat ablakából nézve is félelmetes látvány. Nem kellemes ilyen időben a szabadban dolgozni. Különösen *Záhony térségében nem, ahol soha nincs megállás.* A vasutasok azonban dacolnak az idővel. Éppen úgy megbirkóznak a téllel, mint a munkával. Pedig itt mindkettőből kijut. A télből is, meg az átrakásra és elszállításra váró áruból is.

KELET KAPUJA

Záhony, kelet kapuja. Legnagyobb határállomásunkra találóan illik ez az elnevezés. *Záhony valóban olyan, mint egy óriás kapu,* amelyen szüntelenül áramlanak az áruval színültig rakott vagonok, vasérc, koksz, szén, fa, olaj, gép és ki győzné felsorolni még mi minden.

Az átrakó vágányok mentén a daruk erdeje magasodik, akár egy tengeri kikötőben. A széles és normál rendezőben vagonok ezrei, indulásra kész szerelvények sorakoznak a végeláthatatlannak tűnő sinpárokon.

S. Kovács István állomásfőnököt kerestem, aki november közepén, amikor egy szovjet vasutas újságíró kollégával Záhonyban jártam, így fogadott:

— Most nincs sok látnivaló. A normál üres kocsikból nem érkezett meg az igényelt mennyiség, emiatt kissé vontatottan halad az átrakás. Jöjjenek el az elvtársak december végén, vagy január elején, a nagy hajrá idején, akkor többet látnak.

Eljöttem, s a hajrának a nyomát sem láttam. A főnöki irodát is bezárva találtam. S. Kovács István állomásfőnök Kisvárdán volt pártoktatáson. Távollétében egyik fiatal helyettesével, *Vigvári Zoltánnal* beszélgettünk.

HAJRÁ NÉLKÜL

— 1965 volt az első olyan év, amelyet nagyobb hajrá nélkül zártuk — kezdte a beszélgetést. *— Még ma is nehéz elhinni, hogy így is lehet. A korábbi években, ha elérkezett az év vége, mindkét részről ömlesztették az árut. Csap felől úgyszólván egymást érték a széles szerelvények, a mi exportra dolgozó üzemeink pedig még tehergépkocsikon is hozták termékeiket, csakhogy elmondhassák: mi eleget tettünk kötelességünknek.*

— Hogy ezek az állapotok megszűntek, annak mi örülünk a legjobban — folytatta rövid szünet után. — Hajrával, tervszerűtlen munkával ma már nem lehetne elvégezni azt az óriási feladatot, ami ránk hárul.

A széles rendezőt telefonon hívtuk fel. *Béres Géza* térfőnök jelentkezett a „drót" másik végén.

— A hidegre fordult idő érezteti-e hatását a belépésnél? — érdeklődtem.

— *Nem nagyon. A beadás most is éppen olyan folyamatos, mint az utóbbi időben mindig. Ez jó dolog. Amióta szomszédainkkal jobban együttműködünk, azóta nem fordul elő, hogy olyankor is adják a szerelvényeket, amikor nem tudjuk fogadni.*

NEHÉZ MUNKA

— S az emberek? Hogyan birkóznak meg a téllel? — Ezt a kérdést már Vigvári Zoltánnak tettem fel.

— Néha emberfeletti munkát végeznek. Különösen a nyitott kocsikban érkező küldemények átrakásánál nehéz a munka. A vasérc például már mínusz 1 foknál megfagy. Ilyenkor csak robbantással lehet kirakni. Ma már ezt a veszélyes feladatot is a mi rakodómunkásaink végzik.

A szakszervezeti bizottság irodájában *Varga István* termelési felelőssel ott folytatjuk a beszélgetést, ahol az állomásfőnök helyettessel abbahagytuk. Az emberekről, akik éjjel-nappal szünet nélkül dolgoznak, hogy vasércet, kokszot kapjanak a kohók, nyersanyagot az üzemek.

— Több mint száz kollektíva harcolt a szocialista brigád cím megszerzéséért — mondotta. *Ebből 67 brigád 434 taggal már elnyerte a címet. Szűcs Bertalan hattagú átrakó brigádja ezüst, 11 brigád pedig bronz jelvénnyel büszkélkedhet. A legjobb brigádok közé tartozik Molnár József és Torony József rakodóbrigádja is. Ezekre a brigádokra mindig lehet számítani.*

— Milyen eredménnyel zárult a felszabadulási munkaverseny?

— A széles kocsitartózkodás kivételével úgyszólván valamennyi tényezőnél eleget tettünk vállalt kötelezettségeinknek. Ennél a tényezőnél szerettük volna két napra csökkenteni a tartózkodást. Csak 2,2-re sikerült. Sajnos, ez függvénye a normál üreskocsi ellátásnak, ami a múlt évben elég gyakran okozott problémát.

Ottjártamkor még nem tudtak végleges adatokat adni az 1965. évi teljesítményekről. Egy azonban bizonyos, Záhony körzet vasutasai derekasan dolgoztak, becsülettel helytálltak a munkában. Nem kis részük van abban, hogy a debreceni igazgatóság a múlt év második felében végig egyenletes teljesítményt nyújtott és az igazgatóságok között a legjobb eredményt érte el.

(visi)

Gyakori a rövidzárlat

Pápa állomás területének villanyvezetéke és biztosítéka túlterhelt és nagyon sokszor rövidzárlatot okoz. Ilyenkor szünetel a ki- és berakás, a fűtőházi műhely munkája és a lakások is sötétségbe burkolóznak. *Nem beszélve a baleseti veszélyről,* amelyet a sötét állomás rejt magában.

Nem olyan nagy ügy. Talán két szál dróttal és erősebb biztosítékkal lehetne és kell is segíteni ezen.

Bognár Károly

Hóviharban kocsirendezők között

Fehér minden. Még a levegő is. A metsző szél udvariatlanul söpri arcunkba a hópelyheket. Fázunk. A tél csúnya tréfát űz. Csaknem két évtizede annak, hogy ilyen dermesztő, hózivataros januárt láttunk.

A *Karancs* lábánál, *Salgótarján-külső* állomáson, a *Jakubi* hegyről jövő hideg szél végigsüvít a kocsisorok között. Csak pár méterre látunk. Jobbról-balról bundába öltözött, prémsapkás vasutasok kiáltanak, integetnek egymásnak. A jelzést szavaikkal is kísérniük kell.

A vasútnak menni kell

— A legtöbb baj a váltókkal van — ezt mondja *Gyöngyösi András* kocsimester. *— Szinte tizpercenként kell tisztogatni, söprögetni, másképp nem tudjuk állítani.*

Csak kiabálva társaloghatunk. A mozdonyzaj, a kocsirendezők hangja és a szél zenéje a mi torkunkat is próbára teszi.

— Mit rendeznek most?

— A 374-est. Az Acélgyárhoz menő szerelvényt állítjuk össze. De érkezett szén a TÜZÉP-nek és az Üveggyárnak is.

— Hány éve vasutas?

— *Huszonhat.*

— Ilyen időre emlékszik-e?

— Csak 1940—42-ben volt ehhez hasonló. Kicsit elszoktunk már a zord téltől — mondja az idős kocsimester. *— De mit tehetünk, ez ellen nincs orvosság. A vasútnak pedig menni kell!*

— Védőital?

— Négyóránként forró feketét kapunk. Nincs panaszunk.

Nehezen gördülnek a kocsik

Már teljesen besötétedett. A havas sineken nehezen gördülnek a kocsik. Tompa kattanás. Egy elfojtott „kész" kiáltás és már húz is tovább a vonat. Nézem a kocsirendezőket. Meztelen kézzel kapcsolják össze a vonóhorgot.

— Miért nem húz kesztyűt? — kérdezem *Pozsár László* kocsirendezőt.

— Nem lehet benne dolgozni. A műanyag védőkesztyű a hidegtől megkeményedik. Nem tudjuk benne összekapcsolni a kocsikat.

— De így nagyon hideg lehet?

— Megszoktuk már.

Amíg a sűrű hóesésben a forgalmi irodába tartunk, azon gondolkodom: miért nem adnak megfelelő kesztyűt a kocsirendezőknek? A gyakorlat bebizonyította, hogy ez a műanyag bevonatú kesztyű nem jó. Ilyen időben pedig kesztyű nélkül dolgozni.. Brrr!

Az irodában már kellemes az idő. *Czikora István* állomásfőnök-helyettessel kissé átfáztunk. A kályhához húzódunk.

— Mennyi kocsit rendeznek naponta?

— Átlag 800-at. 38 ipartelepet 46 helyen szolgálunk ki. Három mozdonnyal és három tartalékkal dolgozunk.

— Gyakran jár a kocsirendezők között?

— Naponta többször. Nem egy esetben a váltók tisztításánál is segítek. Nehéz munkát végeznek. És ez a hideg...

— Gondjaik?

Kevés a vágány

— Kevés a vágány. Még négy feltétlen kellene. A helye meg is van.

— Az már beruházás.

— Igen, tudom, de húsz éve kérjük. Most már igazán segíthetnének rajtunk.

Mi már felmelegedtünk. Jól érezzük magunkat a meleg szobában. De ők kint a sínek között, az egyre erősödő hóviharban tovább dacolnak a hideggel.

Szerényi József



Pozsár László kocsirendező.
(Tőzsér Ernő felv.)

Helytálltak a miskolci vasutasok

A hirtelen „jött" kemény tél nehéz feladat elé állította a miskolci igazgatóság dolgozóit is. Fokozta a nehézséket a dühöngő orkán, és még olyan vasútvonalakat is betemetett, ahol a havazás máskor nem okozott zavart.

A vasutasok mint minden évben, most is felkészültek a telet. *A felkészülés talán egy évben sem volt olyan gondos és szervezett, mint épven most.* Ennek tudható, hogy Borsod megye vasútvonalain, kisebb késéseket leszámítva, *a forgalom zavartalan volt.* Hogy fennakadás nem történt, az a különböző szolgálati ágak jó együttműködésének és a vasutas dolgozók emberfeletti munkájának köszönhető.

A különböző szolgálati helyek szinte óráról órára tájékoztatták a központi ügyeletet a hóviszonyok alakulásáról, és a készenlétben álló mozdonyok, hóekék és hókotrók rögtön a veszélyeztetett területre mentek.

Most, hogy az idő enyhébbre fordult — bár még a télnek korán sincs vége — nyugodtan elmondhatjuk, hogy a miskolci igazgatóság vasutasai derekasan helyt álltak.

Hóhegyek a vágányok mentén

A nehéz csizmák és bakancsok alatt csikorog a hó. Hajnal óta szüntelenül esik. Sűrű, szinte átláthatatlan nagy függönyként takarja el a pályaudvart, a tárolóvágányokon álló kocsikat, őrhelyeket, a mozdonyokat, vonatokat. A végtelen fehér lepel alól csak a váltók pislákoló fényei kandikálnak ki. Hideg téli szél kergeti a havat.

— Ha így esik, elegünk lesz! — mondja társának *Hóka Sándor* térfelvigyázó. Az — mint mindig — most is szótlan. Csak rábólint, és a dugig teli csarnokot nézi.

Nem megy a 15/a

A Nyugati pályaudvar I-es őrhelyén is nagy a sürgés-forgás. Váltás van. *Gólián Béla* főintéző. rendelkező forgalmi szolgálattevő hosszan nézi a csarnokot. Majd szeme megakad a vágánytáblán, melynek fel-felvillanó fényeiből tájékozódik.

— A gépekkel bejárunk az új vágányra! — adja ki a parancsot, s a váltókezelők nekirugaszkodnak az emeltyűknek.

— Nem megy a 15/a! — mondja *Zubor István* váltókezelő nagy mérgesen, s hozzáteszi:

— Hó vagy jég szorult közé. Nem erőltetem, mert elszakad.

Hosszú percek múltak, amíg a térdig érő hóban kitisztították a váltót. A szobi, a dorogi, a félegyházi személy és a bukaresti gyors gépei érkeztek. *Sági József* korongos lép be a jégcsapokkal „díszített" mozdonyok közé.

Igen ám, de a csavarkapocs nem enged. Már ketten erőlködnek, nekifeszülve próbálnák fordítani a korongot. Nem megy... A menetek közé szorult jég ellenáll. *Zsiros Marci,* az egyik vizsgálólakatos siet segítségükre. Végül a jókora kalapács győzedelmeskedik a hideg és a jég felett.

Hosszú fütty jelzi, hogy az egyik késett szobi vonat elkészült. Állítják a váltókat. Villan a kijárati jelző fénye, de a vonat nem indul.

— Mi van? — kiabálnak a toronyból.

— Gőzáthaladás — hallatszik a válasz.

Az átkozott hó, a hideg, a szél mint egy nagy polip fogja az embert, a gépet, a váltót, a kocsit, az egész vasutat.

A külső hatra szerelvényt tolnak. A betolást végző kocsirendezők a lépcsőkön megülő hóban állva lengetik zászlójukat. Később rájár a gép, de itt is baj van a csavarkapcsokkal.

100 perc késéssel

A vizsgálólakatosok is térdig járnak a hóban. A kocsik alvázszerkezetén, a féktuskókon, a hordrudgókon, csapágyfejeken jégcsapok csüngenek. *— Az utolsó előtti kocsinál megakadt a gőz!* — mondja az egyik vizsgálólakatos. Fáklyák kerülnek elő, melegítik a vezetéket. Ki tudja, hogy a cső melyik részén van a jégdugó? Végül 100 perc késéssel, de elindul a félegyházi vonat.

Újabb rossz hír érkezik. Késnek a vonatok, és ezért nincs kocsi.

— A szobi, a lajosmizsei és a ceglédi vonatoknak még nincs szerelvénye — mondja *Újvárosi József* kocsimester, aki a hozzá beosztott tolatásvezetőkkel és kocsirendezőkkel talán legjobban ki van téve az ítéletidőnek.

Mintha jégből, hóból faragták volna ki, úgy jár be a *201-es berlin—prágai* gyorsvonat, mely gépcsere és kisebb tolatás után *Bukarest* felé indul. Úgy látszik, hogy semmi baj, aztán kiderül, hogy a hálókocsi vízvezetéke elfagyott. Megint fáklyázás következik. Amikor végre felenged a cső, akkor a csapból nem folyik a víz.

Ott igazán tél a tél

A *szegedi és nyíregyházi* vonatok géptre várnak, mert sok a nehézség a *Hámán Kató fűtőházban.* Ott igazán tél a tél — mondogatják a mozdonyvezetők.

Az 1710-es *Szabolcs-expressz* postakocsiánál is elfagyást állapítottak meg.

Mindenki ott van. *Bujáki László* kocsimester. *Városi Lénárd.* kezében égő fáklya, *Fabók Irén* főtiszt, forgalmi szolgálattevő és a többiek. Végül 155 perc késéssel, de elindult a gyorsvonat.

És hogy teljes legyen egy sok bajjal teli, nehéz éjszaka. 4.10 órakor a 16/a számú váltó vonóvezetéke elszakadt.

Dereng, szakadozik az éj fekete fátyla, de a hó szüntelenül esik, s a hóhegyek egyre szaporodnak a vágányok mentén.

Gergely József

A segítség nem késett

Január 17-én este 21 órakor a szegedi áruirányító asztalán megszólalt a telefon. *Kelemen Nándor,* Dorozsma állomás raktárnoka jelentette, hogy a CSM Építőipari Vállalatnak 15 kocsi söder érkezett. *A kocsikat kiállítani nem tudják, mert az órák óta tartó hóviharban Dorozsma rakodóra a szállásgép nem tud lemenni.* Annyi munkaerő nincs, hogy a váltókat és a keresztezéseket állandóan tisztán tarthassák s így az iparvágányon egyes helyeken méteres hóbuckák vannak. A kocsik beállítása legkedvezőbb esetben is csak holnap nappal lehetséges.

Kondász István irányító azonnal hívta a vállalatot. Az építőipari vállalatnál *Kapovics Gábor* tartott ügyeletet.

— Mi a söder kirakásához már kirendeltük az embereinket — mondta. *— Hány embert adjak még segítségül a hóeltakarításhoz és a váltók tisztításához?*

— 15—20 emberre lenne szükség.

— Azonnal odairányítok 18 rakodómunkást — válaszolta *Kapovics Gábor.*

Két óra múlva, 23 órára befejezték a váltók és keresztezések tisztítását, a hóbuckák eltávolítását és utána beállították a kocsikat kirakáshoz. A rakodóbrigád példamutató munkájának köszönhető, hogy az üres kocsikat a 773. sz. vonattal már hajnalban tovább továbbították Záhonynak.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Megemlékezés Rochlitz Gyuláról

80 évvel ezelőtt 1886 január 18-án 60 éves korában halt meg *Rochlitz Gyula* MÁV főfelügyelő műépítész, a *Keleti pályaudvar alkotója.* Rochlitz Gyula 1825-ben, Nagyrőczén született. Iskoláit az eperjesi kollégiumban, majd a bécsi politechnikumban végezte. A világosi fegyverletételig részt vett a szabadságharcban két testvérével együtt. *A szabadságharc után mint műépítész, fontos vasúti létesítményeket és középületeket tervezett.* Ő tervezte az első dunai vasúti összekötő hidat, a régi központi pályaudvart, a mai Keleti pályaudvart, a MÁV igazgatósági épületét és az Államvasutak nyugdíjalapjából létesített épületeket.

Az utódok kegyeletteljes megemlékezésével gondolunk halálának 80. évfordulóján a nagy vasutas építészre.

AZ ÉLÜZEM CÍMÉRT FOLYÓ VERSENY 1966. ÉVI CÉLKITŰZÉSEI

A *Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány* és a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* 1022/1961. számú, valamint az ezt módosító 1031/1964. számú együttes határozata alapján *a közlekedés- és postaügyi miniszter* és a *Vasutasok Szakszervezetének elnöksége* élüzem címmel tünteti ki azokat a vasúti csomópontokat, főnökségeket és üzemi vállalatokat, amelyek a célkitűzéseket a legeredményesebben teljesítik és az év folyamán a legtöbbet teszik a szállítási feladatok teljesítése, a vasút forgalmának tervszerűbbé tétele, üzemeltetésének gazdaságos, zavartalan lebonyolítása érdekében.

Általános rendelkezések

Mivel az élüzem célkitűzéseket a hivatalos lap 1966. január 15-én megjelent 2. száma csomópontonként, illetve szolgálati áganként részletesen ismerteti, mi az alábbiakban csak az általános rendelkezéseket közöljük.

Az élüzem címért folyó verseny tételes célkitűzéseinek értékelése alkalmával vizsgálni kell a szolgálati helyek egyéb munkáját is. Többek között az éves állomásvizsgálat eredményeit a többi szolgálati helyeknél, az év közbeni időszakos ellenőrzések eredményeit, a fűtőházaknál a vontató járművek szolgálatképtelenségének okait és számát is.

A termelési tervek, valamint a termelékenységi tervek értékelésénél a túlóráknak megfelelő többletértékeket figyelembe venni nem lehet.

Vizsgálni kell a munkásvédelem érdekében kifejtett tevékenységet s ennek keretében a tervezett szolgálati és távolléti órák betartását, a kettő különbségének csökkentését, a heti pihenőnapok biztosítását, a túlmunka szabad idővel történő megváltására vonatkozó szabályok betartását. Értékelni kell a 100 főre eső balesetek számát az előző évhez viszonyítva, valamint az egy sérültre eső kiesett munkanapok számát. Fentieken kívül figyelembe kell venni különösen a közlekedő vonattal történt, valamint a halálos üzemi baleseteket. *Azonos feltételek fennállása mellett előnyben kell részesíteni azokat a szolgálati helyeket, vállalatokat, amelyek jobb eredményt értek el a dolgozók egészségének és testi épségének védelme terén.*

Mérlegelni kell a szocialista munkaverseny, ezen belül főként az újítások és a szocialista brigádmozgalom, valamint a szocialista munka műhelye, üzemrésze, szolgálati helye címért folyó verseny eredményeit.

Általában figyelembe kell venni a szolgálati hely (vállalat) egészének fejlődését, az összes körülmények együttes mérlegelése alapján.

Az egyes szakszolgálatoknál megállapított célkitűzések az előírt teljesítményeknél az alsó határt jelentik. Az élüzem címért folyó versenyben valamennyi célkitűzést — kivéve ahol más előírás nincs — éves göngyölített eredmények, illetve tervek alapján kell értékelni és teljesíteni.

Kizáró okok

A munkaverseny tisztasága érdekében az élüzem címért folyó versenyben kizáró okot képez olyan bizonylati fegyelem-sértés, amely indokolatlan előnnyel jár a szolgálati hely vagy az igazgatóság részére.

Nem adományozható kitüntetés olyan szolgálati hely részére, ahol nem hoznak nyilvánosságra legkésőbb az eredmények értékelésekor olyan tényeket, amelyek negatívumként érintik a szolgálati hely munkáját. Amennyiben ilyen tények a kitüntetés adományozása után kerülnek csak nyilvánosságra, és bizonyítást nyer a tények elhallgatása, az ilyen eset az élüzem kitüntetés visszavonását eredményezi. A kitüntetés visszavonása érintheti a főnökség, illetve a vállalat egészét, csomóponti kitüntetés esetén a szolgálati helyek egyikét is.

Az élüzem címért folyó versenyben a szolgálati helyek eredményeit a tárgyévet követő február 25-ig kell a helyszínen felülvizsgálni.

A szolgálati helyek eredményeit a felügyeleti szerveknek év közben is fokozottan figyelemmel kell kísérni. Az első félév befejezése után értékelni kell a teljesítményeket. *A célkitűzéseket az első félévben legeredményesebben teljesítő szolgálati helyek pénzjutalomban részesülnek.*

Azok a vasúti csomópontok és főnökségek, valamint üzemi vállalatok, amelyek az élüzem-célkitűzéseiket éves viszonylatban ugyan kiemelkedő szinten teljesítik, de élüzem kitüntetésben nem részesülnek, vezérigazgatói elismerést és pénzjutalmat kapnak.

Azok a vasúti csomópontok és főnökségek, üzemi vállalatok, amelyek az év folyamán akár az üzemeltetés, akár a gazdaságosság terén kiemelkedő teljesítményt érnek el, vagy egy-egy nagyobb jelentőségű feladatot oldanak meg, az időponttól függetlenül is részesülhetnek *„vezérigazgatói elismerésben"* és pénzjutalomban.

„Vezérigazgatói elismerésben" részesülő szolgálati helyek jutalomösszege az élüzem címmel járó jutalomösszeg 50 százalékánál kevesebb nem lehet.

Kik kapnak felemelt üzemi jutalékot

Az MT—SZOT Vörös Vándorzászlóval kitüntetett szolgálati helyek az éves eredmény után járó üzemi jutalékot 40 százalékkal felemelve, az élüzem címmel kitüntetett szolgálati helyek az üzemi jutalékot 25 százalékkal felemelve, a vezérigazgatói elismerésben részesülő szolgálati helyek az üzemi jutalékot 15 százalékkal felemelve kapják.

A 100 főnél kisebb szolgálati helyek, továbbá a gazdasági vasúti üzemfőnökségek, a keskenynyomközű vasúti szolgálati helyek és a vasúti csomópontokhoz nem tartozó kis fűtőházak célkitűzéseinek megállapítása, teljesítményeinek értékelése, a vasútigazgatóságok és a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságainak hatáskörébe tartozik. Ezek a szolgálati helyek célkitűzéseik megfelelő szintű teljesítése esetén *vasútigazgatói elismerésben"* és pénzjutalomban részesíthetők.

Az „élüzem" címért folyó verseny számszerű célkitűzéseit a vasúti csomópontok és a 100 főnél nagyobb létszámú nem csomóponti állomások és fűtőházak részére a vasútigazgatóságok a szakszervezet területi bizottságaival egyetértésben határozzák meg.

A munkavédelmi felügyelők feljegyzéseiből

A szakszervezeti központ munkavédelmi felügyelősége január 17-én ellenőrzést tartott a *Budapest Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél*, ahol az 1965. évi balesetek az 1964. évhez viszonyítva 15 százalékkal, a balesetből kiesett munkanapok száma pedig 21 százalékkal növekedett.

A főnökségnél a közelmúltban végrehajtott átszervezés során *a munkavédelmi őrség szétesett és az újraszervezés elmaradt.* Ezúton is felhívjuk a szakszervezeti bizottság figyelmét a munkavédelmi őrség újjászervezésének fontosságára. Ehhez a helyi pártszervezet, a KISZ és a szolgálati vezetés segítségét is kérjük.

★

A *szolnoki járműjavítóban* is januárban tartottunk ellenőrzést. Hátráltatja itt az eredményes munkát, hogy *az újonnan beállított biztonsági megbízott sem kellő gyakorlattal, sem biztonságtechnikai vizsgával nem rendelkezik.* Ezért az újfelvételes dolgozók balesetelhárítási oktatása nincs kellően biztosítva. De a régi dolgozók balesetelhárítási oktatásánál is vannak problémák. A VII. osztályban Csomor Vilmos művezető rendszeres balesetelhárítási oktatást tart anélkül, hogy biztonságtechnikai vizsgával rendelkezne.

Nem kielégítő a vezető beosztású dolgozók balesetmegelőzést szolgáló tevékenysége sem. A vizsgálat során több esetben tapasztaltuk, hogy *a védőfelszereléseket a dolgozók nem használják.* Az is előfordul, hogy a művezetők egy része nem gondoskodik a gépek megfelelő védőberendezéssel történő ellátásáról. Például a VII. osztály asztalosműhelyében több famegmunkáló szalagfűrészgépen a védőberendezés nem megfelelő.

Gyakran előfordul, hogy az emelőszerkezeteknél vizsgával nem rendelkező darukezelők és kötözők dolgoznak. Tetézik a hiányosságot azzal, hogy az emelőgépek részére szükséges darunaplót nem vezetik, s ugyancsak nincs nyilvántartás arról, hogy a kötözőelemek cseréje szabályos körülmények között történik-e.

Az üzem több mint 100 éves és a megnövekedett feladatok nehéz helyzet elé állítják a vállalat vezetését, szakszervezeti bizottságát. A felsorolt hiányosságok azonban nem olyan jellegűek, hogy azokat megfelelő szervezéssel, ellenőrzéssel ne lehetne megszüntetni. Fokozottabb tevékenységet várunk mind a vállalat vezetésétől, mind a szakszervezeti bizottságtól.

T. L.

Szívtelenség

Január 8-án már igazi tél volt. A hőmérő higanyszála is bizony összehúzta magát. Ebben a zúzmarás időben a Nyugati pályaudvaronn egy középkorú, falusi asszony állított meg:

— Tessék már mondani, melyik vonat megy Méntelekre?

— Ez — mutattam a szerelvényre. Nem sokkal később —, a vonat kijárata után — mégis ott találtam az asszonyt, a vágány mellett, kezében batyújával, sirdogált.

— Hát Maga?...

— Leszállított a kalauz.

— Miért?

— Ezért-e, — mutatott, sűrűn könnyezve egy zsákra, amelyben mint később kiderült, 6—8 kiló szárazkenyér volt.

— Azt akarta, hogy 18 forintot fizessek. Honnan? Hiába könyörögtem, hogy engedjen, hogy három kicsi gyerek vár otthon...

— Ehun-e! — és mutat egy kétestisztaságú zsebkendőbe göngyölt 10 forintosra. — Nincs nálam több pénz. Mondtam, hogy a többit Méntelken megfizetem, de nem irgalmazott.

— Mi lesz velem? — jajveszékelt.

Nem tudtuk megvigasztalni, mert a Lajosmizse—Kecskemét között levő Méntelekre, a 3716 sz. vonaton kívül, alig lehet mással eljutni.

A „Személydíjszabás" I. rész 19. cikk 1. és 2. a szerint a személykocsiban annyi kézipoggyász szállítható, amennyi az utas ülőhelye alatt és a csomagtartón elfér, de 35 kilogrammnál azonban nem lehet több.

Az illető jegyvizsgáló talán nem ismeri a díjszabást. Vagy rosszakaratú, szívtelen volt? Igen szívtelen, mert ha a zsákocska terjedelme, vagy súlya a díjszabási határokat túl is lépte volna, akkor sem kell az érvényes menetjeggyel rendelkező utast kizárni az utazásból, hiszen a célállomáson is utánfizetésre kötelezhető.

Az ilyen magatartás határozottan árt a vasút — a becsületes vasutas dolgozók hírnevének.

— lyf —

Baleseti krónika

Január 10-én *Rákos* állomáson munka közben lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Fátyol József* kocsirendező. A balesetet az okozta, hogy nevezett ráakasztás közben egyensúlyát veszítve elesett.

★

Január 12-én *Törökszentmiklós* állomáson 36 fm hosszú vasúti síneket raktak tvg pótkocsira. Munka közben lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Ponyoki Miklós* pályamunkás. A vizsgálat szerint a balesetet az okozta, *hogy a sínek felrakásához nem biztosítottak kellő számú sínfelrakó készüléket és létszámot.* A mulasztásért *Zsiros Imre* előmunkás, *Oláh József* lakatos, *Tóth István* pályamester és a kisújszállási pft. főnökség gépügyi előadója ellen fegyelmi eljárás indult.

★

Január 15-én az 1713/II. sz. gépvonat *Szajol* és *Szolnok* között *meghaladta megállj állású térközjelzőt és kíméletlet beleütközött a Szolnok állomás bejárati jelzőjénél feltartóztatott 1759 sz. vonatba.* Az ütközés következtében az 1759 sz. vonat két kocsija kisiklott és forgalmi akadály keletkezett. Személysérülés nem történt. *A baleset az 1713/II. sz. gépvonat fűtőjének figyelmetlen szolgálat-ellátása, valamint az 1759 sz. vonat fedezésének elmulasztása miatt történt.*

★

Január 17-én *Nagykanizsa* állomáson a fűtőházba bejáró 411 430 sz. mozdony a 3. sz. váltónál horzsolódott a 424 234 sz. kijáró mozdonnyal. *A balesetet a 411 430 sz. mozdony személyzetének figyelmetlensége okozta.* Nem vették ugyanis figyelembe, hogy az 1. és 3. sz. váltót a 424 234 sz. gép részére állították, *de figyelmen kívül hagyták az 1. sz. váltóőr megállj jelzését is.* A baleset következtében a murakeresztúri vonal felé többórás forgalmi akadály keletkezett.

★

Január 18-án, 7.06 órakor *Somogyszob* és *Nagyatád* állomások között *szembe találkozott és kíméletlenül összeütközött az 5922 és az 5929 sz. személyvonat.* A baleset következtében mindkét mozdony szolgálatképtelenné vált, az 5929 sz. vonat posta- és kalauzkocsija teljesen összetört, az 5922 sz. vonat mozdonya és két kocsija kisiklott és megrongálódott. *7 személy súlyosan, 29 könnyebben megsérült. A balesetet a két állomás forgalmi szolgálattevőjének utasításellenes szolgálat-ellátása okozta.* A vonatokat engedély nélkül menesztették. A hatóságok mindkét forgalmi szolgálattevőt őrizetbe vették.

★

Január 19-én *Kákás* forgalmi kitérő és *Apátfalva* állomások között szembe menesztették a 8429 és a 8540/II. sz vonatot. A veszélyeztetést *Baranyi Mihály* Kákás, forgalmi szolgálattevőjének engedély nélküli menesztése okozta. *A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy Baranyi Mihály segédtiszt ittasan vette át a szolgálatot, sőt szolgálat közben is ittalt hozatott Apátfalváról az egyik hómunkással.* Hogy a szembemenesztésnek nem volt következménye, az a 8540/II. sz. vonat motor- és vonatvezetőjének köszönhető. Nevezetteket a szolgálat éber ellátásáért az igazgatóság jutalomra terjesztette fel. A forgalmi szolgálattevőt a hatóságok őrizetbe vették.

★

Január 21-én 19,30 órakor *Pestimre* és *Gyál* felső megállóhely között a 3748 sz. személyvonat *kíméletlenül összeütközött* a szembe haladó 3799 sz. tehervonattal. A baleset következtében *Berezvai Lajos* vonatvezető életét vesztette, 18 személy megsérült. Mindkét mozdony szolgálatképtelenné vált, 7 személy- és 5 teherkocsi súlyosan megrongálódott. *A balesetet a 3748 sz. személyvonat menesztés nélküli kihaladása okozta.* A hatóságok a 3748 sz. vonat mozdonyvezetőjét őrizetbe vették.

Párnás kocsin — néhány korty borért

A következő, nem éppen dicséretes eset még a múlt év december 28-án történt, a 4738-as vonaton *Kiskőrös* és *Kalocsa* között.

Az I. osztályú kocsiba feltűnően sokan szálltak fel. Közöttük jó páran demizsonokkal. Az utasok tanakodtak, hogy mit is csináljanak, hiszen II. osztályra szól a jegyük.

— *Majd ráfizetünk* — mondta az egyik.

Egyik társuk azonban leintette őket.

— *Ne izguljanak, majd én elintézem* — és ezzel jelentőségteljesen megemelte az egyik 5 literes demizsont.

A jegyvizsgáló itt, az I. osztályú kocsinál kezdte a munkát és a demizsonos utasoknál nyomatékosan kihangsúlyozta:

— *A jegyük nem ide szól, erre rá kell fizetni.*

Az illető, aki már jelezte, hogy majd ő elintézi, valamit sugott a jegyvizsgálónak, az pedig csendben a kocsi elejére ment. A demizsonos utána. Ott aztán a borból csendben iszogattak. Egyszer a kalauz, egyszer az utas

Amikor a demizsonos viszszajött, nagy büszkén kihúzta magát és csak úgy félvállról szólt oda a többieknek:

— *Na, milyen vagyok? Mondtam, hogy elintézem.*

Meglepett, amit láttam. Milyen vasutas az, aki néhány korty borért hajlandó a szabálytalanságra? Nem beszélve arról, hogy szolgálatban tilos szeszes italt fogyasztani. Az illető jegyvizsgáló, akinek a nevét nem jegyeztem fel, fegyelmezetlen viselkedésével nemcsak a becsületes jegyvizsgálók, hanem a vasút tekintélyén is csorbát ejtett.

Tóth Tibor
Kiskunhalas

— **Több ezer vasúti személykocsit gyárt** a harmadik ötéves tervben a Magyar Vagon- és Gépgyár a Csehszlovák Vasutak megrendelésére. A kocsik kétféle típusban, termes és fülkés megoldással készülnek. A fülkés kocsikból elkészült öt mintadarab már [illegible]

Születési helye:

A PÉCSI SEBES

— *Orvost! Orvost!* — kiabálta január 20-án a pécsi sebesen egy feldúlt férfi. Az utasok döbbenten és némán nézték, de senki sem emelkedett fel az ülésről. A motor kocsijába is benyitott és az ajtó mellett ülő fiatal társaságba vette utolsó reményét, rémülten kérdezte:

— *Nincs maguk között orvos? Vagy orvostanhallgató? Segítsenek, az utolsó kocsiban mindjárt megszül a feleségem.*

Az utolsó percek

Pedagógusok voltak: testnevelők, biológia-földrajz szakosok. *Kiss Zsuzsa*, a szombathelyi *Entzbruder Dezső* Gimnázium testnevelő tanára és *dr. Molnár Jenőné*, a bérbaltavári körzeti orvos felesége azonnal követték a vasutas egyenruhás férfit. Murakeresztúr felé közeledett a vonat. Nagykanizsa még messze volt. Az anyát sűrűn jelentkező fájdalmak között találták. Pillanatok alatt intézkedtek. *kiürítettek egy fülkét és lefektették az asszonyt, s számolták a perceket.*

Murakeresztúron lekiáltottak a forgalmistának, hogy azonnal telefonáljon Nagykanizsára, mire beérnek, várják őket a mentők. A vonat tovább folytatta útját. *Öt perc sem telt el, amikor a fülkében gyereksírás váltotta fel a vajudástól elgyötört hangokat.* A két tanárnő nem vesztette el lélekjelenlétét. A rendkívüli eseményt még csak tetőzte a nem megfelelő környezet, s az, hogy a kocsik mosdójában egyetlen csepp vizet sem találtak.

Az újszülött kislányt törülközőbe csavarták, tiszta zsebkendővel kitörölték a szemét, orrát és száját.

Gyermek a bundában

— *A papáról leháztuk bundabéléses kabátját és abba takartuk a gyereket. Közben elhalkult az újszülött sírása, akkor meg azért ijedtünk meg* — mondotta Kiss Zsuzsa, akit még aznap felkerestünk, majd így folytatta:

— *Nagykanizsán már vártak a mentők, az anyát hordágyra fektették és a kis Gyöngyit is átadtam. Szeretném tudni, hogy érzik magukat...*

A nagykanizsai kórháztól telefonon kértünk tájékoztatást az újszülöttről.

— *Itt a nagykanizsai kórház szülészeti osztálya jelentkezik* — mondta a telefonba egy kedves női hang. — *A legjobbakat közölhetjük a Somogy megyei Perdóc majorban lakó Mónus Lászlónéról és a 7 óra 35 perckor a robogó vonaton született 2700 grammos, 50 centi hosszú Gyöngyikéről. Egészségesek és a 25 éves mama már arról beszél, hogy holnap szalagot köt kislánya fekete hajába. Ugyanis az osztályon most ő a hosszúhajú „veszedelem", mert úgy tud sírni, hogy kenterbe veri az összes csecsemőt.*

És a papa? Már másnap jelentkezett szolgálatra a gyékényesi vezényletnél. A munkatársak körül vették, kíváncsian kérdezgették, mire ő így válaszolt:

— *Miért kell csodálkozni azon, hogy vonatban született? Ízig-vérig vasutas gyerek. Elvégre vonatvezető az apja!*

Horváth Anita

A decemberi párthatározat nyomán

Korszerű eszközökkel — korszerűtlen módszerekkel

A *Keleti fűtőház* vezetői és dolgozói, a csomóponti pártbizottság kezdeményezésére aktívaértekezleten vitatták meg a villamos mozdonyok felhasználását és a vontatási utazószemélyzet munkaidejét. Részt vett az értekezleten *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Tölgyes Lajos*, a 7. szakosztály vezetője, *Gyócsi Jenő*, a 8. szakosztály helyettes vezetője. Ott voltak a budapesti igazgatóság vontatási, forgalmi és kereskedelmi osztályának, az igazgatóság pártbizottságának, a vasutasszakszervezet budapesti bizottságának képviselői és a társszolgálati ágak küldöttei.

Ellentét a ráfordítás és az eredmények között

A pártvezetőség vitaindító beszámolója az MSZMP Központi Bizottságának 1964 decemberi határozata tükrében vizsgálta a fűtőház múlt évi munkáját. A beszámolóból kitűnt, hogy a gazdasági és mozgalmi vezetők összehangolt munkája, erőfeszítései és a dolgozók helytállásának eredményeként *az 1965. évi 100 etkm és haszonkilométer előirányzatukat a bázis fölött teljesítették*, az egy 100 etkm továbbítási költséget 30 fillérrel csökkentették. A fűtőház termelési mozgalma is tovább fejlődött. 44 brigádban közel 300 dolgozó versenyez a szocialista cím elnyeréséért.

Tovább növekedett a korszerű, nagy teljesítményű villamos mozdonyok száma. Egyszerűbbé, de gyakorlatiasabbá vált az oktatás. A villamos mozdonyok javítási színvonalának növelése érdekében rendszeresítették a karbantartó szerelők műszaki oktatását. Mindezek ellenére növekedett a szolgálatképtelenségek száma. Ebben a személyzeti hibák mellett jelentős szerepet játszik — állapította meg a pártvezetőség — a magas javítási százalék, a forgalomirányítás hibáiból elmaradt, késleltetett revíziók, valamint a karbantartási munka műszaki elégtelensége.

Nincs számottevő javulás a vonóerő vonali gazdálkodásában sem. A teljesítményi lapok átlagosan napi 17 munkaóráról tanúskodnak. Ezalatt a 96 haszonkilométer teljesítményt 50,7 kilométeres üres gépmenet és 90 kilométer személyzeti rezsi terheli.

A fűtőház utazószemélyzetének havi munkaideje a helytelen vonalgazdálkodás miatt jóval meghaladja a törvényes munkaidőt. A korszerű villamos mozdonyok a nap jelentős részében nincsenek kihasználva.

A bevezetőt követő vitában számos jó javaslat hangzott el az utazószemélyzet részéről. *A felszólalásokban a menetirányítói és állomási forgalmi irányítói munka gyengesége tükröződött.* Tucatnyi személyes önkényeskedésről számoltak be a villamos mozdonyok vezetői, melyeket a menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők követnek el.

A hibák okai összetettek

Több felszólaló sürgette a gazdaságos vonattovábbítás, a menetirányítói munka anyagi érdekeltségének összehangolását a vontatáséval, a hasznos teljesítmények növelése és a személyzet szolgálati idejének csökkentése érdekében. A mozdonyszemélyzet korábbi jelzései ellenére tovább rontja a menetrendszerűséget és a gazdaságosságot a jelzők késői kezelése, az állomások forgalmi szolgálattevői egy részének szabálytalan vonatmenesztése.

Adatok, tények, bizonyítékok tárultak fel arról is, hogy egyes külszolgálati vezetők, dolgozók *nemegyszer a tényeket elferdítve, saját érdekeik szerint tájékoztatják az irányító vezetőket egy-egy időszak forgalmi állapotáról*, s emiatt nemegyszer hibás döntésekre, intézkedésekre kerül sor, ok nélkül háborgatnak utasításszerűen helytálló dolgozókat.

A gépészeti szakosztály vezetője, *Tölgyes Lajos* elvtárs elismerte a bajok tarthatatlanságát. A felszólalókkal összhangban rámutatott arra, hogy *a gazdaságtalanság és a magas szolgálati idő gyökerét a jelenlegi vontatási, forgalmi rendszerben kell keresni.* Szólt a vezetők, a forgalom és vontatás parancsnokainak önállóságáról és felelősségéről, majd a villamosmozdonyok javításának színvonalára irányította a figyelmet. Bírálta a fűtőházat és az igazgatóságot amiatt, hogy az egyetlen villamosvontatási telepen a korszerű gépek mellett a villanyszerelő, műszerész és technikus szakmunkások száma még a 10 százalékot sem éri el. A dolgozóknak az energia-megtakarítási normarendezéssel összefüggő panaszaira reagálva „szépséghibának" tartotta, hogy a szakszervezet egyetértése nélkül, a törvényes módszerrel ellentétes megoldást választott a gépészeti szakosztály.

Gyócsi Jenő, a 8. szakosztály helyettes vezetője a dolgozók és a vezetők gyakoribb tanácskozásainak szükségességéről beszélt. Mint mondotta, néhány állomás és vontatási telepvezető eszmecseréjét hasznosnak látná az értekezlet folytatásaként. A gépek, vonatok kirívó elfektetéséről — a felszabadulás utáni tapasztalataira utalva — felhatalmazta a mozdonyvezetőket, közvetlenül is tájékoztassák az igazgatóság, vagy a vezérigazgatóság főmenetirányítóját. Végül a vita aktivitására, sokoldalúságára a panasznap megközelítő jelzőjét alkalmazta.

A szakszervezet álláspontját *Szabó Antal* főtitkár foglalta össze. Bevezetőjében az elmúlt időszak szállítási feladataiban való helytállásról beszélt, majd a vita tartalmáról szólva kijelentette, hogy minden felszólalót mély felelősség hatott át a sokmilliós korszerű villamosmozdonyok és az utazószemélyzet munkaidejével való célszerű gazdálkodás megteremtéséért.

Nem formai, hanem tartalmi demokráciát

— *Igény volt ez és nem panasznap* — hangsúlyozta. *Igény a budapesti igazgatóság és a vasút felső vezetői részére. Olyan igény, amely a vezetés centralizáltságában nem formailag, hanem tartalmában érvényesíti a demokráciát, a dolgozók beleszólási, bírálati és javaslati jogát. Hatékony intézkedéseket kíván ez a probléma a vontatás és forgalmi szakszolgálat vezetőitől egyaránt.*

Nem látszategységet, hanem a gazdálkodásban, a vasúti közlekedésben az eszközök és erők gazdaságos felhasználását eredményező egységet kíván a mai helyzet. Olyan gazdasági rendszer megteremtése szükséges a vontatás és forgalom mechanizmusában, amely véget vet a mai ellentmondásoknak, annak, hogy korszerű eszközökkel és korszerűtlen módszerekkel történik a szállítási feladatok végrehajtása. Emiatt megengedhetetlenül magas az utazószemélyzet munkaideje és tűrhetetlenül alacsony a villamosmozdonyok hasznos teljesítménye. A szolgálati órák törvényes munkaidőn túli magas volta és az egy szolgálati órára eső alacsony haszonkilométer-teljesítmények az egyre korszerűsödő vontató járműpark felhasználásának egyhelyben topogása mellett nemcsak népgazdasági kár, de a dolgozók szociális kérdéseit is mind kedvezőtlenebbé teszi.

Azonos irányba ható ösztönzési rendszert

Mindezért néhány fontos kérdés megoldását sürgette a főtitkár. Az emberekről való fokozott törődés és a gazdaságossági mutatók elégtelensége egyaránt sürgetik, hogy a vezetők — a főosztályon és minden szolgálati helyen — a dolgozókat érintő kérdésekben tartsák szem előtt a törvényeket. *A törvények megsértését nem lehet utólagos magyarázatokkal meg nem történtté tenni, mert ez a dolgozók hangulatát károsan befolyásolja és rontja a munkakedvet, a fegyelmet.*

A legrövidebb időn belül ki kell dolgozni az utazószemélyzet és a forgalmi irányító szolgálat egységes ösztönzési rendszerét. Majd befejezésül dicsérte a helyi szervek kezdeményezését és javasolta hogy félév múlva újból tűzzék napirendre ezeket a problémákat.

Kovács János

2 millió kilométer az M 62-esekkel

Megjutalmazták a legeredményesebben dolgozó szovjet gyártmányú Diesel-mozdonyok vezetőit



Tóth Mihály mozdonyvezető átveszi a jutalmat G. I. Bondarjevtől
(MTI Foto, Lajos György felv.)

A Vasúti Főosztály gépészeti és vontatási szakosztályán január 27-én ünnepélyes külsőségek között köszöntötték és jutalmazták meg azokat a mozdonyvezetőket és szerelőket, akik az M 62-es szovjet gyártmányú Dieselmozdonyokon a legeredményesebben dolgoztak.

Az ünnepségen megjelent *G. I. Bondarjev*, a szovjet kereskedelmi képviselet, a MASINOIMPORT helyettes vezetője, *V. V. Naumenko* szervizvezető és több szovjet szakember.

A megjelenteket *Tölgyes Lajos*, a 7. szakosztály vezetője köszöntötte, majd elmondta, hogy a jelenleg nálunk közlekedő M 62-esek eddig 2 millió kilométert futottak. Ezalatt az idő alatt a szokásos javításon kívül különösebb műszaki hiányosság, vagy konstrukciós hiba nem fordult elő.

Az M 62-esek tehát kiállták a próbát, Nagy vonóerejük kitűnően alkalmas tehervonatok továbbítására. A szakosztályvezető megemlítette, hogy a harmadik ötéves terv során még 150 darab szovjet Dieselt vásárolunk és így összesen 202 mozdony segíti majd a teherszállítást.

Tölgyes Lajos bevezető szavai után *G. I. Bondarjev* kereskedelmi tanácsos a legeredményesebb mozdonyvezetőknek egy-egy szovjet karórát adott emlékül.

Az egyébként magyarul is kitűnően beszélő szovjet képviselőtől megtudtuk, hogy Magyarországon jelenleg a Szovjetunió költségén 10 szovjet Diesel-szakember dolgozik, akik szakmailag segítik a magyar kollégákat. A mozdonyvezetőkkel állandó kapcsolatot tartanak, s így a legkisebb hibát is azonnal kijavítják.

A hivatalos ünnepség után fehér asztalnál találkoztunk a 26 éves, *Kertész Pállal*, a 29 éves *Rétfalvi Lajossal*, az ország legfiatalabb Dieselmozdonyvezetőivel és *Tóth Károly* 25 éves szerelővel, a *Hámán Kató Fűtőház* dolgozóival.

A két mozdonyvezető az M 62 034-es gépen eddig 43 000 kilométert utazott.

Tóth Károly szerelő még 1964-ben a Szovjetunióban tanulmányozta a Diesel-mozdony szerelést, de ha valami bonyolultabb munkát kell elvégezni, itt sincs egyedül. *Grisa* a Hámán Kató Fűtőház szovjet szerelője, mindenben segít.

— *Grisa mindent tud, amit egy szerelőnek tudnia kell* — mondják. — *A hibát azonnal kijavítja.*

— Alkatrész?

— *Van bőven. Nem panaszkodunk. Alkatrészhiány miatt még egy percet sem álltunk.*

— Mi a véleményük a mozdonyról?

— *Kitűnő konstrukció! Nagyon szívesen dolgozunk vele. Nagy teljesítőképességre alkalmas gép. Jobban ki kellene használni. Ha fordában közlekednénk, még nagyobb eredményt érhetnénk el.*

— Mikor ülnek ismét gépre?

— *Holnap. De hogy merre megyünk, azt még nem tudjuk.*

Sz. J.

Február:

mezőgazdasági könyvhónap

A mezőgazdasági szakirodalom népszerűsítésére az elmúlt évekhez hasonlóan a Földművelésügyi, a Művelődésügyi Minisztérium és a Mezőgazdasági Könyvkiadó *februárban rendezi meg a mezőgazdasági könyvhónapot.*

A könyvhónap célja, hogy a mezőgazdaságban dolgozók szakmai képzettségének növelésével a termelést kulturáltabbá, gazdaságosabbá tegyék.

A könyvhónap feladata még az is, hogy a *Mezőgazdasági Könyvbarátok Köre* országos mozgalommá fejlődjön. A szervező bizottság ezt a célt az író-olvasó találkozókkal, kiállításokkal, házról házra árusítással is elő kívánja segíteni. A Mezőgazdasági Könyvbarátok Körének tagja lehet az, aki a szakkönyvek iránt érdeklődik, tájékozódni kíván a mezőgazdasági szakirodalom helyzetéről, és szakkönyvet kíván vásárolni.

Leningrádtól A FEKETE-TENGERIG

ÚTIJEGYZET

A szovjet vasutasok központi napilapja, a Gudok szerkesztősége vendégeként tíz napot töltöttem a Szovjetunióban. Szívélyes vendéglátóim gazdag programmal vártak. Így aztán nem csoda, hogy rengeteg feljegyzés, számos érdekes epizód, sok-sok élmény került jegyzetfüzetembe.

Utazásaim során Moszkván kívül Leningrádban és a Fekete-tenger partján, Szocsiban jártam. A sok látnivalót nemcsak újságíró-, hanem vasutasszemmel is figyeltem. Annál is inkább, mivel olyan vasutasok vendége voltam, akik az áruszállításban és a vasút villamosításában egyedülálló eredményeket értek el az utóbbi években.

★

A szovjet vasutak rohamos fejlődéséről, nagyszerű eredményeiről tanúskodik az a kiállítás is, amelyet megérkezésem napján tekintettem meg Moszkvában, a Vasutas Műszaki Tudományos Tájékoztatási Intézetben. A különböző típusú villamos és Diesel-mozdonyokat, személy- és teherkocsikat ábrázoló modellek, eredeti nagyságú alkatrészek, tablók, grafikonok és a bemutatott rövidfilmek hűen szemléltetik a világ legnagyobb vasútjának jelenét és jövőjét.

A Szovjetunió vasúthálózata a világ vasúthálózatának 10 százaléka. S ezen a világ összáruszállításának 47, a Szovjetunió teherforgalmának mintegy 70 százaléka bonyolódik le.

A kiállítás egyik érdekessége a vasút villamosítását és dieselesítését bemutató elektromos vasúti térkép. Ez a gombnyomásra működő szemléltető eszköz nagyszerűen érzékelteti, hogy a szovjet vasutak honnan indultak el, hol tartanak, és mi a következő évek villamosítási és dieselesítési programja.

Néhány jellemző adat. 1956-ban, amikor elfogadták a vasutak villamosításának tervét, a Szovjetuniónak nem sokkal több mint 6000 kilométer hosszú villamosított vasútvonala volt. Azóta ez a szám négyszeresére emelkedett. Jelenleg a villamosított fővonalak hossza megközelíti a 25 000 kilométert, a dieselesített vonalaké pedig mintegy 50 000 kilométer.

Ez a jelen. S hogy milyen lesz a jövő, ezzel kapcsolatban is feljegyeztem néhány adatot. 1970-ig a csehszlovák—szovjet határtól megépül a villamos felsővezeték egészen Vlagyivosztokig. Ez a vonal 11 000 kilométer hosszú. Ugyancsak befejeződik az északi szénvidék központját, Vorkutát Moszkván át a Kaukázussal összekötő 6500 kilométer hosszú észak-déli fővonal villamosítása.

A transz-szibériai fővonal Moszkva—Bajkál között villamosított 5000 kilométer hosszú szakaszán korábban 20 gőzmozdony-fűtőház volt. Ma a vonalon 8 villamosmozdony-depó van. A villanygépek 1000—1200 kilométert futnak egyfolytában. A személyzet 200—250 kilométerenként váltja egymást. A tehervonatoknál is hasonló a helyzet. A vonatok csak azokon az állomásokon állnak meg, amelyeken a mozdony- és a vonatkísérő személyzet vált.

A kiállítás újdonságai közül figyelmet érdemel még a padlószint alatti esztergа, amellyel a mozdonykerekek esztergálását végzik anélkül, hogy kikötnék a kerékpárokat.

Nehéz fizikai munkát helyettesít a pályaépítő gépóriás és a rotoros hómaró is. A pályaépítő gépet a magyar szakemberek már jól ismerik. Nagyszerű gép. Kitűnő tulajdonságokkal rendelkezik a nagy teljesítményű hómaró is, amely 7500 köbméter havat takarít el óránként a vasúti pályáról, s a 4—5 méter magas hótorlaszok sem jelentenek számára akadályt.

Ezen a kiállításon teljes képet alkothat a látogató arról a nagyszabású műszaki-technikai forradalomról, amely ma a szovjet vasutakon végbemegy. S ezt nemcsak a kiállítás szemlélteti. Ugyanezt láttam a pályaudvarokon, a fűtőházakban s kint a nyílt vonalon is, ahol a különböző típusú, nagy teljesítményű villamos és Diesel-mozdonyok valósággal repítik a szerelvényeket.

★

Moszkvából az egyik legkedveltebb expresszel, a Krasznaja Sztrelával, a híres Vörös Nyíllal még aznap este Leningrádba utaztam. A főváros leningrádi pályaudvarán mar messziről feltűnt a szemre is impozáns, meggypiros színű kocsikból álló szerelvény. Hogy teljes legyen a szimmetria, az expresszt továbbító 4200 lóerős villamos mozdony is meggyszínű „ruhát" visel. A Vörös Nyílnak kitűnő a menetrendje. Moszkvából éjjél előtt indul, s reggel 8 órára érkezik Leningrádba. Így az éjszakát nyugodt alvással töltheti az utas a luxus kényelmet biztosító I. és II. osztályú hálókocsikban. Mi is kényelembe helyeztük magunkat, s reggel mintha csak egy szállodában töltöttük volna az éjszakát, frissen, kipihenten érkeztünk meg Leningrádba.

Leningrád! Ez a patinás város, amely az orosz kultúra és történelem valóságos kincsestára, a legigényesebb külföldi turistának is maradandó élményt nyújt. Pályaudvara, ahova érkeztünk, tiszta, kulturált, mint maga a város, amelyben minden utca, minden tér őriz valamit a történelemből. De a régi mellett városszerte ott látható mar az új, a ma emberének alkotása is. A Néva partján elterülő Leningrádban az új lakótelepek, új városrészek egész sora épült fel az elmúlt esztendőkben. Az új létesítmények építésével egy időben rohamos léptekkel halad a vasúti szolgálati helyek modernizálása, korszerűsítése is.

Leningrád moszkvai rendezőpályaudvarán például megtekintettem az automatikus berendezéssel felszerelt gurítót, ahol minden gombnyomásra működik. A gurítódomb mellett levő toronyban összesen 3 vasutas teljesít szolgálatot. A gurításvezető, helyettese és egy műszerész. A gurítási jegyzék csőpostán érkezik a toronyba.

Végignéztem egy szerelvény gurítását. A kocsikat automatikus sebességszabályozó berendezés, egy pneumatikus fék fogja meg. A fékberendezések egyébként három helyen, legyezőszerűen helyezkednek el a gurító lejtőjén, aszerint, hogy a vágányok elágaznak. Ez a berendezés olyan tökéletesen működik, hogy saruzásra egyáltalán nincs szükség.

Mint a rendezőpályaudvar fiatal üzemmérnökétől, aki egyben a rendező főnöke is, megtudtam, a gurítón 24 óra alatt 9—10 000 kocsi gurul, majdnem duplája a réginek.

Visi Ferenc

(Folytatjuk.)

Sport

40 éves a Dunakeszi VSE

Január 18-án tartotta küldottközgyűlését a Dunakeszi VSE. Az egyesület vezetői eredményes munkáról adtak számot a küldötteknek. Foglalkozott a közgyűlés az egyesület fennállásának 40 éves jubileumával is, amelyet ebben az évben ünnepelnek.

Két év alatt 14 csapatbajnokság és 53 egyéni győzelem

Vezetőségválasztó közgyűlést tartott a Budapesti Vasutas Sportclub

Január 18-án tartotta közgyűlését a *Budapesti Vasutas Sport Club*, amelyen megjelent *Egri Gyula*, az MTS elnöke is. A sportegyesület kétéves munkájáról, eredményeiről *Kiss Mihály* elnök számolt be. Elmondotta, hogy a 17 szakosztályban az elmúlt két év alatt összesen 67 bajnokságot nyertek.

Külön kiemelte, hogy a tokiói olimpián 10 BVSC-versenyző vett részt és közülük ketten — *dr. Mendelényi Tamásné* női törben és *Konrád János* a vízilabdában — aranyérmet nyertek. A múlt évi ifjúsági világbajnokságon *Maróth Péter* a kardvívásban szerezte meg az első helyet, *Rózsás Péter* pedig az asztalitenisz vegyespárosban az Európa-bajnokságon győzött.

Sikeres volt az elmúlt évben Budapesten megrendezett Universiade is, ahol a BVSC 15 válogatottal szerepelt, és ezek közül öten állhattak fel a dobogó legmagasabb fokára.

A magyar válogatott keret 16 sportágában jelenleg 96 vasutas sportoló készül az elkövetkezendő évek sportversenyeire. A közgyűlésen Kiss Mihály elnök külön elismeréssel szólt *dr. Kamuti Jenő* vívóról, aki a férfi törben egyedülálló sikersorozatot ért el: negyedszer lett Universiade-bajnok.

Az élsportunk jelenlegi helyzete tehát biztató — mondotta az elnök. — Az utánpótlással, a fiatalok nevelésével nincs különösebb baj. Nagyon sok tehetséges fiatallal találkozhatunk a jégkorong-, a birkózó-, a vívó- és úszószakosztályainkban. Gond azonban a női tenisz és a női kosárlabda-utánpótlás nevelése. Ezen a közeljövőben feltétlen segíteni kívánunk.

A BVSC-nél igen eredményesen dolgozik az úszó-, vívó- és vízipóló-sportiskola, ahol a legkitűnőbb szakemberek keze alól nagyon sok szép eredményt elérő, tehetséges sportolók kerültek már ki.

A beszámoló foglalkozott még a sportolók munkájával, továbbképzésével is. 80 végzett, diplomás sportolója van a BVSC-nek, 111-en egyetemen és felsőbb oktatási intézményekben tanulnak, 49-en pedig magasabb szakmai szinten képezik magukat. A BVSC sportolók nagy része munkahelyükön elismert, jó munkát végez, és példamutató magatartást tanúsít. Ilyenek *Siba Ferenc, Babán József, Juszkó János, Such Ida* és még lehetne sorolni azokat a neveket, amelyek megbecsülést szereztek a vasutas sportnak.

A beszámoló ezután gazdasági és szakmai kérdésekkel foglalkozott, majd az MTS alapszabálya értelmében az elkövetkezendő két évre megválasztották a klub vezetőit.

Nyolc éve válogatott

EGY SPRINTERNŐ PORTRÉJA

1952-ben *Békéscsabán* az atlétikai pálya vörös salakján egy fekete hajú, vékony kis diáklány tűnt fel. A 12—15 éves iskoláslányok között verhetetlen volt.

Nem telt el egy esztendő sem, és már nemcsak a megyében, hanem *Csillebércen* az úttörők országos seregszemlején is ő szakította át elsőnek a célszalagot.

Nagy fölénnyel nyerte a 60 méteres sikfutást, és Such Ida kézhez kapta életé első díját.



Such Ida otthonában
(Tőzsér Ernő felv.)

Most, 13 év távlatából is ez az első érem a legkedvesebb emléke.

1956-ban 600 méteren országos serdülőbajnokságot nyert. Ekkor még úgy tűnt, hogy majd középtávon versenyez. Egy év múlva, 1957-ben *mint a női atlétaválogatott tagja, mégis rövidtávon képviselte hazánk színeit a szófiai bolgár—román—magyar ifjúsági viadalon.* Ettől kezdve csak rövidtávon indult.

1958-ban 100 és 200 méteren ifjúsági bajnok. Mindkét távon elnyerte az országos középiskolai bajnoki címet is. És ugyancsak ebben az évben *a magyar felnőtt válogatott női csapatnak is tagja lett.*

Tehetsége, sportpályafutása Pestre szólította a fiatal atlétanőt. Békéscsabáról Budapestre, a BVSC-hez került. Jelenleg a budapesti igazgatóság számviteli főnökségén dolgozik. Munkatársai szeretik.

Az atlétaválogatottban egyedül ő képviseli a vasutassportolókat. *Eddig húsz válogatott versenyen húzta magára a címeres mezt.*

Voltak azonban balszerencsés évek is. 1960-ban pályafutásában törés állt be. Formaingadozása miatt nem indult a csehszlovák—magyar viadalon, és emiatt nem kerülhetett ki a római olimpiára.

1962-ben a *belgrádi Európa-bajnokságon már rajthoz állt*, és 1963-ban, amikor a magyar lányok a híres angol váltó ellenében 4x100 méteren országos csúcsot futottak, *a győztes csapatban Such Ida is ott volt.* 1964-ben pedig az a megtiszteltetés érte, hogy részt vehetett a tokiói olimpián.

Legközelebbi terve: *sikeresen szerepelni az 1966. évi versenyeken, legfőképpen a budapesti atlétikai Európa-bajnokságon.*

Jelenleg a *Testnevelési Főiskola* másodéves levelező hallgatója. Minden vágya, hogy megszerezze a tanári diplomát, és jó testnevelő tanár legyen.

Tőzsér Ernő

Könyvújdonság

Andor Leon:

Tíz határon át

A hajdani vidéki újságíróból világjáró riporterré vált szerző igen érdekes visszaemlékezéseket közöl nem egészen önkéntes emigrációjának egyes állomásairól, arról a szinte tragikomikus paradoxonról, hogy mindig ott kellett lennie, ahol a hitlerizmus jóvoltából baj és zűrzavar volt, s ennek következtében tovább kellett menekülnie egy-egy újabb tűzfészekbe. Bécs, Prága, Helsinki, Párizs, Belgrád a főbb állomásai ennek a hajszolt korszaknak, s miközben Európa a nácizmus haláloe szorításával viaskodik, a riporter még utoljára megszólaltatja a kor szellemi nagyjait, Thomas Mannt, Strautt Richárdot, Stefán Zweiget, Sibeliust és másokat. Izgalmas írásmű ez a könyv Európa vesszőfutásáról, egy szinte valószínűtlenül nehéz korszak megpróbáltatásairól.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Tapolca; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Kisvárdai János, Miskolc; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Káprai László, Keszthely; Perlaki Gyula, Sopron; Szűcs Ferenc, Hatvan; Szőnyi Lajos, Dunakeszi: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Gönczi Gábor, Onga; Foki István, Budapest; Szijjártó József, Pilisvaba; Buzi László, Szentes: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Krasznai László, Monosbél: „Vasútunk" c. versét a szerkesztőbizottság közlésre nem fogadta el.

A Hivatalos Lapból

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

2. számból: 101 006/1966. I/2. B. Az Élüzem címért folyó verseny és a vasútigazgatóságok munkaversenyének 1966. évi célkitűzései.

100 605/1966 I/1. A. A vállalati beruházásokkal kapcsolatos egyes rendelkezések.

3. számból: 7/1966. KPM. A közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása az építőipari dolgozók különélési pótlékáról.

8/1966. KPM. A közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása a termelést közvetlenül irányító építőipari műszaki dolgozók munkahelyi pótlékáról.

128 926/1965. AI. D. A MÁV háztartási tűzelőellátás szabályozása.

126 744/1965 I/1. A 29/1959. (V. 10.) Korm. sz. újításokra és találmányokra vonatkozó rendelet 13. § VK. 139. (2) rendelkezésének módosítása.

101 234/1966. I/3. C. A MÁV Mozgó Laboratórium egészségügyi vizsgálatainak szabályozása.

101 236/1966. I/3. C Sugárártalomnak kitett munkahelyen foglalkoztatott dolgozók sugárterhelésének ellenőrzése.

Küzdelem a téllel

Január közepén országszerte beköszöntött a zord téli időjárás. A pécsi igazgatóság területén különösen a *Mecsek* vidékén, *Baranya* megyében volt nagyobb arányú havazás és hófúvás, amely kemény erőfeszítésekre késztette a vasutasokat. A tél elleni küzdelemről telefonon kértünk tájékoztatást néhány szolgálati hely vezetőjétől.

Pécsi fűtőház

Somlai László, a pécsi fűtőház főnöke az alábbiakat közölte:

— *Kétújfalu* közelében közel két méter magas hótorlaszok keletkeztek. Emiatt egy motor és egy gőzmozdony elakadt. A sok késés következtében sajnos alaposan megnövekedett az utazó személyzet és a gépek igénybevétele. A karbantartóknál megerősítettük a forduló szolgálatot, hogy a beérkező gépeken a lehető leggyorsabban elvégezhessük a szükséges javításokat. Örömmel mondhatom, hogy gépeinknél eddig lefagyás nem volt, dolgozóink ügyelnek a szakszerű kezelésre.

Sásd

Sásdról Kutnyánszki Jenő állomásfőnök közölte:

— Nagyobb hófúvás nem gátolta a munkánkat. Állomásunk Budapest felőli oldalán mégis nehéz volt a váltók tisztántartása, mert ott mindig erős szél fúj. A hóeltakarítási munkában *Szemerédi Imre* váltókezelő tűnt ki, de váltótársai is becsülettel helytálltak. A hó folyamatos eltakarítása lehetővé tette, hogy a rakodásoknál se adódjék fennakadás.

Nagyharsány

Nagyharsány állomáson Sötér Sándor forgalmista vette fel a telefont. Kérdésünkre a következő tájékoztatást adta:

— A kőbánya munkáját erősen gátolta, állomásunkon azonban nem okozott különösebb gondot a hófúvás. Persze azért nálunk is rengeteg havat kellett lapátolni, s ehhez a pályafenntartás dolgozói nagy segítséget adtak. A bányához vezető iparvágányt egy géppel előre megjárattuk, hogy törje a havat. Teljes terheléssel nem közlekedhetünk, de 15—20 kocsi követ minden kiszolgálás alkalmával lehozunk a bányából.

Mohács

Mohácsról Somos Ferenc intéző, forgalmi szolgálattevő jelentkezett.

— A hóeltakarítást folyamatosan végezzük. Jól segítik munkánkat a pécsi pályafenntartási főnökség X. pályamesteri szakaszának dolgozói. Vonatainkat ennek ellenére csak késésekkel indíthattuk, mert az érkező vonatok is késtek. Állomásunkon az áruk fel- és elfuvarozása addig lassan megy, míg a közúti forgalom számára ismét rendbeteszik az utakat.

Pécsbánya-rendező

Pécsbánya-rendezőn Biró Ödön állomásfőnök így nyilatkozott:

— A havazás miatt nappal 8, éjjel 6 ember dolgozott a váltók tisztításán. Minden váltóállítás előtt újra és újra el kellett takarítani a havat, s ez többször késedelmet okozott az ipartelepek kiszolgálásában. A hóeltakarítási munkáért *Hollóvári János, Vitrédi Károly* és a többi váltóőr, valamint *Pataki Dezső* pályamester és beosztottai érdemelnek dicséretet.

Komló

Komlón Benedek Lajos kocsiintéző jelentkezett hívásunkra:

— Naponta 250—300 nyitott kocsit adunk a bányának, melyek erősen behavazva érkeznek hozzánk. A bánya azonban csak tiszta kocsit vesz át. A *Dombóvári Pályafenntartási Főnökség* VII-es pályamesteri szakaszától 20 dolgozót kaptunk, ők segítenek a hó eltakarításában. A *Kaposszekcsőről* bejáró 18 dolgozónkat Komlón kellett elhelyezni. Egy bizottsági termes kocsit kaptunk a részükre, élelmezésüket üzemi konyhánk látja el. Lehetőségeinkhez képest folyamatosan biztosítjuk a komlói bánya kiszolgálását és a szénnel megrakott kocsik továbbítását.

Sellye

Sellye állomás helyzetéről Szentirmai Ferenc állomásfőnök tájékoztatott bennünket:

— A hófúvás nálunk alaposar betakarta a váltókat. *Katona István, Varga Gyula* és a többi váltóőr serényen dolgozott. A váltók lefagyását sikerült megakadályoznunk, de több vonatkésést nem tudtunk elkerülni. A peron és az útátjárók tisztítása is rendben haladt.

(I. j.)

Az NSZK-ban vendégszerepelt a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar

A *Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar* nagy sikerű nyugat-németországi vendégszereplése után érdemes megvonni a hangversenykörút mérlegét. A 72 tagú zenekart *Rubányi Vilmos* érdemes művész karnagy vezényelte *Bonnban, Hanauban, Offenbachban, Ansbachban.* A zenekar mindenütt nagy sikert aratott. A vonósok élén fellépett *Bodonyi István* hegedűművész. A nyugat-németországi koncertkörút repertoárja olyan műveket tartalmazott, mint *Schubert* H-moll (befejezetlen) szimfóniája, *Brahms* és *Frank Martin* hegedűversenyei, *Liszt* és *Kodály* művei, *Wagner* és *Berlioz* zenekari művei.

A Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar fellépései során mindenütt forró sikert aratott. Erről tanúskodnak azok az elismerő cikkek, kritikák, amelyek a nyugat-németországi sajtóban jelentek meg. Egy bonni lap így írt a hangversenyről: *„Ezek a magyar szimfonikusok, akik a napokban mutatkoztak be a bonni közönségnek a Beethoven-hangversenyteremben tartott első városi hangversenyen, elsőrangúan képzett, fegyelmezett együttes, amely a modern tökéletesség érzelem nélküli lendületétől még nincs megfertőzve. A vonósok nem produkálnak abszolút magas fényre csiszolt tónust, de birtokolnak valami olyat, amit mi együttvéve muzikális őserővel jellemezhetnénk."*

Kétségtelen, hogy a zenekar művészi színvonalának emelésében a németországi vendégszereplés jelentős eredményeket hozott, és *az együttes minden fellépése alkalmával jelentős közönségsikert aratott,* az elvárható maximális színvonalon szerepelt. A hangversenytermek közönsége szűnni nem akaró tapssal jutalmazta a Debreceni MÁV Filharmonikusokat. A zenekar mindenütt szívesen adott ráadást, melyet a közönség a sikeres vendégszereplés alkalmával el is várt az együttestől.

A külföldi sikerekhez nagymértékben járult hozzá Rubányi Vilmos karnagy kimagasló szereplése, elmélyült, a műveket teljességében átérző vezénylése

B. I.

FARSANG



— Eredetileg valóban a bálba hívtuk a bajtársakat, de közben kitört a hóvihar.

TALÁNY



— Vagy maga áll a bejárati vágányon, vagy én kanyarodtam az országútra . . .

(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

— Jubileumi hangversenyre készül a 70 éves szombathelyi Haladás-kórus. A vasutas együttes júniusra tervezett jubileumi hangversenyére eddig 13 város kórusai jelezték részvételüket.

— Elkészült a visontai vasút. A 14 kilométer hosszú vasútvonal, amely a visontai Thorez külszíni fejtésű szénbányát kapcsolja be az ország vasúthálózatába, Nagyút állomáson csatlakozik a budapest—miskolci fővonalhoz.

— Nyugdíjasok és fiatal vasutasok találkoztak Miskolcon, a Borsod megyei bizottságon. A találkozót azzal a céllal rendezték, hogy a fiatalok tapasztalatokat szerezzenek a nyugalomba vonult vasutasoktól.

— Villanybojlerrel felszerelt mosdót és fürdőt adtak át a soproni I. és XIII. pályamesteri szakasz dolgozóinak. Az 50 000 forintos költséggel épült szociális létesítmény 100 vasutasnak nyújt kulturált, modern tisztálkodási lehetőséget.

— Munkásakadémia Keszthely állomáson. A TIT és Keszthely állomás szakszervezeti bizottsága kezdeményezésére 24 vasutas részvételével munkásakadémia kezdődött. Az előadásokon forgalmi és kereskedelmi szakkérdésekkel ismerkednek a hallgatók.

— Nagy sikert aratott a Magyar közlekedés húsz esztendeje című vándorkiállítás a Miskolc tiszai pályaudvaron. A több, mint 2000 látogató elismeréssel szólt a kiállítás anyagáról, témájáról. A vándorkiállítást az utazóközönség is megtekinthette.

— Munkáskórusok a mikrofon előtt című rádióadásban sikerrel szerepelt a dunakeszi járműjavító aranykoszorúval kitüntetett 60 tagú férfi kórusa.

— A Vasútgépészeti Technikum tantestülete, szülői munkaközössége és KISZ-szervezete február 12-én a Pénzügyminisztérium márványtermében rendezi a technikum hagyományos szalagavató bálját. A bál rendezői a volt növendékeket is szeretettel várják. Meghívók az iskola KISZ-szervezeténél igényelhetők.

— Luxusexpressz. Az Egyesült Államokban Washington, New York és Boston között új luxusvonat beállítását tervezik. A Luxusexpressz 250 kilométeres óránkénti sebességgel, rázkódás- és zajmentesen repíti majd utasait. Azt még nem döntötték el, hogy az új vonatot gázturbinák, vagy villanymotorok hajtsák.

— A vasutasoknak mintegy fele vesz részt a szocialista brigádmozgalomban Heves megyében. A vasúti szolgálati helyek közül 11 tűzte célul a szocialista szolgálati hely cím elnyerését.

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: 75.915.001—K.95
Szikra Lapnyomda, Budapest

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. FEBRUÁR 15.

A MÁV Vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének irányelvei

a vasúti közlekedés és ipar 1966. évi feladatainak végrehajtását segítő szocialista munkaversenyhez, valamint az éves vállalások megtételéhez

Az 1965-ös gazdasági év feladatainak végrehajtása a vasúti közlekedés és ipar területén is *az 1964. december 10-i párthatározat szellemében történt.* A népgazdaság minden területén

magasabb követelményeket kellett megoldani, mint korábban.

Az elmúlt év és ezzel együtt a második ötéves terv mérlege most készül. Új lakásokkal, üzemekkel, iskolákkal és számos más, köztük új vasúti létesítményekkel gazdagodtunk, melyeket a dolgozók teremtő ereje hozott létre. *A vasutas dolgozók is igyekeztek mindent megtenni a feladatok végrehajtásáért* és ezzel megfelelő módon hozzájárultak a vasút egyben a népgazdaság további fejlődéséhez is.

1965-ben fokozottabb mértékben növekedett a vasút vontató és vontatott járműparkja. Nagy teljesítményű, korszerű villamos- és Diesel-mozdonyok segítették a megnövekedett szállítási feladatok elvégzését. 1966-ban e területen *még további előrehaladást irányoz elő a népgazdasági terv.* A műszaki fejlesztés — bár még nem tart lépést a megnövekedett feladatokkal — de jelentős segítséget nyújt a vasút szállító kapacitásának növeléséhez.

A vasút dolgozói 1965-ben *112 millió 263 000 tonna árut szállítottak el, amely 0,5 százalékkal, az egy teherkocsira eső átlagos terhelés 1,4 százalékkal, a tehervonatok átlagos terhelése pedig 2,5 százalékkal haladta meg az 1964. évi eredményeket.* A vontató járművek termelékenysége is jelentősen javult.

Az egy dolgozó mozdonyra eső etkm teljesítmény az előző évihez viszonyítva 6 százalékkal emelkedett.

A vasút 412,5 millió utast szállított el, ami 1,4 százalékkal haladja meg az 1964. évi teljesítményt.

Az elmúlt évben a járműjavító ipar minőségi munkáltatás mellett ugyancsak kiemelkedő eredményeket ért el a darabszámos tervek teljesítésénél. A vasúti ipar egyenletes és ütemes termelésével, *a termelékenység 4,4 százalékos növelésével* a vasúti közlekedés feladatainak teljesítését nagy mértékben elősegítette.

Az 1965-ben elért eredmények biztosítékul szolgálnak arra, hogy 1966. évi szállítási feladatainkat — *dolgozóink fegyelmezett, odaadó hozzáállásával* — teljesíteni tudjuk.

A népgazdaság szállítási igénye alapján

a vasútnak 1966-ban 115 millió tonna árut és 418,5 millió utast kell elszállítani.

Az áruszállítási feladatok 2,4 százalékkal, a személyszállításnál 1,6 százalékkal haladják meg az 1965. évi teljesítményeket.

A feladatok teljesítése érdekében többet és rendszeresebben kell foglalkozni a munka- és üzemszervezés javításával, a munkafegyelem megszilárdításával, a forgalmi és üzemi balesetek megelőzésével. A javuló eredmények elenére *még igen sok lehetőség adódik a vonó és vontatott járművek felhasználása területén, így gazdaságosabban kell üzemeltetni elsősorban a villamos- és Diesel-mozdonyokat.* A feladatok megvalósítása az előbbieken túlmenően megköveteli minden vasutas dolgozótól, hogy kötelezően vállaljanak az eddiginél nagyobb részt a vezetés, a végrehajtás, az ellenőrzés munkájában.

1966-ban biztosítani kell az újító mozgalom továbbfejlesztését. Az újítási feladattervek célkitűzéseit úgy kell megállapítani, hogy azok segítsék elő az éves szállítási tervek teljesítését és az üzemvitel gazdaságosságát.

Gazdasági és szakszervezeti szerveink a párt, valamint a KISZ-szervekkel együtt *tekintsék központi feladatnak a munkaversennyel való rendszeres foglalkozást, a munkaverseny tartalmának javítását* — ezen belül a szocialista brigád, a szocialista munka szolgálati helye, vállalata, üzeme cím elnyeréséért folyó verseny, valamint a MÁV-AKÖV komplexbrigád mozgalom minőségi fejlesztését.

Nagyobb gondot kell fordítani az irányító szervek, a szolgálati helyek és vállalatok vezetőinek

a termelési tanácskozások decentralizált megtartására és tartalmi színvonalának javítására.

Az MT-SZOT 1001/1964. (IX. 15.) sz. határozat és az 1965. évi 13. sz. MÁV *Hivatalos Lapban* megjelent vasúti végrehajtási utasításban foglaltaknak érvényt kell szerezni.

A szocialista munkaverseny szervezésében és irányításában arra kell törekedni, *hogy minden formája a helyi sajátosságok és a körülmények figyelembevételével a leghatékonyabb legyen.* A versenyformákat az évközben jelentkező új feladatok, célkitűzések teljesítése érdekében rugalmasan alkalmazzák. Arra kell törekedni, hogy a munkaverseny a tervek teljesítése mellett szükség szerint egy-egy nagyobb feladat megoldására is ösztönözzön.

(Folytatás a 3. oldalon.)

Átadták a vándorzászlót a debreceni igazgatóságnak

Hosszú évekig sereghajtók voltak. 1965-ben azonban megtört a jég. *A debreceni igazgatóság dolgozói derekasan dolgoztak,* s különösen a második félévben elért gazdasági eredményeik alapján megérdemelten nyerték el a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* és a *Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének* vörös vándorzászlóját.

A vándorzászló átadására február 5-én került sor Debrecen állomás ünnepi díszbe öltözött nagy oktatótermében. Az ünnepségen megjelent *Gulyás János,* a vasutasszakszervezet titkára, *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes, *G. I. Bogdanovics,* a szovjet vasutak lvovi igazgatóságának vezetője, *Viktor Bonta,* a román vasutak kolozsvári igazgatóságának vezetője, a megyei és a városi pártbizottság képviselői, továbbá a budapesti és a miskolci igazgatóság vezetői.

Az ünnepséget *Lovász Imre,* a vasutasszakszervezet Hajdú-Bihar megyei bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Tóth János,* a debreceni igazgatóság vezetője számolt be múlt évi munkájukról.

— *Sok-sok áldozatos óra húzódik meg eredményeink mögött* — mondotta a többi között. — *A dolgozók helytállása, megfeszített munkája, a mozgalmi szervek hathatós, mindenkor kész támogatása megérlelte gyümölcsét. Az igazgatóságok között a legjobb eredménnyel zártuk az 1965-ös esztendőt, s jó munkánkkal megérdemelten nyertük el a vörös vándorzászlót.*



Gulyás János átadja a vándorzászlót Tóth János igazgatónak

Ezután az 1966. évi feladatokról beszélt az igazgató. Hangsúlyozta, hogy *az áruszállítási feladatok mintegy 2,5 százalékkal emelkednek.* Felhívta a figyelmet a közeli hónapok szállítási igényeinek kielégítésére, tekintettel arra, hogy a szerencs—nyíregyházi vonal átépítése idején fontos előszállításokat kell lebonyolítani.

Az igazgatóság vezetőjének beszámolója után a vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének nevében *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes üdvözölte az igazgatóság vezetőit és dolgozóit. Bevezetőjében szólt a vasút 1965. évi teljesítményéről, majd az igazgatóság munkáját értékelve így folytatta:

— *Mi nagy figyelmet fordítottunk a debreceni igazgatóság munkájára. Láttuk azokat az átgondolt szervezési intézkedéseket, melyeket a teljesítmények fokozása, a minőségi mutatók javítása érdekében tettek. Az elért eredmények is bizonyítják, hogy ha a vezetők és a dolgozók összefognak, egyet akarnak, a siker nem marad el.*

A debreceni igazgatóság területén van az ország keleti kapuja, amelyen át nagy mennyiségű áru érkezik a Szovjetunióból, részben az ország ipara, részben más országok részére. Önök nagyon jól tudják, mit jelent ennek a forgalomnak zökkenőmentes lebonyolítása.

A vezérigazgató-helyettes végezetül elismerését fejezte ki az igazgatóság valamennyi dolgozójának. A beszédek elhangzása után került sor a vándorzászló, a kitüntetések és a jutalmak átadására.

Fegyelmezett munka a balesetmentes forgalom alapja

Műszaki konferenciát tartottak február 3-án a *pécsi igazgatóság* tanácstermében. A konferencián — melynek különös jelentőséget adott, hogy harmadik ötéves tervünk indulásával kapcsolatos első ilyen megbeszélés volt — résztvett az igazgatóság valamennyi nagyobb szolgálati helyének párt-, szakszervezeti és KISZ-titkára, valamint szakvonali vezetője.

A vasút fejlődésében eddig elért eredményekkel kezdte beszámolóját *dr. Szabó Tibor,* az igazgatóság vezetője. Az országos adatokon túlmenően érdekes számokat ismertetett, melyek a pécsi igazgatóság dolgozóinak eredményeit tükrözik. *A második ötéves terv során 67,9 millió forint értékű beruházási munkát végeztek az igazgatóság területén.* Jórészt kis beruházások voltak ezek, de számos égető probléma megoldását tették lehetővé. A felújításokra fordított összeg meghaladta az 1 milliárd forintot. Ebből 750 ezer forintot a pályák korszerűsítésére fordítottak.

„Beszélő" számok

A szállítási teljesítmények — bár teljesen nem érték el a tervezett szinteket —, a pécsi igazgatóság dolgozóinak jó munkáját tükrözik. *A második ötéves terv időszakában 175 millió utast szállítottak, 65 millióval többet, mint az első ötéves terv folyamán. A kocsiigényes áruszállítás eredménye 60 millió tonna volt, s ebben 7 millió tonnát meghaladó tranzit- és import-jellegű szállítás. Ezzel csaknem megkétszereződött az első ötéves tervben elért 31 millió tonnás eredmény.*

Jól szemléltetik az áruforgalom növekedését, gazdasági életünk gyors fejlődését a következő adatok: a pécsi igazgatóság területén 1938-ban 287 ezer tonna szenet szállítottak, 1955-ben már 2 millió 624 ezer tonnát és 1965-ben 4 millió 421 ezer tonna volt az elszállított szén mennyisége. A leadási forgalom 1938-ban mindössze 1 millió 600 ezer tonna volt, 1965-ben pedig már meghaladta a 13 millió 800 ezer tonnát.

Első a biztonságos közlekedés

A műszaki konferencia központi tárgyköre a vasút, és ezen belül a pécsi igazgatóság idei feladatainak megbeszélése volt. Számolni kell a szállítási feladatok további növekedésével. Az igazgatóság 1966. évi áruszállítási terve *meghaladja a 15,3 millió tonnát, a személyszállításnál 38 millió utassal számolnak.* Ez 1,6 százalékkal haladja meg a tavalyi teljesítményt. A személyvonatoknál 98,9, a tehervonatoknál 81 százalékos menetrendszerűséget ír elő az igazgatóság vállalása. A teherkocsik statikus terhelésében 1 százalékkal tervezik a tavalyi eredmény javítását, s így kocsinként elérik a 19,32 tonnás átlagot. Fél százalékkal növelik a tehervonatok átlagos terhelését, ami 791 tonnás eredményt jelent. Az összes berakott árusúly 51,2 százalékát irányvonattal továbbítják.

A feladatok között *első helyen áll a biztonságos vasúti közlekedés követelménye.* Az ezzel kapcsolatos tennivalókkal sokat foglalkozott a műszaki konferencia. *1964-ben 393 baleset történt a pécsi igazgatóság területén. Tavaly 413, tehát 5,5 százalékkal növekedett a balesetek száma. A tavalyi balesetek — melyek során 37 ember életét vesztette, 81 pedig súlyosan megsérült* — 900 ezer forint anyagi kárt okoztak. A biztonságos forgalomszabályozás szilárd fegyelmet követel meg minden területen. Az utasításszerű munkáért elsősorban a szolgálati vezetők felelősek. *A liberális ellenőrzés és felelősségrevonás vezetett a pécsi igazgatóság területén a balesetek elszaporodásához,* a súlyos mulasztásokhoz. Fel kell számolni azt a különös felfogást, hogy az utasítások betartása gátolja a forgalmat.

Az utasításellenesen végrehajtott légfékpróba, a fékezetlenség és a sebességtúllépés következménye volt a Görcsöny állomáson tavaly novembe 26-án bekövetkezett baleset. Bátaszék állomáson december 30-án, az 5217 számú vonatot szembemenesztették a bejárati jelzőnél álló 5240 számú mozdonyvonattal. Az összeütközést sikerült ugyan elkerülni, de az eset sorozatos mulasztások következménye volt. A balesetek megszüntetése érdekében szigorú és határozott intézkedések történtek a pécsi igazgatóság területén.

(Lőrincz)

NÉGY VERSENY, négy győzelem

Az értékelések már befejeződtek... Számunkra sikerrel. A négy határállomás vetélkedőjéből mindenütt a magyar vasutasok kerültek ki győztesen. Említhetnénk számok hosszú sorát, írhatnánk tengernyi adatot, amelyek az évek óta tartó versenyt hűen jellemzik.

A számok mögött azonban értékesebb tények húzódnak.

Az, hogy ugrásszerűen megemelkedett a ki- és belépő vonatok száma, az átmenő forgalmat gyorsabban bonyolítják le, a menetrendszerűséget néha komoly akadályok, nehézségek ellenére is igyekeznek biztosítani. Ennek a versenynek ez a legnagyobb értéke.

Somoskőújfalun például az elmúlt félévben — ahogy mondták —, sok minden összejött. Pályaépítés folyt Salgótarján felé. Nehezítette munkájukat a szlovákiai árvíz. Ennek ellenére mindig fogadták a vonatokat. *Jó munkájukat bizonyítja, hogy ha minimális pontkülönbséggel is, de ők nyerték a versenyt.* Folytathatnánk a példákat a többi állomás életéből is.

A verseny most már évek óta úgy zajlik, hogy „második" tulajdonképpen csak a számok tükrében van. Igazság szerint győztes mindkét fél.

A verseny közelebb hozta a nyolc határállomás dolgozóit egymáshoz.

Az értékelés utáni rövid ünnepségek mindenütt családiasak voltak, s ezeken az összejöveteleken talán egy fokkal a mi vasutasaink érezték magukat jobban. Hiszen mindenütt, *Szobon, Somoskőújfalun, Komáromban* és *Hegyeshalomban* helyben maradt a vándorzászló. A versenytársak *Sturovó, Filakovó, Komarnó* és *Rusovce* vasutasai pedig bizakodnak, hátha legközelebb nekik sikerül jobban.

Egy biztos győztesnek lenni, a jó munka elismeréséért jutalomban részesülni a legjobb érzés. A most lezárult féléves versenyszakasz után az első helyezések mellett még egy eredményt lehet elkönyvelni, amit mind a négy állomáson megerősítettek: *amióta a két ország határállomásai között szocialista munkaverseny folyik, azóta nemcsak a számszerű eredmények, hanem az emberi, elvtársi kapcsolatok is jobbak, elmélyültebbek, barátsággá nemesültek.*

A nemrégiben lezárt versenyszakasz után talán nem haragszanak csehszlovák vasutas barátaink, ha e szép négyes győzelem után — gondolatban a mi vasutasainknak szorítjuk meg erősebben a kezét és kívánjuk, hogy a következő félévben Szobon, Komáromban, Somoskőújfalun és Hegyeshalomban maradjon a vándorzászló.

Pászt Róbert

MÁV-AKÖV közös oktatás

Ez év januárjától Szegeden a MÁV és az AKÖV végrehajtó szolgálat dolgozói *közös szakmai oktatáson vesznek részt.* Az oktatás célja, hogy a két közlekedés: ág dolgozói szakmailag is közelebb kerüljenek egymáshoz és sok olyan közös kérdésben találjanak megoldást, amelyek a munkáik során szinte naponta felmerülnek.

Francia filmnapok

A Közlekedéstudományi Egyesület, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és az Optikai Akusztikai és Filmtechnikai Egyesület közreműködésével február 14—17-e között *francia filmnapokat rendeznek* a Technika Házában. A filmnapokat Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes nyitotta meg.

Hogyan lehetne még jobb a ruhaellátás?

A vasutas dolgozók egyenruha, munka- és védőruhaellátása sokat javult az utóbbi években. Az elért eredményeket azonban csak úgy lehet tovább növelni, *ha azok a dolgozók, akik a ruhaellátás munkájában részt vesznek, átérzik munkájuk fontosságát.* A Vasúti Ruházati Utasítás előírja, hogy a szolgálati főnökségek ruhakezelőinek mi a feladata a ruhaigény bejelentésekor.

Helytelen igénylések

A ruhaigényt a dolgozókról kiállított és szabályosan vezetett *Ruhanyilvántartó Lap*ról a viselési idő lejártát figyelembe véve kell jelenteni a megfelelő ruhanagyságszámok (sablonnagyságok) egyidejű közlése mellett.

Ezt a rendelkezést nagyon sok szolgálati főnökség nem tartja be. *Helytelen igényléseket küldenek és ezáltal akadályozzák a ruhaellátás még jobbá tételét.* Így fordul elő, hogy a bejelentett igények és az utalványozott mennyiségek között eltérések mutatkoznak.

Ime egy példa a sok közül:

	Igény:	Utalványozva:	Eltérés:
Budapesti igazgatóság:			
Forgalmi szolgálat			
Posztókabát (fűtői)	**343**	**194**	**149**
Vontatási szolgálat			
Vattáskabát	**1646**	**1415**	**231**
Vattásnadrág	**1537**	**1293**	**244**
Munkaruha	**9939**	**9595**	**348**
Pályafenntartási szolgálat			
Esőköpeny	**1882**	**1384**	**498**
Vattáskabát	**3598**	**2903**	**695**
Vattásnadrág	**3608**	**2933**	**675**
Munkaruha	**7959**	**6902**	**1057**

Sajnos, ez valamennyi igazgatóságra és szakszolgálatra vonatkozik. A helytelen igénylés következtében *a megszabott beszerzési pénzügyi keretet sem lehet gazdaságosan felhasználni,* mert sok olyan ruhadarab kerül beszerzésre, melyre az igénylés évében szükség nincs, ugyanakkor a jogos igények egy részét nem lehet kielégíteni. Az elmúlt évben például *mintegy 15 millió forintot tett ki az az összeg, melyet a hátralékként jelentkező ruhaellátás fedezésére, vagy a minőség javítására lehetett volna fordítani.*

A helytelenül közölt nagyságméretek is hátráltatják a tervszerű beszerzést és *bosszúságot okoznak az érdekelt dolgozóknak,* amikor a megfelelő méretű ruhadarabokat nem kapják meg, illetve a szertárban történő többszöri bemenetel után cserével biztosítják járandóságaikat.

Javult az ellátás

A korábbi években elhangzott panaszok, melyek a ruhajárandóságok elmaradásáról, vagy későbbi időpontban történő biztosításáról szóltak, megszűntek. 1965-ben *minden bejelentett folyamatos igényt biztosított az Anyagellátási Igazgatóság.* A kedvezően alakult beszerzési keret és a létszámfluktuáció nagymérvű csökkenése következtében a törzsruhadarabokból és lábbelikből raktári készletet is ki lehetett alakítani a pótigények kielégítésére.

A dolgozók ruhaellátásának még szervezettebbé tétele érdekében azonban *nem elég csak a felső szervek erőfeszítése,* hanem feltétlenül szükséges minden szolgálati főnök és a ruhakezeléssel megbízott valamennyi dolgozó egyéni szemléletének és hozzáállásának megjavítása. Ehhez az kell, hogy a szolgálati főnökök ne csak akkor foglalkozzanak a ruhaellátással, ha egy dolgozó valamilyen járandóságát nem kapta meg és azt sürgetni kell, hanem legyen gondjuk és ellenőrizzék az igénybejelentés helyességét és a bejelentési időpont betartását, de a kiosztást is.

A ruhakezeléssel megbízott dolgozók *fordítsanak nagy gondot a bejelentés helyességére. Az esedékes ruhadarabokat a dolgozók méretének megfelelően igényeljék meg.* Ha nem jó, vagy nem biztosak a Ruhanyilvántartó Lapon előjegyzett sablonnagyságokban, vegyék azt a fáradságot, hogy a minden szolgálati főnökség részére megküldött *„Egyenruha mértékvétel módja és besorolási táblázata"* alapján vegyenek új méreteket a dolgozókról, vagy a kivételezett ruhadarabok felpróbálásával állapítsák meg a helyes méreteket. Maguknak a dolgozóknak is kötelességük meggyőződni arról, hogy részükre az esedékes ruhadarabokat *a megfelelő sablonnagyságra igényelték-e.* De kötelességük az is, hogy a ruhakezelővel közöljék, ha hízás vagy fogyás miatt korábbi ruhaméretük megváltozott.

Javul a minőség

Minden vasutas dolgozónak kötelessége pontos és lelkiismeretes munkát végezni. *A ruhakezelőkre ez még fokozottabb mértékben vonatkozik.* Az ő munkájuk alapja a vasutas dolgozók jó ruhaellátásának és a ruhadarabok minőségének megjavítása is. Pontos és helyes igénylések esetén csak a szükséges ruhadarabok kerülnek beszerzésre. *A megszabott beszerzési keretből fennmaradó összeget szükségtelen ruhadarabok megrendelése helyett, a minőség javítására lehet fordítani.*

Folytatni lehet azt a minőségjavító kezdeményezést, amely az elmúlt évben a posztóköpenyeknél, folyó évben pedig valamennyi posztóruházatnál bevezetésre kerül. *Javul a sokak által kifogásolt ingzubbonyok minősége is.* A még kifogásolt nyári ruhadarabok minőségjavítása is tervbe van véve, de ennek megvalósítása csak a leírt hibák megszüntetése esetén valósítható meg.

A még jobb ruhaellátás biztosításának érdekében ismételten felhívjuk az érdekeltek figyelmét a pontos és lelkiismeretes munkára. *Külön kérjük a mozgalmi szervek vezetőit és aktíváit, hogy munkájuk közben ellenőrizzék vagy ellenőriztessék a ruhaigénylés és kiosztás helyességét,* hogy a fennálló hibák kiküszöbölésével a ruhaellátás valóban kifogástalan legyen.

Benedek László
Anyagellátási Igazgatóság

Ami késik, az nem rajta múlik



„Jobb későn, mint soha". Ez a közmondás sokszor elhangzik, amikor az egyenruha kiosztása szóba kerül.

Szeged állomás ruhakezelőjét, *özv. Erdélyi Istvánnét* sokan keresik fel ruhaügyben. Amikor hallottuk, hogy a Szegedi Ruhagyár a MÁV-nak közvetlenül a Rókusi osztószertáron keresztül adja át a ruhát, azt gondoltuk, lényegesen jobb lesz a szegediek helyzete. Sajnos, nem így van. *A mai napig sem tudtuk elérni azt, hogy minden méretű ruhánál a zubbonyt és a nadrágot egyszerre kapjuk meg.*

Erdélyiné hetedik éve végzi ezt a nagy adminisztrációval járó munkát. Azelőtt vonatkísérő volt, de tanult és a szükséges anyagszerkezelési vizsgát is megszerezte.

A ruhák ügye Szeged állomáson *jó kezekben van.* A kiosztás gyors és folyamatos. A megrendelés is idejében megtörténik.

Dr. Bánkfalvy Gyula

A robogó vonat lépcsőjére kúszott...

Lélekjelenlétével balesetet előzött meg egy bátor jegyvizsgáló

A nagykanizsai személyvonat teljes sebességgel robogott Budapest felé. *Fedák Ferenc* jegyvizsgáló már túl volt a nagy munkán.

Az első kocsi külső peronján állt. Cigarettára gyújtott. Jól esett egy kicsit kifújnia magát. Aztán hirtelen megbillent a kocsi. Megdöbbent. Tudta és érezte, valami nagy baj történt. A vészfékhez rohant. Aztán mégis meggondolta magát. Ha megrántja, a vonat hirtelen áll meg. Talán még komolyabb baj is történhet. Gyorsan határozott. Végigszaladt a kocsiban és nyugodt hangon ennyit mondott:

— *Kérem, mindenki álljon fel, fogja meg a csomagját, mert meg kell húzni a vészféket. Nincs semmi baj, legyenek nyugodtak.*

Alig fejezte be szavait, máris rohant az ajtóhoz és *a robogó vonat lépcsőjére kúszott, hogy a vészfék lépcsőközelben levő csapján a sűrített levegőt kiengedje,* nehogy hirtelen kelljen megállítani a vonatot.

Mindez pár perc alatt történt, s a vonat baj nélkül megállt. Ekkor derült ki, hogy a második kocsi első tengelyének forgózsámolya hajszál híján kiugrott a helyéről.

A mozdony és a vonat személyzete a szükséges mentő intézkedést megtette, s ha egy órás késéssel is, de a nagykanizsai személyvonat szerencsésen futott be a Déli pályaudvarra.

S hogy mindez így történt, az elsősorban Fedák Ferenc jegyvizsgáló éberségének, lélekjelenlétének, bátorságának köszönhető.

Dr. Komlósi Vilmosné
építészmérnök
MÁV Magasépítési Főnökség

KÖZÖS ERŐVEL

A hatvani szertár, a fűtőház és a pályafenntartás útjai — különösen a szertár előtti rész — az előző években végzett csatornafektetés miatt — már gyalogosan is járhatatlanná váltak. Az őszi és a tavaszi esőzések idején sok gondot okozott az anyagok szállítása. A kézikocsik, targoncák olykor tengelyig süllyedtek a feneketlen sarba.

A szertár dolgozói, *Zsámboki József* targoncavezető javaslatára, *vállalták, hogy a szertár előtti út megjavítását társadalmi munkában elvégzik.* A dolgozók a megfelelő anyaghitel megérkezése után a munkát el is kezdték, s mintegy két vagon kockakövet építettek be.

A társszolgálati ágak dolgozói és vezetői, látva a társadalmi munka eredményét, ők is összefogtak. Az összefogásnak az lett az eredménye, hogy nemcsak a szertár előtt, hanem *a tanműhely és a pályamesteri szakasz előtt is elkészült az út mintegy 150—200 méteres szakaszon.* Erre az évre a mozdonyműhely útjának megjavítását vették tervbe.

Társadalombiztosítási tanácsadó

Hogyan kell eljárni a társadalombiztosítási szolgáltatások jogtalan igénybevétele esetén

A társadalombiztosítási szolgáltatásokat a biztosítottak és igényjogosult családtagjainak az állam meghatározott célra adja. A táppénzt, a terhességi és gyermekágyi segélyt, az elvesztett kereset pótlására, a temetési segélyt a felmerült költségek fedezésére stb.

Aki maga vagy az igényjogosult családtag a szolgáltatásokat *jogtalanul veszi igénybe, kárt okoz, amelyet köteles megtéríteni.* Mivel a kár megtérítését illetően több probléma merül fel, ezért ismertetjük a helyes eljárást.

A felhívásnak tartalmaznia kell

Ha a biztosított jogtalanul vesz igénybe valamilyen társadalombiztosítási szolgáltatást, a szolgálati főnökség a kifizetéstől vagy igénybevételtől számított harminc napon belül köteles a kár megtérítésére felszólítani a dolgozót.

A szolgálati főnökség által kiadott felhívásnak (értesítésnek) tartalmaznia kell, *hogy a kár milyen szolgáltatásból származik, ezt mikor folyósították, vagy a biztosított mikor vette igénybe.* Közölni kell a dolgozóval azt is, hogy az okozott kárt miből és milyen összegben vonják le, és van-e jogorvoslati lehetősége.

A dolgozó a szolgálati főnökség által 30 napon belül kézbesített felhívás (értesítés) ellen *az illetékes szakszervezeti bizottsághoz, társadalombiztosítási tanácshoz, a vasutas-szakszervezet megyei bizottságához fellebbezhet.* A szakszervezeti bizottság ebben az esetben csak jogosság vagy jogtalanság kérdésében dönt.

Ha a dolgozó a szakszervezeti szerv döntésével nem ért egyet, *a területi jellegű megyei bizottsághoz fellebbezhet.* A területi jellegű megyei bizottság véghatározatot hoz, mely ellen fellebbezésnek helye nincs. (Területi jellegű megyei bizottságok: *Hajdú-Bihar, Baranya, Borsod, Csongrád* és a *Vas* megyei bizottság, valamint a *budapesti* bizottság.)

A jogtalanul igénybe vett társadalombiztosítási készpénzszolgáltatást a biztosítottól *csak akkor lehet levonni, ha erről a szolgálati főnökség az előírt időn belül értesítette, és az ellen a dolgozó nem fellebbezett,* vagy akkor, ha az illetékes szakszervezeti szerv a kár megfizetésére határozattal kötelezte, és a határozat ellen fellebbezést nem terjesztett elő.

Miből kell levonni a károsszeget

Ha az okozott kár táppénz-túlfizetésből keletkezett, és a dolgozó még táppénzes állományban van, a károsszeget a további időre járó táppénzből kell levonni. Ha a kár más szolgáltatás — terhességi, gyermekágyi segély, temetési segély stb. — jogtalan igénybevételéből állt elő, és a dolgozó már felvette a munkát, a dolgozó béréből kell levonni. A táppénznek minden esetben és jóhiszemű jogtalan igénybevétel esetén a bérnek is csak a 33%-át lehet ezen a címen levonni. Ha azonban rosszhiszemű volt a károkozás, a bérnek az 50 százalékáig is lehet levonást beállítani.

Ha a szolgálati főnökség elmulasztotta a felhívásnak (térítésnek) 30 napon belüli kiadását, a dolgozót már nem kell értesíteni. Ebben az esetben a szolgálati főnökség az illetékes szakszervezeti bizottságot köteles írásban értesíteni a túlfolyósításról.

Az illetékes szakszervezeti bizottság az ügyet megvizsgálja, és az okozott kárt csak akkor térítteti meg a dolgozóval, ha azt rosszhiszeműen okozta. Ilyen esetben az ügyben eljáró szakszervezeti szerv már nem a jogosság vagy jogtalanság, hanem a jó- vagy rosszhiszeműség kérdésében dönt, és hoz határozatot, ami ellen fellebbezési jog alapján a területi jellegű megyei bizottsághoz lehet fellebbezni. Ha a dolgozó a határozatot magára nézve sérelmesnek tartja, annak kézbesítését követő 15 napon belül keresettel fordulhat a határozatot kibocsátó szerv székhelye szerint illetékes járásbírósághoz (városi bírósághoz), Budapesten az illetékes kerületi bírósághoz.

Apáról fiúra

A Kandó, a BoCo és a szilíciumos villamosmozdonyok „gyógyműhelyének" hosszú csarnokában, a tolópadjárás két oldalán úgyszólván minden álláson javításba fogott villamosmozdonyok sorakoznak. Rajtuk, körülöttük szorgoskodó emberek.

Mindössze két éve, hogy a gőzmozdony műhelyből kiszorultak a gőzösök és villamosmozdonyok foglalták el a szerelőállásokat. Bent egyenletes, kellemes a levegő. Fűtött az egész javítócsarnok.

Népszerű ember

A csarnokon át vezet utam *Rátkai Józsefhez,* a villamosmozdony osztály helyettes vezetőjéhez. Ketten ültek egy kis irodában, az üzemi beruházóval. Ültek — de nem csendben.

— *Nos, mit gondolsz, Laci, ha úgy csináljuk, akkor mi lesz a termeléssel* — vitázik az elhangzott javaslattal és határozottan folytatja. — *Csak úgy korszerűsíthetünk, hogy a javítási tervet is teljesítjük. Mindkettő fontos. Csak ilyen programban állapodhatunk meg.*

Megvártam a vita végét. Gyorsan megállapodtak. Mindkettőjüket közös cél vezette, gondolkodtak és eredményesen, röviden tanácskoztak.

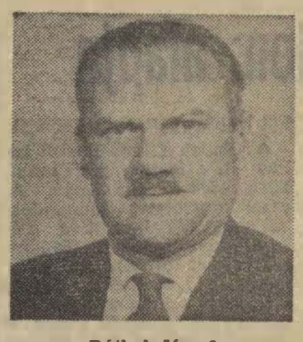
Rátkai József népszerű ember. *Népszerűségét az üzemben eltöltött 33 esztendőnek, na meg emberségének és szakismeretének köszönheti.* Ha valaki, akkor ő elmondhatja, hogy úgy ismeri a MÁV Északi Járműjavító Üzemi Vállalatot, mint a tenyerét.

— *Édesapámmal együtt hatvanhárom esztendőt dolgoztunk ebben a műhelyben* — mondja beszélgetés közben. — *Apám 1919-től kerek harminc, én pedig eddig harminchárom évet dolgoztam.* Harmincháromban már itt inaskodtam. Három évvel később pedig, mint géplakatos a kismotorműhelyben dolgoztam. Több mint húsz esztendőt szerszámmal a kézben, a szakmában. Szép szakmát tanultam. A géplakatos szakma sokoldalú és különösen szép a vasúton, itt bent a javítóműhelyben. Aki csak a pályán látja a villamosmozdonyokat, nem is hiszi el, mennyi alkatrészt, mennyi sok apró munkát rejt magában a vaslemezeken belüli vasszív — a motor.

Kiállta a próbát

Szakmunkája mellett sokféle más beosztásban *állta ki a próbát az eltelt 33 év alatt.* Tanult, gyarapodott tudásban és együtt nőtt, fejlődött az üzemmel. Évekig volt művezető, reszortvezető, a motorműhely helyettes vezetője. Az ellenforradalom után a személyzeti osztályt vezette. *A műszaki feladatok, a gépek, a motorok, a szerszámok zaja azonban mindenhonnan visszahívta.* Hat éve már, hogy a villamosmozdony-javító osztály vezető helyettese. Több mint hatszáz ember termelő munkája szervezésének, irányításának részese.

— *Édesapám tűzikovács volt. Akkor még különösen fárasztó volt ez a szakma. Nagyon szerette. Velünk is megkedveltette a szerszámot, a főműhelyt. Ő mindig büszke volt*



Rátkai József

rá, hogy tűzikovács. Mindig elvégezte a ráesőt. Bennünk is ezt a szellemet ápolta. Hálás vagyok neki ma is. Szorgalmára is, mellyel munkáján túl belénk oltotta a munka, a szerszám, a műhely szeretetét.

Rátkai Sándor az apa és József fia — ahogy ma munkatársai mondják, Jóska bácsi — ők ketten *századunk történelmét élték, dolgozták itt a főműhelyben.* Történelmi sorsfordulókat, sztrájkokat, nélkülözéseket, háborút, felszabadulást. újjáépítést és ellenforradalmakat, kiteljesedő népi forradalmat együtt értek meg. *Egy ország átalakulását segítették a járműjavítóban.* A harmincas évek válság éveire emlékezik most, amikor a korábbi tíz-, tizenkét órás munkaidőt csak havi 130 órás váltotta fel. Leves, főzelék és hús helyett csupán zsíroskenyérre jutott csak a családnak.

— *Apám elbeszéléseiből és saját tapasztalatom szerint is frissen él bennem az üzem múltja, apám élete és keserves ifjúkora. Kettőnket is nehezen tudott szakmunkássá nevelni. En három gyermeket nevelek, iskoláztatok. Apám, sajnos, már nem él. Nem érhette meg a muskátlis, nyáron zöld ligetekkel tarkított, sármentes, korszerű üzemet, amelyben most dolgozunk.*

Az apa nyomdokain

1919-től az üzem és a kor minden jelentős eseménye összeszövődött Rátkaiék életével. Az utódoknak szóló elbeszélés eleven és gazdag. *A nagyapa vöröskatona a Tanácsköztársaság alatt. Tetteit és kalandos életútját Jóska fia folytatja, aki 1945 óta szakszervezeti bizalmi, szervezőtitkár, műhelybizottsági titkár és elnök, tanácstag, pártmunkás, aktív és fáradhatatlan propagandista és munkásőr.* A szerszám, a munka, a gyár, az emberek küzdelmei kötelezik majd a dédunokát is.

A Rátkai család élete egybefort a szerszámmal, a főműhellyel. Jóska, az egykori géplakatosinas, a mai osztályvezető-helyettes, apja művén dolgozik. Leánya már apja mellé lépett. Fia még az általános iskolában készül a munka, az üzem, a szakma szeretetére, a nagyapa és apa művének folytatására.

A régi műhely falai ugyan még állnak, *de bennük másfajta levegő járja.* A mosakodáshoz egykor csak vödröt adó főműhelyben ma korszerű öltözők, mosdók, modern gépek, szerszámok állnak a munkások rendelkezésére. Tettükkel épül, fejlődik a gyár és folytatódik Rátkai József és fia életének története, a Rátkai nemzedék története, amely a munka, a szerszám, a műhely szeretetében apáról fiúra, unokára öröklődött.

Kovács János

A MÁV Vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének irányelvei

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az 1966. évi szállítási tervek végrehajtásának a szocialista munkaverseny hatékonyságának elősegítése érdekében a vasúti közlekedés és ipar 1966. évi éves vállalásainak irányelveit az alábbiakban határozzuk meg.

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

1 A személyszállító és tehervonatok menetrendszerűségénél hálózati szinten éves viszonylatban el kell érni, *hogy a személyszállító vonatok 96, a tehervonatok legalább 71 százaléka menetrend szerint közlekedjen.* A *célkitűzések* igazgatóságonként a következők:

	Személyszállító vonat	Tehervonat
Budapest	92,0%	64%
Debrecen	97,4%	71%
Miskolc	96,5%	70%
Pécs	98,3%	81%
Szeged	97,3%	74%
Szombathely	98,8%	81%

2 A teherkocsik statikus terhelésének *a hálózati éves célkitűzése 19 tonna.* 1965-ben 18,89 tonnás eredményt értünk el. Feladatként határozzuk meg az éves célkitűzés 1 százalékos túlteljesítését.

3 A vontató járművek termelékenységének emelése; a célkitűzés az egy gőz-, villamos- és Diesel-mozdonyra jutó 100 etkm teljesítménynek *az összes dolgozó mozdonyoknál 2 százalékos, a vonali szolgálatot teljesítő mozdonyoknál pedig 3 százalékos túlteljesítése.*

4 A tehervonatok átlagos terhelésénél *a hálózati éves célkitűzés 935 tonna.* 1965-ben 933 tonnás eredményt értünk el. Éves vállalásként a célkitűzés 1 százalékos túlteljesítését határozzuk meg.

5 A kocsiforduló idő, az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentése érdekében *tovább kell fokozni az árukezelést helyek kiszolgálásának gyakoriságát* és megalapozottabb — a vonatközlekedéstől függő — kiszolgálási grafikonok alapján menetrend szerinti beállítást és kihúzást kell biztosítani. *Sok lehetőség rejlik az irányvonatok szervezésében is,* ezért arra kell törekedni, hogy 1966-ban a kocsiigényes áruknak legalább 44 százalékát rakodással képzett irányvonatokkal továbbítsuk.

6 Az idegenforgalom növekedéséből adódóan is fontos kérdésként kell kezelni *a kulturált utazás biztosítását, az utazóközönség kiszolgálását,* különös tekintettel a szolgálati helyek, a vasúti szerelvények rendjének, tisztaságának biztosításával.

7 Az építési szakszolgálat területén el kell érni *a kiadott költségszint legalább 0,5 százalékos csökkentését.* Továbbá az éves építési, illetve gyártási programban szereplő súlyponti munkák szerződésben rögzített, vagy a felügyeleti szerv által előírt befejezési, illetve átadási határidejének betartását.

★

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

A pályafenntartási szakszolgálatnak központi feladata — *a nyíltvonali, valamint az állomási átmenő és megelőző vágányok minőségi állapotának javítása.* A sebességkorlátozások és lassújelek csökkentésével a pályák forgalombiztos állapotának biztosítása.

A pályaépítési szolgálatnak az *1966. évi beruházási programot kell ütemszerűen teljesíteni* és ugyanakkor a termelékenységet emelni és az önköltséget csökkenteni.

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

Az anyagszerkezelésl szolgálatnak — az éves vállalások keretében — a folyamatos anyagellátás biztosítására, a felesleges készletek felszámolására és az érkezett vasúti kocsik gyors kiürítésére, a társadalmi tulajdon fokozott megóvására kell törekedni.

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

VASÚTI IPAR

A vasúti ipar területén *központi célkitűzés a termék, a munka minőségének javítása,* továbbá a termelési tervek teljesítése mellett a járműjavítás területén az átfutási időtartamok csökkentése, a többi területen a gyártási-, építési és irányítási programban szereplő munkák átadási ütemének betartása.

Célkitűzésként határozzuk meg továbbá a munkák minőségi színvonalának növelése mellett az önköltségi tervek betartását, a gazdaságossági szemléletet, a termelékenység növelését.

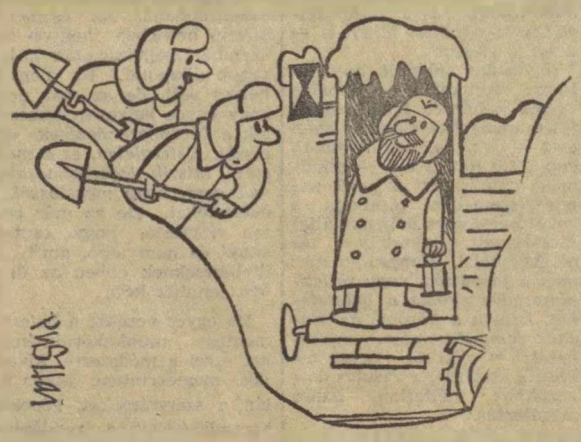
A feladatokat a helyes műszaki szervezési és intézkedési tervek kidolgozása és megvalósítása útján kell biztosítani.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége az irányelvekben szereplő feladatok megvalósítása érdekében kér minden vasutas dolgozót, a gazdasági és mozgalmi szervek vezetőit, aktíváit, *hogy a legjobb képességeik szerint lássák el feladataikat, állandóan növeljék szakmai képzettségüket, törekedjenek a balesetek csökkentésére, a személy- és vagyonbiztonság fokozottabb megóvására.*

A gazdasági, párt, KISZ és szakszervezeti szervek az eddiginél nagyobb gondot fordítsanak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására, szociális ellátottságának és munkabiztonságának megteremtésére.

Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága
Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

HELYTÁLLÁS



— Gondoltam, vagy a leváltó, vagy a tavasz csak megérkezik!
(Pusztai Pál rajza)

Vállalásaikat túlteljesítették

Budapest Déli pu. műszaki kocsiszolgálatának dolgozói is sikerrel zárták a múlt évet. Vállalásaikat túlteljesítették. A javítóműhely elnyerte a szocialista műhely címet. A kocsitisztító részleg 105.4 százalékra teljesítette tervét.

Példás, eredményes munkájukért elismerés illeti *Nagy Károly, Terjék István* és *Csapkovits István* kocsilakatosokat, *Dankó Anna* és *Fábián Veronika* kocsitisztítókat.

A fillérek is forinttá nőnek...

Fűtőházi dolgozók között a bérrendezés után

— A cél elsősorban az alacsony bérek emelése, a bérkiegyenlítődés volt. — Ezekkel a szavakkal fogalmazta meg mondanivalóját *Huszár József,* a ferencvárosi fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára, amikor a bérkorrekcióról kérdeztük.

— Fűtőházunknál egyébként 232 dolgozót érintett a bérrendezés, közöttük 214 órabéres, 18 pedig havibéres alkalmazott.

— Kik döntöttek a bérrendezésekről?

— A kormányrendelet értelmében *a szakszervezeti bizalmiak javaslata alapján a műhelybizottság, a párt-, a szakszervezet, és a gazdasági vezetők közösen határozták meg,* hogy melyik dolgozónál milyen mértékű legyen az emelés. A legszélesebb nyilvánosságot biztosítottuk.

— Véleménye szerint elégedettek az emberek?

— Igen! Bár minden kérésnek eleget tenni és mindenkinek fizetésemelést adni nem tudtunk. Úgy érezzük azonban, hogy dolgozóink megértették: *a rendelkezésünkre álló összegből nem kaphatott mindenki órabérjavítást.* Legközelebb azok kerülnek majd sorra, akik most kimaradtak.

A művezető elégedett

S hogy a dolgozók hogyan vélekednek — erről beszéljenek ők maguk.

Krakkói Lajos, a mozdonyjavító műhely egyik művezetője 146 forint béremelést kapott.

— Elégedett?

— Nem panaszkodom. A fizetésem így 2626 forint. Feleségemmel és 14 éves gyermekemmel ebből szolidan, de nyugodtan megélhetünk.

— A kapott plusz pénzt beosztották-e már?

— Igen! Három évvel ezelőtt OTP-hitellel családi házat építettünk. Eddig havi 410 forint kölcsönt fizettünk. Most feleségemmel együtt úgy határoztunk, hogy ezentúl havonta 600 forintot törlesztünk.

A barna hajú, markáns arcú művezető *32 éve dolgozik a vasútnál.* 40 ember munkáját irányítja. Szakmája lakatos.

Az első beruházás a gyerekeké

Simon Sándor kocsimosó a másik megkérdezett. Ő 30 fillér órabéremelést kapott és a 3 gyermek után havi 150 forint felemelt családi pótlékot.

— Nem kevesellte a 30 fillér emelést?

— Hát bizony — mosolyodik el —, *lehetne több is. Hiszen egyes élelmiszerárak emelkedésével többe kerül a háztartás. No de a fillérek végül is forinttá nőnek. Azonkívül emelkedik a készenléti bérem is. Így havonta mintegy 210 forinttal többet vihetek haza a borítékban.*

— Mit szólt a felesége?

— A pénznek egy asszony mindig nagyon örül, ez alól az én feleségem sem kivétel. Már el is osztotta a többletet. Az első beruházás a gyerekeké.

Havonta 300 forinttal több

Baczakó Antal mozdonylakatosnak havonta 300 forinttal emelkedett a fizetése.

— Hogyan jött össze ez a többlet?

— Négy gyerek után a családi pótlék havi 200 forinttal emelkedett, a harmadik százas pedig az órabéremelésből és a készenléti díj emeléséből tevődött össze.

— Havi keresete?

— 3080 forint.

— Ez szép kereset.

— Nem is panaszkodom.

— Hogyan osztják be?

— A feleségem is dolgozik *így 4000-en felül keresünk.* Ebből hatan élünk. Feleségem nagyon takarékos, szépen beosztja a pénzt. Tavaly cseréltük ki a konyhabútort. Idén majd másra gyűjtünk. *Ez a havi 300 plusz nagyon jól jött.* Nagyok már a gyerekek is, több pénz kell. 13 éves kislányom például sportiskolába jár. A felszerelés, a melegítő, a tornacipő, a divatos kéziszatyor bizony viszi a pénzt. Azért jut mindenre. A gyerekek soha sem nélkülöztek. A feleségem már elkészítette az új családi költségvetést. Ez az ő munkája.

Havi két-három százzal több és néhány gonddal kevesebb S ez így helyes.

Szerényi József

Összeforrott kollektíva

— Rólunk? — kérdezik csodálkozó szemmel, kissé meglepődve.

— Igen, de mi van ezen csodálnivaló?

— Kérem, mi már 17 éve együtt dolgozunk, de még nem írtak rólunk. Nem is voltak ilyen óhajaink. Szerényen, csendben dolgozunk. Szeretjük, tiszteljük egymást, ennyi az egész.

— Éppen ezért esett a választás a brigádra.

Összenéznek, még mindig nem értik. Aztán megadják magukat.

Selejtmentesen dolgoznak

— Tessék, kérdezzen.

Így kezdődött a beszélgetés *Bíró Sándor* bádogos szocialista brigádvezetővel és két társával, *Keresztúri Jánossal* és *Balogh Istvánnal,* a szolnoki járműjavító vállalatnál.

Egyik legeredményesebb szocialista brigád az övék. *A múlt évben selejtmentesen, minőségi kifogás nélkül végeztek el minden javítást.* Aki ismeri a személykocsi bádogos munkáit, az tudja csak igazán, milyen nagy szó ez. A reklamációt, az utánjavítást nem ismerik.

1962-ben tűzték célul a szocialista brigád cím megszerzését. Egy évre rá már elnyerték a címet, 1964-ben pedig már a jelvényt is megkapták. *Tizenhét éve dolgoznak együtt, ismerik egymás hibáit, erényeit. Gondokban, örömökben együtt osztoznak.* Egyszóval úgy élnek, ahogy egy szocialista brigádtól, a munkában összeforrott kollektívától elvárja az ember.

— Jó pár év kellett ahhoz, míg összebarátkoztunk — emlékezik vissza az egyik. — *Nagyon is érvényes az a közmondás, hogy az ember csak lakva ismeri meg egymást. Egyébként 1949 óta együtt dolgozunk, s azóta csak két új brigádtag jött közénk.*

— Jól emlékszem — veszi át a szót a brigádvezető — hogy az egyik újonnan jött munkatársunkkal, *Türei Istvánnal* mennyi baj volt. A meggondolatlan fiatalember nagyon sok esetben, minden különösebb ok nélkül távolmaradt, nem jött be dolgozni. Még bennünket sem értesített. *Az idősebbek tanácsát, figyelmeztető szavát nem fogadta meg. Lepergett róla minden jó.* Rosszul is dolgozott. Már azon gondolkodtunk, hogy útilaput kötünk a talpa alá, aztán mégis maradt.

— Egy jutalomosztás hozta meg a változást — folytatja Balogh István. — *Az öltözőben voltunk, amikor hallom, hogy fiatal barátunk elégedetlenkedik, mert nem kapott pénzt. Hozzáléptem: — Miért zúgolódsz? Nem érzed, hogy nincs jogod zúgolódni? Adtál te annyit a kollektívának, a vállalatnak, amennyit most vársz? Még a munkádat sem végezted el becsületesen. De mondjuk rendesen dolgozol, azért csak fizetés jár. A jutalmat másért adják.*

A fiú napokig nem szólt hozzánk. Mi sem közeledtünk. Tudtuk, hogy ezt a harcot magának kell megvívnia. Neki kell eldönteni, melyik a helyes út. Az ajtót nyitva hagytuk. De ezen a hozzánk vezető ajtón neki egyedül kellett belépni. Az eset után vagy öt napra minden megváltozott. Ő kért bennünket, hogy hallgassuk meg. Azóta rendesen dolgozik. Egyike a legjobb brigádtagoknak.

Mindent közösen végeznek

— Kapott-e már jutalmat?

— Többször. Rászolgált a fiú. A jutalmakat egyébként tizenkét egyenlő arányban felosztjuk. Ennyien vagyunk ugyanis. A fennmaradt összeget pedig a közös kasszába tesszük. Ebből a közös kasszából volt a minap egy közös vacsoránk. Mindegy, hogy ki kapja a pénzt. Az egyéni eredményeket is a jó kollektívának köszönhetjük.

Mindent közösen végeznek egyenlő-egyenlő arányban. *Keresztúri Jánosnak* a háza építésénél segítettek. *Földi Istvánnak* betonkerítést készítettek és a konyháját rakták le mozaiklappal. Közös kirándulásokon, országjáráson vettek részt családtagjaikkal együtt. Még a feleség csomagolta tízórait is együtt fogyasztják el.

— Sokkal kellemesebb a munka, ha jó a szellem — mondják —, *ha számíthatunk a másikra, mert egymásra vagyunk utalva.*

Örömük és bánatuk, munkájuk és eredményeik közös. És ez így helyes. Múlt évi jó munkájuk után most harmadszor kapják meg a szocialista brigád címet.

(szerényi)

FELELŐTLENSÉG!

Évek óta vitatott téma, hogyan csökkentsük az utazószemélyzet szolgálati óráit, leterheltségét. Beszéltünk és beszélünk az 1964. december 10-i párthatározatból adódó alapvető feladatokról, *mely szerint meg kell teremteni a munkaszervezés magas fokát, takarékoskodni kell anyaggal, munkaerővel, pénzzel és idővel.* Intézkedési terveink alapgondolata a helyes és ésszerű gazdálkodás megvalósítása, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása.

E feladatok következetes végrehajtását a népgazdaság s ezen belül a vasúti közlekedés fejlődése is megköveteli. Éppen ezért elgondolkoztatók azok a bejegyzések, melyeket a *Déli pályaudvar* vonatkísérői eseménykönyvében találni. A sok közül érdemes egyet, *Horváth I. István* vonatvezető bejegyzését idézni:

„Állomásfőnök elvtársnak jelentem, hogy 1965. december 15-én 11 órára jelentkeztem a ferencvárosi vezényletben tehervonat-továbbításra. A segédvezénylő elküldött a mesteri bódéhoz, hogy keressem a 411 133-as gépet, s azzal menjek Rákosra, onnan fogom továbbítani az 5168-ast. 11.15 órakor jelentkeztem a fent nevezett szolgálati helyen, de a jelzett gépről még semmit sem tudtak. Teltek az órák, de gép nem volt. 15 órakor a térfelvigyázó még mindig nem tudott a gépről. Nem sokkal később az állomási menetirányítóhoz utasítottak, ahol közölték, hogy a jelzett gép a Nyugati-rendezőn egy pusztaszabolcsi vonaton áll, én menjek vissza a vezényletbe. 16 órakor a segédvezénylő egy újabb gépszámot, a 411 300-at közölte velem azzal, hogy menjek az F-őrhelyhez. Útközben észrevettem, hogy menesztik a 411 300-as gépet. Felkiabáltam, álljanak meg! Én vagyok a vonatvezető! Azt a választ kaptam, hogy a mozdonyon van vonatvezető, nincs rám szükség. Visszamentem a vezényletbe, ahol azt a rendelkezést kaptam, hogy a 26. sz. személyvonattal önköltségbe utazzam a hegyeshalmi vonalra, és keressem meg a 60—003 számú gépet.

Elindultam. Bicskén nem tudtak a gépről. Komáromig minden állomáson érdeklődtem. Komáromban jelentkeztem a forgalmi szolgálattevőnél, és megkértem, nyomozza ki, hol van a keresett gép. Azt a rendelkezést kaptam, folytassam utamat Ács-ig. Ott úgy rendelkeztek, szálljak le a vonatról. Este fél 9 volt, de még nem dolgoztam semmit. A menetirányítónak elmondtam az esetet, akitől megtudtam, hogy a keresett gép most indul Győrből, a 73. sz. vonatot továbbítja, s annak a vonatvezetőjét kell leváltanom. Amikor a vonat bejárt, s a vonat végén tartózkodó vonatvezetőhöz mentem, közöltem vele, hogy én vagyok a leváltója a menetirányító rendeletére. A vonatvezető kijelentette, hogy leváltásáról szó sem lehet, mert most kezdett, és nem is érhet haza Komáromba hamarabb, ha le is váltanak.

Visszamentem, és a forgalmi szolgálattevőnek, valamint a menetirányítónak jelentettem az esetet. A menetirányító azt a rendelkezést adta, hogy a 841-es vonattal önköltségben utazzam Komáromba, és „ha akarok keresni", menjek tovább Tatabánya-alsóra valamivel, mert személyvonat csak reggel lesz. Éjfél után 1 órára eljutottam Tatabánya-alsóra. A forgalmi szolgálattevőtől megtudtam, hogy a gépem még Budaörs térségében van, a vonatom pedig Oroszlányból érkezik, s csak hajnali 4 óra körül indulunk.

Délelőtt fél 10-kor érkeztem vissza Ferencvárosba. A 23 órás szolgálat alatt 170 kilométer önköltséges és 67 kilométer szolgálati utat tettem meg."

Eddig a bejegyzés. Amikor a végére értem, a kérdések sora vetődött fel bennem. Mi ez? Gondatlanság? Felelőtlenség? Szervezetlenség? Az ilyen esetek jogosan váltanak ki az emberekből felháborodást, amellett rontják a munkakedvet, az utazószemélyzet hangulatát.

Vajon az ilyen eseménykönyvi bejegyzés után az arra illetékesek intézkednek? Felelősségre vonják azokat, akiknek hanyag, felelőtlen munkája miatt szinte naponta fordulnak elő ilyen és hasonló esetek?

Bordi István

A vasút 1966. évi intézkedési tervének főbb vonásai

A vasúti főosztály szakmai kollégiuma január 28-án kibővített ülésen tárgyalta a vasút 1966. évi szállítási feladatait és azokat az intézkedéseket, amelyek e feladatok legmagasabb színvonalú elvégzését teszik lehetővé.

A vasutas dolgozók 1965. évi munkája nem volt eredménytelen. *A vasút a közismerten sok nehézség dacára is elszállította a felkínált árut.* Ezenkívül a személyszállítási tervet is teljesítettük, igen csekély lemaradástól eltekintve. Az elért eredmények azt bizonyítják, *hogy megalapozott és kellően átgondolt intézkedési tervek készítése az előre nem látható nehézségeken is segít úrrá lenni.* A helyes intézkedések tették lehetővé, hogy minden akadály ellenére több fontos műszaki-gazdasági mutatónál számottevő javulás volt. Ez a munka általános minőségi színvonalának javulását tükrözi.

Joggal állapíthatjuk meg, hogy az intézkedési tervek készítése, mint módszer, ma már teljesen beváltnak, a munka szempontjából feltétlenül előnyösnek mondható. A vasút 1965-ben megfelelő intézkedések nélkül nem lett volna képes a népgazdaság részéről felmerülő igényeknek megfelelni. *Ezek a következtetések arra mutatnak, hogy a jövőben is meg kell határozni a vasút legfontosabb feladatainak végrehajtását célzó módszereket, intézkedéseket. Nem felesleges munka és energia az, amit az intézkedési tervek elkészítésére fordítunk.* A rövid értékelés azt is példázni kívánja, hogy az 1966. évi tennivalók meghatározása és az intézkedések kidolgozása szükséges, átgondolt és alapos munkát igényel. Fokozza az 1966. évi intézkedési tervek elkészítésének jelentőségét, hogy a feladatok új módon jelentkeznek, új módon kell végrehajtásukat is megfogalmazni.

Mi adja az 1966. évi intézkedések újszerűségét? Újszerű önmagában azért, mert harmadik ötéves tervünk első évének intézkedéseit kellett megfogalmazni. De újszerű azért is, *mert 1966 az új gazdasági mechanizmus fokozatos bevezetésének első éve is.* Az intézkedéseket minden szinten ennek megfelelően kell megtenni, figyelembe véve azokat a sajátosságokat, amelyek az új gazdaság-irányítási rendszer fokozatos bevezetéséből adódnak.

A vasútra háruló feladatok meghatározásánál lényeges változásokról most sem beszélhetünk, hiszen az alapvető kiindulási pontok *a népgazdasági igények gazdaságos, biztonságos teljesítésében rejlenek. Ezek a feladatok az új mechanizmusban sem változnak. Változik azonban a végrehajtás módszere,* ami egyben azokat a sajátosságokat adja, amelyeknek az új intézkedési tervben kell kifejezésre jutniok.

A vasúti főosztály szakmai kollégiumának együttesen hozott határozata *messzemenően figyelembe veszi a feladatok növekedését és az új gazdaság-irányítási rendszer követelményeit.* Ennek megfelelően határozza meg az előttünk álló tennivalókat is, éppen ez adja meg új vonásait, sajátosságait.

Az intézkedések a korábbi évekhez képest a szállítási terveket is eltérően tartalmazzák. *Nem kötelező erővel határozzák meg az elszállítandó áruk mennyiségét, csupán a várható igényekkel kapcsolatos számítási anyagokat tartalmaznak. Az a szemlélet lett irányadó, hogy a vasútnak azt kell elszállítania — a lehető leggazdaságosabban és biztonságosan, amit szállításra felkínálnak.* Ez növeli a vasút felelősségét az elszállítandó árukhoz szükséges eszközök legelőnyösebb megválasztása és megállapítása tekintetében, ugyanakkor az igazgatóságok és szolgálati helyek fokozottabb felelősségét és öntevékenységét is megköveteli.

Az elfogadott intézkedési terv a nagyobb önállóságot és a vele járó fokozottabb felelősséget lehetővé, sőt kötelezővé teszi. *Különösen jelentős önállósághoz jutnak a szolgálati helyek és igazgatóságok a feladatok elvégzéséhez szükséges létszámok megállapításánál.* Lényegében a létszám kötetlen, csupán a béralapokat határozzák meg központilag. Ez egyben azt is jelenti, hogy ahol a feladatokat jó munkaerőgazdálkodással oldják meg, ott a megtakarítások jelentős részét béremelésre lehet felhasználni. Minden dolgozónak személyesen is érdeke tehát, hogy jól dolgozzon. *Természetes, hogy az ilyen nagy hatáskört biztosító, csaknem kötetlen béralapgazdálkodás nagy felelősséggel is jár.* Felelősséggel, mert egyrészt a vasútánál lökésszerűen jelentkező feladatok ésszerű és meggondolt létszámgazdálkodást, másrészt körültekintő anyagi ösztönzést igényelnek.

Az anyagi ösztönzés súlyának megnövekedése is sajátos vonása az ez évi intézkedéseknek. Mint minden évben, az idén is a hálózati érdekek —, mert végül ez a legfontosabb — biztosítására központi célokat is meg kell határozni, azonban e központi célok szinte valamennyi szolgálati helyen más módszerekkel sajátosan valósíthatók meg. Ezért állíthatjuk, hogy a központi célok meghatározása a helyi önállóság fokozását nem tagadja, azzal nem ellentétes. *Meg lehet és meg kell határozni a helyi célokat úgy, hogy azok végső soron a hálózati feladatok megvalósítását segítsék elő.*

Új vonása az intézkedési tervnek, hogy nagy súlyt helyez a gazdaságosságra. Attól függ végső soron a vasút nyeresége és ezzel együtt a vasútas dolgozók jövedelme, üzemi jutaléka is, ahogyan az önköltség alakul. Az önköltség pontos kialakítása érdekében központi intézkedések is történnek. Felülvizsgálatra kerül például a MÁV tarifarendszere, melynek fő gondolata, hogy akár kedvezményekkel is ösztönözze a szállíttatókat a folyamatos és egyenletes fuvarozásra, a rakodási határidők betartására. Emellett azonban *valamennyi szolgálati hely, valamennyi vasutas dolgozó sokat tehet az önköltség javításáért.* A már közismert gazdasági mutatók mellett — kocsi és vonatterhelés, irányvonatképzés, gépmenet és üres kocsifutás csökkentése, anyag- és energiatakarékosság, menetrendszerűség stb. — feltétlenül és *fokozottabban kell törődni a balesetek és árukárok okozta veszteségek csökkentésével, a munkafegyelem javításával, az eszközök maximális kihasználásával.* Az eddiginél is jobb kapcsolatot kell kiépíteni a szállíttató felekkel, hogy az ésszerűtlen, népgazdaságilag felesleges szállításokat minimumra csökkenthessük.

Különösen fontos a tranzit, export és import szállítások lehető legjobb lebonyolítása. Nem jelentéktelen az a devizamennyiség, amelyet e szállítások helyes megszervezésével nyerhetünk. *Lényegesen gyorsabban kell ki- és berakni a külföldi kocsikat, hogy vonalainkon való tartózkodásuk minimális legyen.* A baráti országokba irányuló szállításoknál devizakímélés szempontjából mindenütt szorgalmazzuk az OPW-kocsik igénybe vételét.

A MÁV korszerűsítése, nagy hatásfokú vontatójárművek beszerzése és nagy raksúlyú teherkocsik munkábaállítása az utóbbi időben örvendetesen növekedett. Természetesen a technikai bázis önmagában csak lehetőség. Valósággá a gondolkodó, alkotó, kezdeményező dolgozó ember kezében válik. *Ezért fontos, hogy intézkedéseink ösztönzőek, megalapozottak legyenek.*

Ezekben a napokban készítik intézkedési tervüket az igazgatóságok és rövidesen — legkésőbb február 28-ig — valamennyi szolgálati helyen és üzemben termelési tanácskozásokon tárgyalják a helyi feladatokat és intézkedéseket. Megtervezik, elhatározzák, hogy mit és hogyan kell a helyi kollektíváknak, és ezen belül az egyéneknek tenniök.

A korábbi évek hasonló jellegű termelési tanácskozásainál lényegesen fontosabbak a mostaniak. Egy sor kérdésben, melyben korábban felülről határozták meg még a módszereket is, *ma a szolgálati hely kollektívájának kell véleményt formálni, állást foglalni. A felelősség tehát nem kicsi. Az új gazdasági mechanizmusnak éppen az a lényege és sajátossága, hogy épít a kezdeményezőkészségre,* biztosítja a feladatok elvégzésére meghatározandó módszerek önálló kialakítását. Ennek az önállóságnak a másik oldala azonban a nagyobb felelősség az egyén és a kollektíva munkájában.

Az új intézkedési terv a korábbiaknál is nagyobb jelentőséget tulajdonít a mozgalmi szervek munkájának. Ez teljesen érthető, *hiszen soha anyira nem volt szükség e szervek mozgósító, lelkesítő munkájára, okos, a dolgozók véleményén alapuló és megfontolt javaslataira, mint éppen most, amikor a helyi önállóság és felelősség egyre nagyobb teret kap.* Támogatniok kell a gazdasági vezetést abbeli törekvésében, hogy a munka legjobb szervezetét alakítsa ki. Segítsék a bérezés és premizálás nagy gondot jelentő, de az egyenlősdi felszámolására irányuló munkájában. Segítsék elő a fegyelmezett alkotó légkör kibontakozását, de közben egy pillanatra sem feledkezzenek meg a munkát elvégző dolgozó emberek gondjainak, problémáinak intézéséről.

Az 1966-os év szállítási feladatainak megoldása bonyolult, összetett munka, sok vesződséggel jár. *Bátran kell kezdeményezni és erre a kezdeményezésre bátorítani mindenkit.* A megfelelő ügyszeretet, a vasút szeretete, a népgazdasági feladatok iránt érzett felelősség már sok nehéz, bonyolult munka megoldásához segített bennünket. Bizonyos, hogy ez így lesz 1966-ban is.

S. J.

„Megállj!" jelzőt a baleseteknek!

Néhány nappal ezelőtt a *Vasúti Főosztály* tanácstermében kibővített kollégiumi ülésen vettek részt a különböző szolgálati ágak képviselői. *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes bevezetőjében arról szólt, *hogy az év első hónapjában viszonylag rövid idő alatt egymás után történtek olyan balesetek, amelyeket joggal szégyenletesnek lehet nevezni.* A balesetek nem a vasútüzem természetéből erednek, hanem kizárólag fegyelmezetlenségből, bűnös hazardírozásból! A szembemenéseztések, a jelzőmeghaladások, a váltófelvágások nem műszaki okokból, nem a személyzet fáradtságából, kimerültségéből adódtak, hanem figyelmetlenségből, nemtörődömségből.

Három nap alatt két súlyos baleset

Január 18-án reggel 7,06 órakor *Somogyszob* és *Nagyatád* között az 5922-es és az 5929-es számú személyvonat szembemenesztés miatt összeütközött. Következmény: *36 sérült, közülük négyen súlyos sérülést szenvedtek.* A vonatok mozdonyai kisiklottak, egy posta- és egy kalauzkocsi összetört, két személykocsi kisiklott. Tetemes anyagi kár keletkezett.

Három nappal később, január 21-én 19,35 órakor a főváros mellett, *Pestimre* állomás és *Gyál megállórakodóhely* között a 3748-as számú, *Lajosmizsétől* közlekedő személyvonat összeütközött a 3799. számú, *Budapest* felé haladó tehervonattal. Ez a baleset emberéletet is követelt: *Berezvai Lajos,* a tehervonat vonatvezetője a helyszínen meghalt, 18 személy — köztük hat vasutas — megsérült, *Nagy József,* a személyvonat fűtője koponyaalapi törést szenvedett.

Miért történt mindez? Az első esetben a somogyszobi forgalmi szolgálattevő *engedély nélkül menesztette* a gépkocsihiány miatt megkésett vonatot. A második esetben a mozdonyvezető *menesztés nélkül elindult* és a váltót felvágva, nyugodtan kihaladt — a nyílt vonalra.

A vasutas dolgozók becsületesen, erejüket nem kímélve végzik nehéz és felelősségteljes munkájukat. Egy-két ilyen eset — *de sajnos, nemcsak egy-kettő fordul elő* —, alkalmas arra, hogy dolgozó népünk szemében rombolja a vasút becsületes dolgozói által megszerzett tekintélyt és megbecsülést. Hangsúlyozzuk: *nem a fáradtság, vagy reflexkimaradás okozta a baleseteket, hanem a közöny, az utasítás semmibevevése,* az emberélet és a közös vagyon felületes kezelése, a vasutas dolgozókhoz méltatlan, bűnös magatartás.

Ittasan a mozdonyon

A vasúti munka, a szolgálat másik *súlyos veszélyeztetője az alkohol.* Sajnos, erre is találunk példát az elmúlt hetek krónikájából.

Szilveszter éjszakáján családi, vagy baráti körben megengedhető a mértékletes alkoholfogyasztás. Nem így azonban a szolgálatban levő vasutasoknak! Erről feledkezett meg *Vértesi Sándor,* a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetője, aki az M 44—088 pályaszámú Diesel-mozdonyával a 919-es számú személyvonatot továbbította. A mozdonyvezető a vonattal Kiskőrösre érkezve — *már addig is tekintélyes mennyiségű alkoholt fogyasztott — betántorgott a forgalmi irodába és pálinkát követelt.* Utána érkezett *Németh István* vonatvezető, aki kijelentette, hogy a részeg vonatvezetővel nem hajlandó tovább utazni. Miután Vértesitől megtagadták az állomás dolgozói az italt, kiment a váróterembe és az utasoktól követelt pálinkát. A jelenetnek a szolgálatos rendőrök közbelépése vetett véget, akik közül az egyikre Vértesi rátámadt és ütlegelni kezdte. *A részeg, garázda mozdonyvezetőt a helyszínen letartóztatták.* A vonat 115 perces késéssel, egy másik vonat mozdonyával folytatta útját.

Elaludt a szolgálattevő

Ugyancsak a szegedi igazgatóság területén fordult elő a következő eset. Január 19-én *Kákás forgalmi kitérő* és *Apátfalva* állomások között két személyvonatot szembemenesztettek. *A szembemenesztésnek — szerencsére — nem volt következménye,* mert a két vonat mozdonyszemélyzete az egyenes és sík pályán időben észrevette egymást.

A könnyen végzetessé válható baleset oka az volt, hogy Bányai Mihály, Makó állomás létszámába tartozó segédtiszt szolgálat közben nagy mennyiségű alkoholt fogyasztott és elaludt. Takács Sándor, Kákás forgalmi kitérő váltóőre pedig a vonatot kézijelzéssel nem állította meg annak ellenére, hogy az menetengedély nélkül haladt ki. Bányai Mihályt azonnali hatállyal elbocsátották a vasúti szolgálatból, Takács Sándor ellen fegyelmi eljárás indult.

Gyakran előfordul, amikor a fegyelmezetlenséget nem követi súlyos következmény. Mégis balesetként kell tárgyalni, mert csak a véletlenen múlt a katasztrófa elkerülése.

„Kísértet-vonat"

Január 15-én 5,33 órakor *Püspökladányból* az 1730-as személyvonat a váltóellenőrzés elmulasztása miatt nem *Kaba—Hajduszoboszló,* hanem *Báránd—Biharkeresztes* felé járt ki. Ráadásul a vonatszemélyzet közül (!) senki sem vette észre, hogy helytelen irányba haladtak ki. Csak Báránd állomás bejárati jelzője tartóztatta fel ezt a „kísértetvonatot" és onnan tolatták vissza Püspökladányba. A vonat 65 perces késéssel indult tovább Debrecen felé. Ez az eset, amely minden humora mellett egy szembejövő vonatnál tragikusan is végződhetett volna, felveti a kérdést:

Mit csinált a mozdonyszemélyzet és a vonatvezető, hogy nem vették észre, merre utaznak? Mi ez, ha nem a legnagyobb fokú figyelmetlenség?

Aki figyelemmel kíséri a *Magyar Vasutas* Baleseti krónika rovatát, tapasztalhatja, hogy az engedély nélküli tolatásokból, mozgásokból, vagy menesztés bevárása nélküli mozgásokból, a váltóellenőrzés elmulasztásából és a jelzők meghaladásából ered a legtöbb baleset. Az ilyen jelenségek ellen valamennyi vasutasnak össze kell fogni és egységesen fellépni.

Az ország népe elvárja tőlünk, vasutasoktól, hogy fegyelmezetten, körültekintően végezzük az utasok és az áru elszállítását.

Bermann István

Leszerelték a bojlert

A debreceni műhelyszertárban még a múlt évben három dolgozó halálát okozta a kazánrobbanás. Az eseményt követő hetekben nagyon sok üzemnél megvizsgálták a kazánok állapotát. Ez nagyon helyes volt, de az már nem, hogy egyes helyeken leszerelték a fürdőberendezések egy részét. *Kétségtelen, ez a módszer látszik legalkalmasabbnak arra, hogy megelőzzék a baleseteket.* De az már erősen vitatható, hogy csupán ennyi és nem több, amit az illetékeseknek ebben az ügyben tenniük kell.

Ha egyes vezetők a balesetmentes munkakörülményeket ezzel a módszerrel kívánják megteremteni, akkor talán a szerszámokat, gépeket, berendezéseket, a rendszeres vizsgálat, a védőberendezések felszerelése, javítása és ellenőrzése helyett le kellene szerelni. Az öltözőket, mosdókat, melegedőket, munkahelyeket és szálláshelyeket fenntartás és felújítás helyett be kellene zárni! Nem? Vagy úgy gondolják egyesek, ez a helyes?

Van ennél jobb megoldás is. Mégpedig az, hogy a dolgozók ellátásáról (tisztálkodás), balesetmentes foglalkoztatásáról *a munkahelyi vezetőknek a törvényeknek megfelelően kell gondoskodni.* Vonatkozik ez *a Rákos Motorüzem* vezetőire is. A Bp. Keleti motorszínben levő mosdóban ugyanis több mint három hónapja már leszerelték a bojlert, meleg vízről azonban nem gondoskodtak.

Hegedűs Károly

Baleseti krónika

Január 22-én a **913 sz. vonat** *meghaladta Fülöpszállás állomás megállj állású bejárati jelzőjét* és veszélyeztette a Kecskemét felől bejáró 7133 sz. vonatot. A veszélyeztetést, amelyet a 913 sz. vonat vezetője, *Takács Ferenc* vészfék alkalmazásával hárított el, a mozdony vezetőjének figyelmetlen szolgálat ellátása okozta.

★

Január 23-án *Abony* állomás V. vágányára bejáró 692 sz. vonat horzsolódott a biztonsági határjelzőtől az állomás irányába visszainduló M 62 013 sz. Diesel-mozdonnyal. *A 692 sz. vonat mozdonya és a Diesel-mozdony megrongálódott, 5 kocsi kisiklott, és az állomás IV, V. és VI. vágányán forgalmi akadály keletkezett.* A balesetet váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása okozta. Az anyagi kár 170 ezer forint.

★

Január 29-én, *Orosháza* állomásra behaladó **1617 sz.** vonat beleütközött a közben tolatást végző 1692 sz. vonatba. *Az 1617 sz. vonat motorja kisiklott, oldalára dőlt és megrongálódott.* 11 utas könnyebb sérülést szenvedett. Váltóellenőrzés elmulasztása miatt a vezető váltóőr és bosztott váltóőr ellen hatósági és fegyelmi eljárás indult. *Az anyagi kár mintegy 200 ezer forint.*

★

Január 30-án, az **5670 sz.** tehervonat *mintegy 50 km-es sebességgel meghaladta Cegléd állomás megállj állású bejárati jelzőjét* és az állomás területén erősen horzsolódott az V. vágányról kijáró 557 sz. gyorstehervonat mozdonyával, majd kíméletlenül rájárt a VIII. vágányon álló 2762/d vonatra. A kétszeres ütközés következtében 32 kocsi kisiklott, több kocsi oldalára dőlt és jelentősen megrongálódott. A 757 sz. vonat mozdonya szolgálatképtelenné vált. *Szekér Mihály* gépkísérő kartöréses balesetet szenvedett. *A baleset azért következett be, mert az 5670 sz. vonat Diesel-mozdonyának személyzete az óberi berendezést kikapcsolta és elaludt. Német Béla* mozdonyvezetőt és *Zérczi Mihály* gépkezelőt előzetes letartóztatásba helyezték.

★

Február 4-én, a 8822 sz. vonat Vámosgyörk állomáson halálra gázolta Medve János 58 éves vonalbejáróőrt. Az elütést a mozdonyszemélyzet vallomása szerint nem vették észre. A vizsgálat folyamatban van.

FEJÁLLOMÁS



— Megkezdjük az előfűtést!
(Pusztai Pál rajza)

Világkongresszus tolmácsok nélkül

A napi sajtó, rádió és televízió útján az olvasók már értesültek arról, hogy a folyó évi nagy idegenforgalmi események között is kimagasló helyet foglal el a július 30-tól augusztus 6-ig Budapesten tartandó *Eszperantó Világkongresszus*. Az évről évre más világvárosokban megrendezésre kerülő ilyen kongresszusokra a világ minden tájáról több ezer részvevő érkezik, Budapestre is több mint 4000 külföldi várható.

E rendkívüli méretű találkozó érdekes sajátossága az, hogy azon *a hivatalos és társadalmi program egyaránt tolmács nélkül, a nemzetközi nyelv alkalmazásával történik.* Érdemes megemlíteni, hogy a kongresszus előtti napok címén már július végén *Debrecenben* és a XXII. Nemzetközi Ifjúsági Kongresszus keretében július 23-tól 30-ig *Pécsett*, majd egésznapos kirándulások címén augusztus 4-én *Balatonalmádiban, Miskolcon, Kecskeméten, Dunaújvárosban*, a *Dunakanyarban* is ezres eszperantista tömegrendezvények lesznek.

Aránylag rövid idő alatt megoldandó tömegszállítási feladatok a kongresszus szervezésével megbízott *Magyar Eszperantó Szövetség* sok-sok problémája közül is jelentős. E feladatokat a *Vasutas Eszperantó Szakosztály* készíti elő és bonyolítja le. Fejlődő idegenforgalmunk sok tekintetben ma már könnyebben tud megoldani ilyen feladatokat, *mégis nyilván valóban szükség lesz minden eszperantó nyelven jól beszélő vasutas dolgozóra, sőt családtagokra is.*

A *Magyar Vasutas* hasábjain keresztül fordulunk a Vasutasdolgozókhoz, *hogy minél szélesebb körben mozgósítsák a nemzetközi nyelvet ismerő dolgozótársaikat.* Még azok is, akik évek során részben elfelejtették eszperantó ismereteiket, annak felfrissítésével, a beszédkészség fokozásával értékesen járulhatnak hozzá a nagy vállalkozás sikeréhez.

Ismeretes, hogy az igazgatósági székhelyeken, vasúti gócpontokon, országszerte működnek külön vasutas eszperantó szakcsoportok, ahol kivétel nélkül szerveznek kezdő és haladó tanfolyamokat. Egyébként több tízezer példányban jelentek meg tankönyvek, tansegédletek, sőt egyes folyóiratokban gyors tanfolyamanyagokat is közölnek. Számos külföldi adó, sőt újabban a Magyar Rádió is naponta sugároz eszperantó nyelvű adást.

Aránylag kis időáldozattal és fáradtsággal *magunk is részesei lehetünk e nagy munkának, melynek során tömegesen szerezhetünk új barátokat hazánknak, dolgozó népünknek.* A közvetlen személyes kapcsolat a legjobb eszköz a kölcsönös megismeréshez és általában, de különösen közlekedési dolgozók számára ma már szinte nélkülözhetetlen, hogy munkájuk jobb ellátásához külföldiekkel is megértethessék magukat.

Az előkészítő munkálatokról és magáról a kongresszusról később rendszeresen beszámolunk olvasóinknak, de itt is felhívjuk a figyelmet a napilapokban, folyóiratokban egyre nagyobb számban megjelenő ilyen tárgyú cikkekre. *A vasutas dolgozók e sajátos kultúrmunka terén is élenjárnak és különösen a felszabadulás óta mind külföldön, mind belföldön komoly megbecsülést sikerült elérniük.*

Meggyőződésünk, hogy most is, mint oly sok más esetben, közös erőfeszítésünk meghozza a várt és joggal elvárható eredményeket.

Dr. Bátskai István

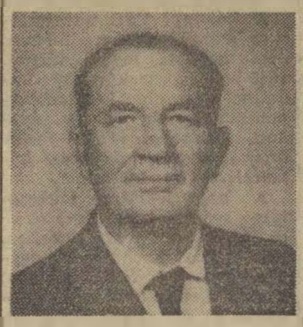
Félmilliót takarítottak meg

Nyékládháza állomás szocialista brigádjai az elmúlt évben derekas munkát végeztek. Teherkocsi kihasználási tervüket 101,75 százalékra, az átlagos terhelést pedig a tervben meghatározott 98 százalékkal szemben. 100,42 százalékra teljesítették.

Eredményes munkájukkal *az elmúlt évben 537 000 forintot takarítottak meg.* A szocialista brigádok ebben az évben is arra törekszenek, hogy a kocsik helyes kiválasztásával, a kocsikihasználás növelésével, még nagyobb megtakarításokat érjenek el.

Uglyai Sándor
Nyékládháza

41 évi szolgálat



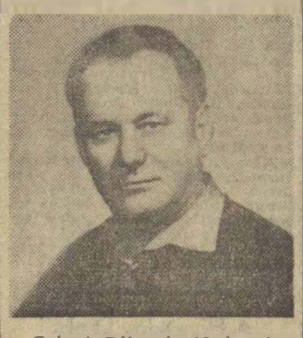
A szekszárdi pályafenntartási főnökség műszaki dolgozóinak szocialista brigádvezetője, *Sásdi Kálmán* műszaki főfelügyelő, 41 évi vasúti szolgálat után, nyugdíjba vonult.

Vasúti szolgálatát, mint pályamunkás. 1925-ben kezdte. Szorgalma, s a vasút iránti szeretete mindig példamutató volt. A főnökségnél több jelentős újítását vezették be. Szerette, nevelte a fiatalokat és tudását, gazdag tapasztalatát önzetlenül megosztotta velük.

Nyugdíjba vonulása alkalmával, ezúton is kívánunk hosszú, nyugodt, békés életet.

B. L.

Nyolc gyermeke közül négy vasutas



Csányi Pál már 16 éves korában a vasútnál dolgozott. Először pályamunkás, később forgalmi szolgálattevő, majd Mezőhegyes állomás vezetője lett. A felszabadulás után Szegedre, 1956-ban, pedig, Békéscsabára került. Nyolc gyermeket nevelt, s közülük négy vasutas.

Pali bácsit, mint békéscsabai vonalfőnököt, mindenki szereti ma is, mert a nyugdíjazása után sem vált meg a vasúttól. Társadalmi munkában tovább dolgozik. Ezenkívül a városi revíziós bizottság tagja, s leányával együtt kiváló munkásőr is.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Levelezőink írják

Ajtó-ablak nyitva, tárva...

No nem azért, mert talán a nótabeli kislány a babáját várja, hanem a füst és a széngáz miatt. *A fűtési idény már régen megkezdődött, de a keszthelyi raktárnoki helyiségben dolgozók nem igen melegedhetnek.* Valahányszor csak a tűzre tesznek, szobájukat ellepi a füst és a széngáz. Ilyenkor 10—15 percig is szellőztetniük kell.

Hogy miért? A felemás füstcső miatt.

A helyi szertártól ugyan vételeztek volna, de nincs, a raktárban. Január első felében hoztak egy hosszcsövet, de ehhez meg a könyökcsövet felejtették el.

Katona József szertárnok régen kéri a tapolcaiakat, de úgy látszik megfeledkeztek róluk. Vagy talán hiányzik a könyökcső?

Kápral László
Keszthely

Nem maradtak egyedül

Mint arról már a napi sajtó is beszámolt, ez év januárjában *kettős halállal végződött a nádaratás* a Balaton jegén. *Molnár Ferenc* pályamunkás, badacsonytomaji vasutas és apósa a fellazult jegű Balatonon a jég alá kerültek és mindketten életüket vesztették.

Badacsonytomaj állomás szakszervezeti bizottsága, a szakvonali vezetők és a munkatársak nem hagyták egyedül az apa nélkül maradt családot. A három árváról és édesanyjukról gondoskodnak. Tíz mázsa tüzelőt vásároltak számukra és azt tervezik, hogy egy új tűzhellyel is megajándékozzák őket.

Bognár Károly
Tapolca

Örömök és gondok Sátoraljaújhelyen

Több mint egy hónapja már, hogy Miskolc és Szerencs között villamosmozdonyok továbbítják a szerelvényeket. Az új, korszerű vontatás megjelenésével ezen a vonalszakaszon nagy változások történtek. Azóta gyorsabban, pontosabban közlekednek a vonatok, kulturáltabb az utazás. *Szerencs és Sátoraljaújhely között azonban még minden a régi. Az engedélyezett sebesség mindössze 40 kilométer.* Az állomások is olyanok, mint a korábbi években voltak, csak a feladatok nőttek.

Sátoraljaújhely határállomáson sem találhatók korszerű berendezések, *a dolgozók azonban szorgalmasak, szeretik a rendet, a tisztaságot.* 1965 a fellendülés éve volt az állomás életében. A szállítási feladatok teljesítése mellett a dolgozóknak még arra is futotta erejéből, hogy az őszi betakarítás idején segítsenek a termelőszövetkezeteknek. A szocialista brigádmozgalom is aktív, eredményes. A sátoraljaújhelyi vonatkísérőket fegyelmezett, jó vasutasoknak ismerik a miskolci igazgatóságon.

Az állomás dolgozóinak nincs szégyenkeznivalójuk, csupán az utazószemélyzet nem örül annak, hogy évek óta nem kapnak megfelelő fordavonatokat. *Ennél is fájóbb pont, hogy állandóan nő a távolléti órák száma.* Ezt a problémát jó lenne már rendezni, mert sok ember tölti távol idejét otthonától indokolatlanul, megfelelő ellenszolgáltatás nélkül.

Főző István,
Sátoraljaújhely

Derekas munkát végeztek

Miskolc tiszai pályaudvar dolgozói az elmúlt évben is derekas munkát végeztek. Az *élüzem* cím követelményeknek eleget tettek.

Helyes és célszerű irányvonatképzéssel, gazdaságos vonatösszeállítással és mozdonyfelhasználással a vonatok átlagos terhelésénél különösen figyelemre méltó eredményeket ertek el. A személy- és tehervonatok menetrend szerinti indítása *az élüzem szintnél 2,9, illetve 4,4 százalékkal jobb.*

A kocsitartózkodást 1, a kocsikihasználási tervüket pedig 3,3 százalékkal teljesítették túl. *Az egy szolgálati órára eső vonatkilométer teljesítésénél is kitűnő eredményt értek el.*

A kocsitartózkodás és a kocsikihasználási tervük túlteljesítését elősegítette a társszolgálati ágakkal való szoros együttműködés és a szállítófelekkel kialakított jó kapcsolat.

A tiszai pályaudvar dolgozói 1964-ben elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját. A múlt évben is élüzem szint felett dolgoztak.

Kisvárdai János
Miskolc

7 milliós megtakarítás

A debreceni vasúti csomópont kiváló eredménnyel zárta az 1965-ös esztendőt. A két legnagyobb szolgálati hely, az állomás és a fűtőház az élüzem szint valamennyi mutatóját túlteljesítette.

A teherkocsi raksúly kihasználásával a szállító feleknek több kocsit tudtak adni. Az állomásról indított tehervonatok *jó terheléssel 8913 tonna többletsúlyt szállítottak el. Gyorsult az irányvonatok közlekedése is.*

A vontatási utazószemélyzet az elmúlt évben 7942 tonna szenet és 1245 tonna gázolajat takarított meg, *s ennek értéke meghaladja a 7 millió forintot.* A fűtőház a 100 etkm. tonna tervét 105,2 százalékra teljesítette.

Marosán Pál
Debrecen

15 éve egy helyen

Bóta József pályaőr, a budapest—belgrádi nemzetközi fővonal egyik legforgalmasabb sorompóőrhelyén, a Soroksár és Dunaharaszti között levő 8. számú őrháznál teljesít szolgálatot. Rendkívül fontos helyet, az 5-ös számú főközlekedési útátjárót tartja felügyelet alatt. *15 éve már, hogy megszakítás nélkül a ferencvárosi pályafenntartási főnökség VIII. pályamesteri szakaszának dolgozója.* A szolgálatot, amely nagy figyelmet követel. mindig körültekintéssel. utasításszerűen látja el. Néhány évvel ezelőtt ezért kapott Kiváló vasutas kitüntetést.

Molnár Árpád
Budapest

Leningrádtól A FEKETE-TENGERIG

Útijegyzet II.

Az automatikus guritóval felszerelt Leningrád moszkvai rendezőpályaudvarának megtekintése után még egy vasúti nevezetességgel ismerkedtem meg az orosz cárok egykori fellegvárában. A Finn pályaudvaron, az új felvételi épület és a vágányok közötti peronrészen hatalmas üvegvitrin áll, benne fényesen csillogó régi típusú gőzmozdony. Első látásra olyan, mint a többi korabeli, a múlt század végén gyártott gőzös, amelyet mint múzeumi érdekességet azért helyezték el ott, hogy a pályaudvaron megforduló utasok lemérhessék a vasút fejlődését.

Ez a 293-as számot viselő öreg mozdony azonban több, mint múzeumi érdekesség. Történetét, amely tekintélyt, rangot adott neki „idegenvezetőmtől", a Gudok leningrádi tudósítójától tudtam meg.

— Lenin fűtőnek öltözve, ezen a mozdonyon szökött ki Finnországba, amikor kiadták ellene az elfogatási parancsot — mondotta. — Később ugyanezen a mozdonyon tért vissza, ugyancsak fűtőnek öltözve, hogy átvegye a forradalom irányítását.

Két napot töltöttem Leningrádban. Nem nagy idő. Két nap alatt még az a turista is keveset lát a kétmilliós városból, aki kora reggeltől késő estig az utcákat rója. Nekem egy nap is elegendő lett volna ahhoz, hogy megállapíthassam: a leningrádiak rajongásig szeretik városukat. Történelmi nevezetességeikre — a világhírű Ermitázsra, a Szmolnijra joggal büszkék.

Van mivel büszkélkedniük a vasutasoknak is. Amikor Andrej Jermiskin, a területi bizottság titkára tájékoztatott munkájukról, ő is a történelemmel kezdte.

— A szovjet vasutak 25 igazgatósága közül a leningrádi rendelkezik a legrégibb hagyományokkal — mondotta bevezetőjében. — A cári Oroszország első vasútját 1837-ben Pétervár és Cárszkojeszeló között építették meg. A vonal hossza 25 km volt. Moszkva és Pétervár — a mai Leningrád — között 1851-ben nyílt meg a vasúti forgalom.

Ez a kettős vágányú fővonal nemcsak a legrégibb, hanem egyben a legkitűnőbb felépítményű vonal is. Építésének története is felettébb érdekes. A hagyományok szerint Péter cár ceruzával és vonalzóval a kezében a térkép fölé hajolt és a két várost összekötő átlót húzott. A távolság felénél vonalzója kissé elmozdult és a ceruza egy görbét írt le. A szigorú cár azonban nem javított. Ugy kellett a vonalat megépíteni, ahogy a térképen megjelölte.

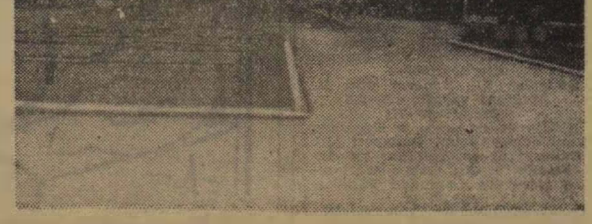
Moszkva és Leningrád között — az egyetlen ívet kivéve — nyilegyenes és kitűnő felépítményű pályán közlekednek a vonatok. Nem véletlen, hogy a Szovjetunióban évtizedek óta ezen a vonalon próbálják ki az új mozdonyokat. Még sebességi versenyt is rendeztek a kettős vágányú pályán. 1880-ban egymás mellett két vonatot indítottak, hogy eldönthessék, melyik gyorsabb.

A pálya kitűnő állapotát bizonyítja az is, hogy már a századforduló körül a Leningrád—Fekete-tenger expressz két gőzmozdonnyal és hat I. osztályú kocsival 100 kilométeres sebességgel közlekedett.

A területi bizottság titkára a rövid történelmi bevezető után a vasút mai helyzetéről beszélt. Elmondotta, hogy a leningrádi igazgatóság határai Moszkvától a Finn-öbölig, északon a Jeges-tengerig húzódnak. Murmanszk és Pecsenga az igazgatóság legészakibb vasúti csomópontja. Pecsengában télen nem ritka a mínusz 60 fokos hideg. Ilyen körülmények között nehéz a vasutasok helyzete. Néha félórákig mozgatják a szerelvényeket, míg végre sikerül elindítaniok egy-egy vonatot.

Az igazgatóság vonalhálózata jóval több mint 10 ezer kilométer, a vasutasok létszáma 250 ezer. S ezen a földrajzilag is hatalmas kiterjedésű területen közel tízezer szakszervezeti aktivista segíti a területi bizottság szervező, irányító munkáját. A gondosan kiépített aktivahálózat segítségével a szakszervezet mindenütt mozgósítani tudja a vasutasokat a szállítási feladatok teljesítésére. Emellett rendkívül nagy gondot fordítanak a munkavédelemre, a kulturális és a politikai nevelőmunkára. A területi bizottság műszaki munkavédelmi felügyelői mérnökök, vagy hasonló képzettségű műszakiak. Legfőbb feladatuk ellenőrizni, hogy a szolgálati helyeken hogyan tartják be a törvényeket. A felelőtlen, a törvényeket semmibe vevő vezetőkkel szemben hajthatatlanok. Ha kell, a büntetéstől sem riadnak vissza.

Az igazgatóság szolgálati helyein jelentős tényező a szakszervezet. A dolgozók és a vezetők előtt egyaránt tekintélyük van a szakszervezeti aktivistáknak, tisztségviselőknek.



A finn pályaudvar, előtérben a Lenin-emlékkel

Leningrádból, ahol két napot töltöttem, a szovjet vasutak leggyorsabb vonatával, a Moszkva—Leningrád expresszel indultam vissza Moszkvába. A szerelvény a Vörös Nyílhoz hasonlóan, 12 meggypiros színű kocsiból áll. A külső tehát azonos. A kocsik belső berendezése azonban eltérő. Míg a Vörös Nyíl valamennyi kocsija hálófülkés, az expresszé termes, középfolyosós, kényelmes, az ülések támláját szabályozni lehet, akár a repülőgépeken.

Már a kocsik belső berendezéséből is kitűnik, hogy az egyik éjszakai, a másik nappali vonat. A Vörös Nyíl éjfél előtt indul Moszkvából és másnap reggel 8 órára érkezik Leningrádba. A Moszkva—Leningrád expressz délután indul Leningrádból és az esti órákban érkezik Moszkvába. Kitűnő közlekedési lehetőség. Ha valakinek fél napot vesz igénybe egyik vagy másik városban az elintézni valója, 24 óra alatt visszatérhet otthonába.

Vonatunk pontosan 15,45 órakor indult. Alig hagytuk magunk mögött Leningrádot, előbb 140, majd 160 km/óra sebességgel robogtunk. A 4300 lóerős villanymozdony valósággal repítette a hosszú szerelvényt. Az utazás, a nagy sebesség ellenére is kényelmes, ami a legfontosabb, rázkódásmentes, az érkezés pontos volt.

Visi Ferenc
(Folytatjuk.)

Újra pezseg az élet a tenisz-szakosztályban

— Most kétszer nyolcperces focimeccs következik!

Hatalmas üdvrivalgás fogadja *Tóth Béla*, az új teniszoktató bejelentését. Előzőleg kézilabda-mérkőzés folyt a fiatalok között. a futball után pedig kétszer ötperces kosárlabda-mérkőzés jelenti a kiadós, háromórás edzés befejezését.

Ugy is mondhatnánk, hogy „*nonstop*" edzés volt, tehát megállás nélküli. Rengeteg játékos elemmel tarkított mozgás jellemezte a három órát. A főként serdülő-ifjúsági korban levő fiatalok észre sem vették, hogy milyen kiadós munkát végeztek, mennyit mozogtak. Talán így, ilyen kemény munkával sikerül pótolni az eddig mulasztottakat,. az eddigi alapozó edzések hiányát, a BVSC tenisz szakosztályában.

A Bp. Honvédtól a BVSC-hez került oktató, Tóth Béla — az eddigiekből is látszik —, a kemény edzések híve.

— Minden időszakban komplex programot dolgozok ki az edzésekre — ismerteti munkamódszerét az edző. — *A fiatal versenyzőknek igyekszem megmagyarázni, hogy mit miért csinálnak, egy-egy gyakorlatnak mi az előnye. Például a kenguruugrásnak, ami eléggé újszerű elem, én magam is a Magyarországon járt ausztrál teniszezőktől láttam, egy mintaedzésen.*

Erről a mintaedzésről komoly edzői élmények, tapasztalatok szűrődnek le benne. Mint mondja, személyesen is beszélgetett a korszerű edzésmódszerekről az ausztrál teniszezők vezetőjével, a Budapesten járt *Harry Hopmannal*, sőt, filmet is készített a világhírű ausztrál teniszezők edzésmódszeréről.

A *Vámos Ilona iskola* tornatermében közben folyik az ádáz futballcsata. Szikrázó összecsapások és nagy nevetések tarkítják a hetes csapatok rangadóját. Valóban, igaza van Tóth Bélának: *észre sem veszik, hogy milyen sokat dolgoznak, mennyit futnak, milyen sokoldalú izommozgást végeznek.*

Tóth Béla szombati napokon foglalkozik a BVSC tenisz szakosztályának kétségtelenül tehetséges fiataljaival és a női csapattal, míg keddi napokon *Köves Kálmán* edző vezetésével a férfi csapat végzi a kemény alapozó edzéseket, hetenként egyszer pedig az Ujpesti Dózsa fedett teniszcsarnokában a labdás edzéseket.

A tavasz még várat magára. De itt, a Vámos Ilona tornateremben, mégis a tavaszi pezsdülés jelei mutatkoznak. Egészségtelenül hosszú álomból ébredt a szakosztály, de felébredt, s ez a döntő. Kettőzött szorgalommal, igyekezettel, a vezetők és a versenyzők összefogásával ennél nagyobb hátrányt is be lehet hozni!

Vedres József



Tallózás az emlékek között

Fehér asztalnál találkoztak a BVSC egykori ökölvívói



A szorító egykori „hősei", középen Papp László háromszoros olimpiai bajnok

(Szabó András felv.)

A régmúlt idők vasutasversenyzői, Európa- és világklasszisok találkoztak a közelmúltban a Keleti pályaudvar KISZ-bizottságának klubtermében.

A találkozás gondolata először *Bede Ernőnél*, a BVSC többszörös magyar vasutasbajnokánál vetődött fel. Aztán címek után kutatott, leveleket írt, és a régi gárda hosszú évek után először, ha néhány órára is, összejött.

A baráti találkozón az 1920—30-as évek és a 40-es évek vasutas öklözői vettek részt. Ott volt közöttük *Szabó Gyula*, az 1930, és *Énekes Vilmos*, az 1937. évi Európa-bajnokság győztese, *Nagy Ferenc*, az 1936-os olimpiai csapat tagja, *Papp László* háromszoros olimpiai bajnok, amatőr és profi Európa-bajnok, hogy csak a legismertebbek nevét említsük.

Vége-hossza nem volt a társalgásnak, az emlékek felidézésének, hiszen mindegyik ökölvívó mögött gazdag és eredményes sportpályafutás áll.

Legtöbbet Papp Laci beszélt. Az ő élete végképp összeforrt a ringgel, és az egykori BVSC-versenyző olyan sikersorozatot ért el, amire a világon még egyetlen ökölvívó sem volt képes. *Előkerültek a régi fényképek, megsárgult újságok, az elmúlt fiatalság.* Még a vacsorát is csak egyórás késéssel kezdték el, mert bizony nehezen halkult a szó.

Az óra már az éjfélhez közeledett, amikor a régi barátok elbúcsúztak egymástól.

— Viszontlátásra! — mondták —, *de ne évtizedek múlva!*

Gazdag túraprogram

A *Záhonyi VSC* természetjáró szakosztálya eredményes évet hagyott maga mögött. 1965-ben a szakosztály létszáma elérte a kétszázötvenet. Vagyonuk is gyarapodott. *Mintegy 45 000 forint értékű modern táborozási felszereléssel rendelkeznek.*

A nagy létszámú szakosztály számos hazai és külföldi túrán vett részt 1965-ben. Két csoport az *NDK-ba*, egy-egy csoport a *Szovjetunióba*, illetve *Lengyelországba* látogatott el. A hazai túrák közül említést érdemel az egyhetes mecseki és a dunakanyari túra.

1966-ra is gazdag túraprogramot állított össze a szakosztály vezetősége. *A programban mintegy 40 hazai és külföldi túra szerepel.* Közülük legjelentősebbnek ígérkezik a mátrai sítúra, az egyhetes balatoni táborozás és a hagyományos Béke Kupa tájékozódási verseny.

Mátrai János
szakosztályvezető

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szűcs Ferenc, Hatvan; Perlaki Gyula, Sopron; Markos József, Zalaegerszeg; Főző István, Sátoraljaújhely; Pintér Lajos, Vácrátót; Cserháti József, Benedek Tibor, Sziládi Sándor, Szeged; Uglyai Sándor, Nyékládháza; Bognár Károly, Tapolca; Kiss Lajos, Alsóőrs; Volosinovszki János, Marosán Pál, Debrecen; Szabó Ferenc, dr. Komlósy Vilmosné, Foki István, Molnár Árpád, Budapest; Kisvárdai János, Miskolc; Káprai László, Keszthely; Balogh Lajos, Szekszárd; Mátrai János, Záhony: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Főző István, Sátoraljaújhely; Horváth Sándor, Zalalövő; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Bergh Andor, Vecsés; Pintér Lajos, Vácrátót; Huszta Miklós, Balatonfűzfő; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

4. számból: 101 185/1966. I/1. A beruházások és felújítások rendjéről szóló 108 258/1965. I/1. A. szám alatt kiadott Vasúti Szakágazati Végrehajtási Utasítás 1. sz. mellékletének módosítása.

101 802/1966. I/2. B. Változó munkahelyre alkalmazott dolgozók körének meghatározása.

111 389/1965. I/3. B. A beruházások megvalósításában eredményesen résztvevő beruházók és tervezők jutalmazásáról szóló Végrehajtási Utasítás kiegészítése.

Játékostoborzó

A BVSC labdarúgó sportiskolája az 1954-ben született gyermekek részére játékos toborzót hirdet. Ezúton is felhívjuk a budapesti és Budapest környéki vasutas szolgálati helyek dolgozóinak figyelmét, hogy labdarúgást kedvelő gyermekeik a felvételnél előtérbe kerülnek. Jelentkezni lehet: Kiss András főintézőnél, Budapesti igazgatóság III. osztály. Telefon: 30—38, illetve 335—704.

HÍREK

Decemberben ünnepelte ötödik születésnapját a Tokió—Osaka közötti fővonal, amelyen a világ leggyorsabb vonatai közlekednek. Annak ellenére, hogy az óránként 160 kilométeres átlagsebességgel száguldó expresszvonatok naponta milliós tömegeket szállítanak, a vonalon öt év alatt egyetlen baleset sem történt.

— Új típusú vasúti hűtőkocsik gyártását kezdték meg Lengyelország poznani vagongyárában. Az új kocsikkal a primőr és egyéb romló áruk exportszállításának gyorsabb lebonyolítását akarják elősegíteni.

— Győr és Mosonmagyaróvár között folynak a Győri Magyar Vagon- és Gépgyár új vasúti személykocsi prototípusainak futópróbái. A Ba jelzésű, az OSZZSD szabványok szerint készült, modern személykocsikból mintegy 1000 darabot szállít az üzem a csehszlovák vasutak részére.

— Szocialista szerződést kötött Salgótarján állomás az Acélárugyárral. A szerződésben a felek kötelezettséget vállaltak, hogy közös erőfeszítéseket tesznek az exportszállítmányok gyors és gazdaságos elszállítása érdekében.

— 60 irányvonatot indítottak 1966 első hetében Dunaújváros állomás dolgozói. Jó eredményeket értek el az irányvonatképzésben 1965-ben is. A szállítások 68,2 százalékát továbbították irányvonatokkal.

— Lengyelország gazdasági terveiben fontos helyet foglal el a vasúti fővonalak villamosítása. Az elmúlt ötéves tervben mintegy 1200 kilométer hosszú vonalat villamosítottak.

— Ötéves a rostocki kikötői vasút. Az NDK tengeri kikötőjében kezdetben naponta 1350, ma 12 500 tonna a rakodási átlag. Még jobban érzékelteti a fejlődést az az adat, amely szerint, ha az öt év alatt megrakott kocsikat egymás mögé sorolnák, a szerelvény Rostocktól Vlagyivosztokig érne.

38 évi vasúti szolgálat után február 5-én nyugalomba vonult Borsodi János a szegedi igazgatóság vezetője. A Vasúti Főosztály nevében Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója búcsúzott Borsodi Jánostól, majd bejelentette, hogy az igazgatóság vezetésével Kiss Károlyt —, az igazgatóság eddigi helyettes vezetőjét — bízták meg.

— Korszerű vágányfoglaltság-ellenőrzéses biztosító berendezést kap Alsóőrs állomás. A munka befejezése után nyolc váltókezelő mentesül a kézi váltás nehéz fizikai munkája alól.

— Megalakulásuk 9. évfordulóját ünnepelték január utolsó napjaiban Hatvan állomás munkásőr szakaszának tagjai. A legeredményesebben dolgozó munkásőröket oklevéllel és könyvvel jutalmazták.

— Teljesítették az élüzem feltételeket a kelenföldi pályaudvar dolgozói. A kocsitartózkodásnál 86,37, a személyvonatok menetrendszerűségénél 99,11, a tehervonatoknál 73,20 százalékos teljesítményt értek el. A jó eredmények elérésében nagy részük van a példamutatóan, balesetmentesen dolgozó szocialista brigádoknak.

— A Debrecenben állomásozó szovjet alakulatok katonái és a debreceni járműjavító dolgozói az MSZBT IV. kongresszusának tiszteletére, családtagjaikkal együtt, közös, műsoros délutánt rendeztek. A műsor után baráti eszmecserére is sor került.

— Eredményesen dolgozik a szegedi igazgatóság katonai szállítási és szervezési osztályának Zalka Máté szocialista brigádja. A brigád 1965-ben végzett munkájával a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság is elégedett.

LAKÁSCSERE

— Szeghalmi MÁV tanácsi 2 szoba, konyhás, kertes lakásomat elcserélném egy szoba, konyhás kecskeméti, csongrádi vagy szentesire, lehetőleg a gazdasági vasút vagy autóbuszmegállóknál. Szabó Sándor főellenőr, Szeghalom állomás.

— Elcserélném MÁV-lakótelepi 2 szoba komfortos, földszintes, kertes lakásomat 3 szoba komfortosra I. emeletig. Egy szoba legalább külön bejáratú legyen. Telefon: 466—980/132 mellék. Erdei.

— Tarnaszentmiklósi 2 szoba, konyha, speizos szolgálati lakásomat elcserélném a budapesti igazgatóság területén kisebb lakásért Bíró Gyula forgalmi szolgálattevő, Tarnaszentmiklós állomás.

Helyreigazítás

Lapunk 1966. február 1-i számában a *61,4 millió forint béremelésre* című cikkben a művezetők béremelésével foglalkozó bekezdés helyesen így hangzik: Béremelésben részesülő művezetők száma a vasúti közlekedés és ipar területén összesen 2650 fő, 149 forintos egy főre eső átlaggal. *A béremelés összege száz forintnál alacsonyabb nem lehet.* Ugyanebben a cikkben a 2. oldalon a különélési pótlék mértékének ismertetésénél a vállalat székhelyén családfenntartóknál 15 Ft/nap, nem családfenntartóknál 10 Ft/nap, a vállalat székhelyén kívül 20, illetve 15 Ft/nap a helyes.

KERESZTREJTVÉNY

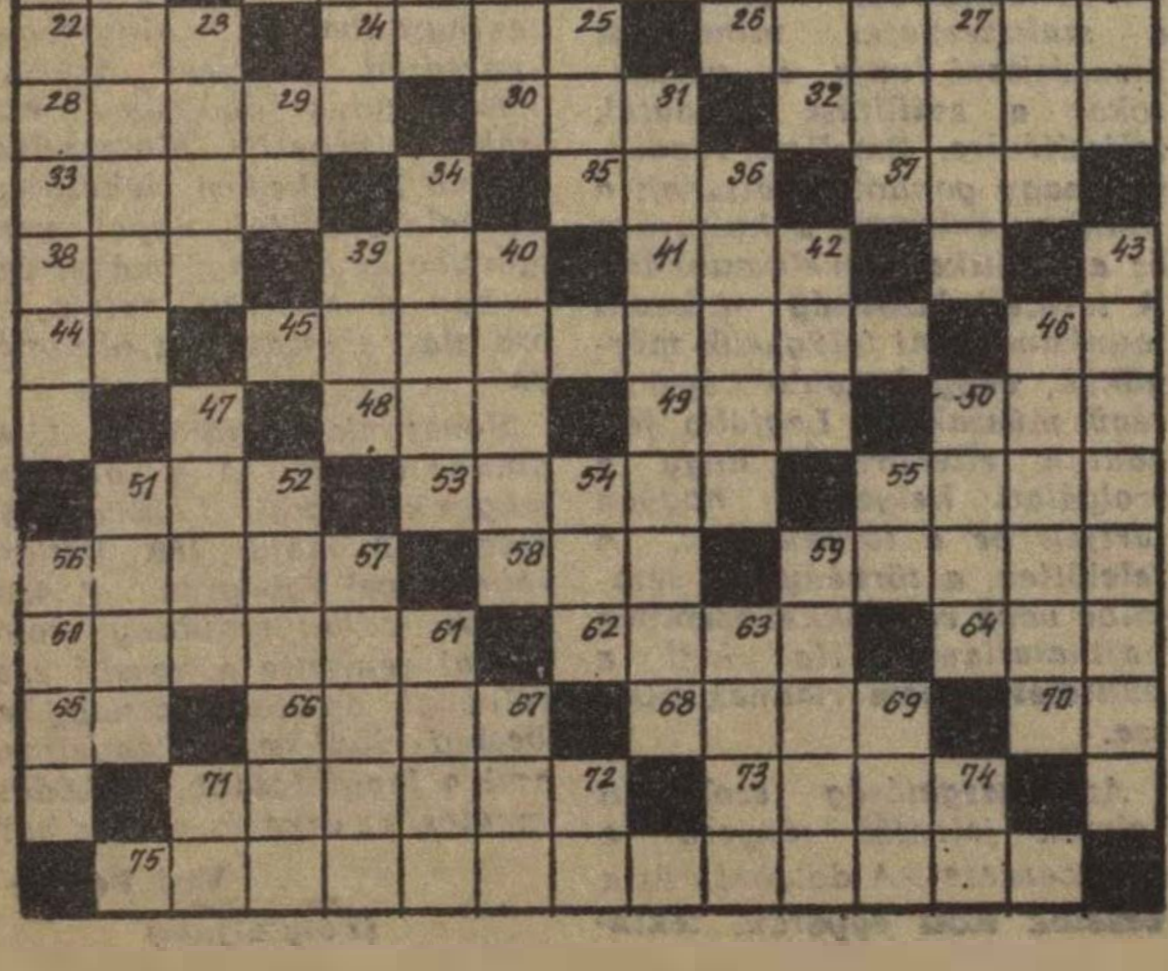
VÍZSZINTES: 1. Most folynak a szolgálati helyeken. (Folytatása a vízszintes 45. és 75. sorokban.) 13. Svájci város, Bern kantonban. 14. Város Franciaországban. 16. Rangjelző. 18. Nehéz fém. 20. Előnévvel Heves megyei község. 21. Kötőszó. 22. Város Jugoszláviában. 24. A csont mozgatója. 26. Svájci falu Tessin kantonban. 28. A geológiai ókor harmadik korszaka. 30. Népcsoport Spanyolországban. 32. Kaukázusi folyó. 33. A fizetség. 35. Tenger, németül. 37. Kevert kas. 38. Vissza: a fizika erőegysége. 39. Gyakori angol családnév. 41. Török név. 44. Azonos mássalhangzók. 46. Kötőszó. 48. Orosz folyó fordítottja. 49. Betűt vetett. 50. Gyulladás. 51. Puf ikerszava. 53. Halk susogást. 55. Régi ruhadarab. 56. Jó színben' van. 58. N. I. Á. 59. Ruhát simít. 60. A kereket rögzítik. 62. Hígító. 64. Három, római számmal. 65. Nógató szó. 66. Kémiai elemek: tallium és osmium. 68. Fiatal ökör. 70. Burmai név. 71. Lisztet járat. 73. Égitest névelővel.

FÜGGŐLEGES: 2. Kutya. 3. Spanyol folyó. 4. Finom papír, franciául. 5. Vissza: becézett férfinév. 6. A mai nap. 7. Egzotikus madár. 8. Szovjet város. 9. Egyenletesen széjjelrak. 10. Etiópia egyik tartománya. 11. Hangtalan tus. 12. Kastanyettával kísért spanyol tánc. 15. Puszi. 17. Német kémikus (1803—1873). 19. Magyar Optikai Művek. 21. Vagyok. 23. Északi nép. 25. Ruhát tisztít. 27. Város a Szovjetunióban. 29. Betűpótlással érzékszerv. 31. Megvalósított. 34. Labdájáról ismert alexandriai fizikus. 36. Félremagyarázza a hallottakat. 39. Ipari növény. 40. Német kikötőváros. 42. Van, németül. 43. Híres finn zeneszerző. 46. A kokacserje alkaloidája. 47. Angol méltóság. 50. Nézi. 51. Kozák lovasok fegyvere volt. 52. A gőzhajó feltalálója. 54. Dunántúli csatorna. 55. Fordított névelő. 56. Vivőér. 57. Csokonai szerelme (ék. fel.) 59. Húzná. 61. Martalék. 63. Portugál hajós. A Jóreménység fokánál hajótörést szenvedett. 67. Vízi növény. 69. Francia terrorszervezet. 71. Mint 6. függőleges. 72. Rak, a szélein. 74. Olasz folyó.

Beküldendő: vízszintes 1. (Folytatása a 45. és 75. sorokban.) **Beküldési határidő:** március 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Dien-Bien-Phunál. El a kezekkel Vietnamtól.

Könyvet nyertek: Uzsoki Kornél, Bp., XIV., Amerikai út 66. Bakurecz Józsefné s. ellenőr, Bp. XX., Szigetvári u. 7. Somogyi István intéző, Tapolca, Alkotmány u. 2. Mityko Pálné, Békéscsaba V., Táncsics utca 15. Pancsofár Ferenc Bp., XI., Alsóhegy u. 28.



KÖZLEKEDÉSI FEJTÖRŐ

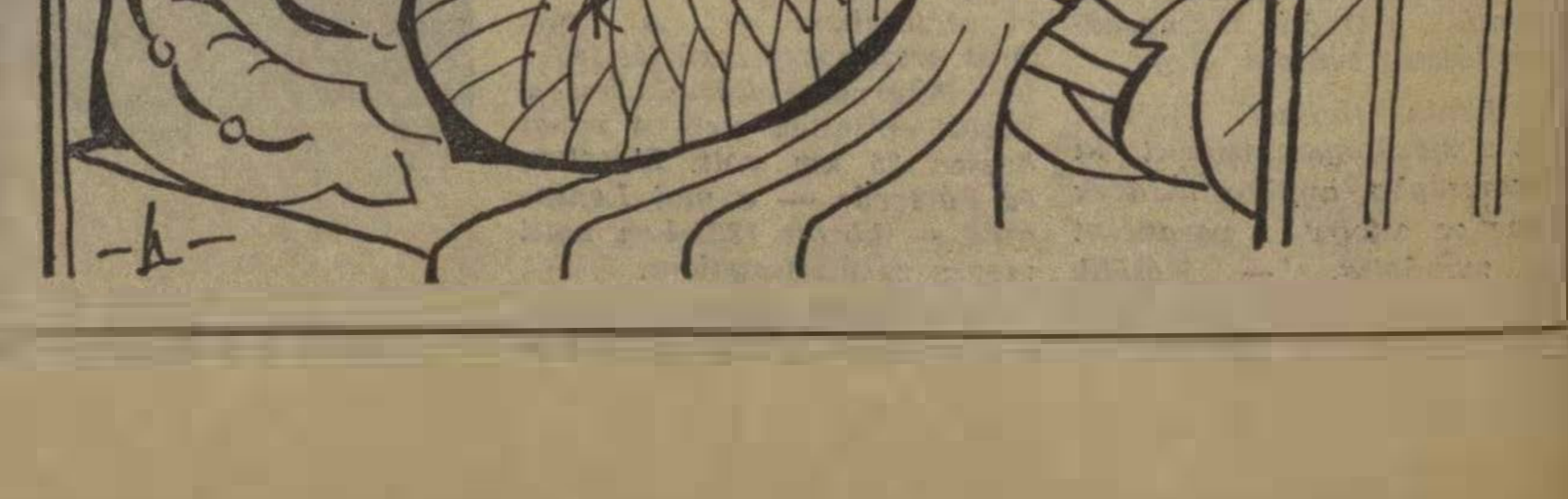
*	A	L	É	M	S	E	E
V	M	K	B	Y	L	I	E
B	I	N	E	E	I	S	I
Z	I	B	Ö	A	T	L	N
N	N	E	E	A	T	N	E
G	E	S	E	L	T	T	K
N	L	T	M	V	B	T	Z
K	E	Y	E	E	Ö	Ö	A

Induljon el a tábla csillaggal jelölt kockájából és lóugrásban haladva keresse meg minden betűhöz a folytatást. (Könnyítésül annyit, hogy az első betű „K", a második „Ö".)

Fejtésre fel, jó szórakozást!

(Kiskun)

Megfejtés: Könnyebb a balesetet megelőzni, mint a baleset következményeit elviselni.



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: 75.915.001—K.95
Szikra Lapnyomda, Budapest

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. MÁRCIUS 1.

„Vietnami vasárnap"

A *Dunakeszi Járműjavító* KISZ-fiataljainak felhívására február 20-án vasárnap nagyszabású *vietnami műszakot tartottak az üzemben.* A fiatalok felhívásához 1600 dolgozó csatlakozott.

A „vietnami vasárnap" munkabérét *csaknem 65 000 forintot a dolgozók felajánlották az amerikai imperialisták ellen harcoló hős vietnami nép megsegítésére.* A műszak befejezése után nagygyűlést tartottak az üzemben, amelyen megjelent és felszólalt *Mai Dinh Huong*, a Vietnami Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövetségének első titkára. Ezután *Száraz László* alapszervezeti KISZ-titkár, a járműjavító fiataljainak nevében felhívással fordult *Pest* megye valamennyi üzeméhez, s a többi járműjavító fiataljaihoz, hogy csatlakozzanak kezdeményezésükhöz s vegyék ki részüket a vietnami nép megsegítésére indított akcióból.

Közös munkával

Ózd állomás kollektívája az 1965. évi feladatokat maradéktalanul teljesítette. Szinte valamennyi tervszámot túlteljesítették. A készárufeladás 935 471 tonna volt, ez 84 206 tonnával több, mint 1964. évben volt. Jól alakultak az exportszállítások is.

Ezeket az eredményeket az állomás kollektívája közös munkával érhette el. Tervüket élüzemszint felett teljesítették, balesetük nem volt. A szocialista brigádok is eredményesen dolgoztak. A rendszeresen megtartott komplex-brigádértekezletek pedig mindig nagyon helyesen tárták fel azokat a hiányosságokat, amelyek eddig hátráltatták az eredményesebb munkát.

A szakszervezeti bizottság a pártszervezettel együtt, állandóan figyelemmel kísérte a tervteljesítést és ott segítettek, ahol arra legnagyobb szükség volt.

Magyar-csehszlovák szakszervezeti megállapodás

Szakszervezetünk vezetői és a Csehszlovák Közlekedési- és Távközlésügyi Dolgozók Szakszervezetének küldöttsége február 24-én és 25-én Budapesten

megbeszélést folytatott a magyar—csehszlovák vasutak határforgalmi helyzetéről,

a két ország vasútjának, vasutas dolgozóinak a határállomásokon folyó munkájáról.

Megállapították, hogy azok a miniszteri szintű megállapodások, amelyek a két ország megnövekedett vasúti határforgalmát szabályozzák helyesek, a gyakorlati végrehajtás során azonban ezek csorbát szenvednek. *A végrehajtásban részvevő vezetők és dolgozók tevékenységéből gyakran hiányzik egymás nehézségeinek megértése,* az a tudat, hogy a kölcsönös együttműködés nélkül lehetetlen a feladat maradéktalan ellátása.

A két szakszervezet vezetői

az együttműködés és a közös határállomásokon folyó munka továbbjavítása érdekében határozták meg a legfontosabb tennivalókat.

A közös megállapodást szakszervezetünk elnöksége nevében *Szabó Antal* főtitkár, a csehszlovák közlekedési- és távközlésügyi dolgozók szakszervezetének elnöksége nevében *Jaroslav Prucha* elnök írta alá.

Szocialista pályamesteri szakasz

Egy évvel ezelőtt, 1965 januárjában a Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség I-es pályamesteri szakaszának kollektívája *célul tűzte ki a szocialista pályamesteri szakasz cím elnyerését.*

S most, egy év után *Horváth János* pályamester arról adott számot,

hogy az I-es szakasz dolgozói teljesítették vállalásaikat.

Az út, amelyet megtettek, nagy fejlődésről tanúskodik. Évekkel ezelőtt ez a kollektíva nem tartozott a legjobbak közé. *Rossz volt a kollektív szellem, a munkafegyelemmel is hadilábon álltak és nem találták meg a helyes utat az együttműködésre a szakszolgálati ágakkal sem.* Egyszóval lentről indultak, hogy közös erővel, közös akarattal, magasra jussanak.

Vállalásaik között elsősorban az említett hibák, hiányosságok felszámolása szerepelt.

19 pontban foglalták összsze a szocialista pályamesteri szakasz cím elnyerésének feltételeit

és gondosan ügyeltek arra, hogy azok minden tekintetben megfeleljenek annak a követelménynek, amelynek teljesítése feljogosítja őket a cím viselésére.

A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség kultúrtermében megtartott ünnepélyes értékelésen *Dóra József* előmunkás elmondta, hogy *a munkaszellem teljesen megváltozott.* Kitűnő a hangulat, jó az együttműködés a szakaszon belül. Nem egy esetben szakadó esőben és hóban, csökkentett létszámmal is olyan eredményesen dolgoztak, hogy a szakmai vezetők őszinte elismerését váltották ki.

Az értekezleten .felszólalt *Markó László*, a Nyugati pályaudvar állomásfőnöke is. Elmondta, hogy a pályafenntartás és az állomás dolgozói között az elmúlt évben *nagyon jó kapcsolat alakult ki.* Ez előbbre viszi az állomás munkáját is.

Az I-es szakasz dolgozói tehát *egyévi eredményes munkájuk jutalmaként elnyerték a szocialista pályamesteri szakasz címet.* Ez a cím azonban kötelez. Kötelez a jobb munkára, az eredmények fokozására, mert a kivívott rangot megtartani nem könnyű feladat.

Palló János

AZ ELSŐK KÖZÖTT

Az elmúlt év őszi forgalmi munkájában *a debreceni fűtőház* ifjúsági KISZ-brigádjai derekasan megállták helyüket. *Zákány Mihály* ifjúsági brigádját a vasutasszakszervezet elnöksége és a KISZ Központi Bizottsága elismerő oklevéllel tüntette ki és pénzjutalomban részesítette.

Mivel érdemelte ki a brigád az elismerést? Az általuk javított M 62-es Diesel-mozdonyoknál nem volt visszatérő javítás. Az előírt revízióknál a beütemezett munkákon kívül a minőségi követelmény betartása mellett — a revízióra fordított munkaidő alatt — elvégezte a brigád a fúvó és gerjesztő dinamók meghajtásának vizsgálatát és javítását. Azonkívül egy darab M 62-es sorozatú mozdony revíziós munkáit *terven felül végezték el.* A brigádnak nagy része van abban, hogy a fűtőház M 62-es sorozatú mozdonyai az őszi forgalom alatt kimagasló eredményeket értek el.

Marosán Pál





Celldömölk állomáson több mint egy éve adták át rendeltetésének az új vágányfoglaltság ellenőrzéses, korszerű biztosítóberendezését, amelyet azóta megszerettek a dolgozók. A képen Palotai László rendelkező forgalmi szolgálattevő vágányutat állít az új rendelkező asztalon. (MTI Foto Kovács Sándor felv.)

Az élet igazolta

Nagy szükség van a közlekedési ágak együttműködésére

A MÁV és az AKÖV együttműködésének eredményeként 1965-ben 76 állomáson valósították meg a központosított pályaudvari felés elfuvarozási rendszert. Ez azt is jelenti, hogy a szállítási jogkör nagyobb részben az AKÖV-ök kezében koncentrálódott.

A két közlekedési ág között ez a fuvarozási rendszer új tartalmú kapcsolatot alakított ki. Nagy részben sikerült felszámolni és megértetni, hogy a két közlekedési ág dolgozói nem mint „szembenálló" felek, hanem mint a komplexebb együttműködés, a hatékonyabb szállítási feladatok megoldásának kollektív és szükséges eszközei.

E szemlélet kialakításának úttörői 1962-ben a szolnokiak voltak. Szolnok állomás és a 7. sz. AKÖV dolgozói — gazdasági és mozgalmi vezetői — a közös szállítási feladatok elvégzésére szocialista szerződést kötöttek. A szolnokiak kezdeményezése és jó tapasztalatai alapján 1965 végére már 121 MÁV—AKÖV komplexbrigád alakult. A két közlekedési ág szakszervezeti szerveinek és gazdasági vezetőinek ezt a helyes kezdeményezését 1966-ban tovább kell fejleszteni.

A korszerű fuvarozási formák kialakulása következtében 1965-ben az AKÖV-ök által kezelt kocsik száma 1964-hez viszonyítva 6,3 százalékról 6,6 százalékra emelkedett. Ez mintegy 18 ezerrel több vasúti kocsi fel- és elfuvarozását tette lehetővé. A késett kirakatlan kocsik száma 1,4 százalékkal csökkent. Ez az AKÖV-öknél 752 000 forint kocsiállaspénz csökkenést jelentett.

A komplex szállítási feladatok megoldásához sok segítséget nyújtott az 1965 szeptember 26-án megjelent rendelkezés is, mely szerint a korábban végzett 50 kilométeres — (egyes árufajtáknak 100 kilométer) — körzeten belüli fuvarozását közútra kellett terelni. Ennek hatására a múlt év végéig mintegy 10 000 vasúti kocsi megtakarítás és az AKÖV-ök tehergépkocsijainak gazdaságosabb kihasználása vált lehetővé. Ez is bizonyítja a két közlekedési ág együttműködésének szükségességét.

Azokat a komplexbrigádokat, amelyek a félévi szerződésükben vállalt kötelezettségeiket a legkiemelkedőbben teljesítik, vörös zászlóval tüntették ki és a brigádok tagjai pénzjutalomban részesülnek.

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók és a *Vasutasok Szakszervezete* a komplex brigádmozgalomhoz a jövőben még hatékonyabb segítséget nyújt.

A közös együttműködés azonban szükségessé teszi azt is, hogy a közlekedési tárca minden dolgozója még fokozottabban törekedjen az egységes közlekedési szemléletet, az egységes politikai elvek reális kialakítására és megvalósítására.

Szabó II. József

Szovjet pályafenntartási kisgépeket vásároltunk

A Szovjetunió Külkereskedelmi Képviselete és a *Masinoimport Külkereskedelmi Vállalat* január második felében kiállítást rendezett a legújabb szovjet pályafenntartási kisgépekből Budapesten, a Bajza utca 42. szám alatt. A kiállítást megtekintették a vasút vezetői és mintegy 270 pályafenntartási szakember.

A bemutatott kisgépeket — *elektromos sínfűrész, sínfúró, talpfafúró és sínköszörű elektrovibrátor (kézi aláverő), hidraulikus sintoló készülék, sinprofilrajzoló készülék, 8,2 tonnás hidraulikus emelő, 2,2 kilowattos aggregátor és elektromos elosztófej* —, a NIKEX Külkereskedelmi Vállalat megvásárolta a MÁV részére.

Becsülettel dolgoztak a MÁV hidászok

A MÁV Hidépítési Főnökség 1965-ben 104,4 százalékra teljesítette tervét. A termelés üteme egész évben egyenletes volt. Nem volt szükség sok túlórára és az év végi hajrára sem. A tervben engedélyezett 44 000 túlórával szemben mindössze 28 939 túlórát használtak fel.

A termelési terv túlteljesítésének értékét növeli még az a körülmény is, hogy eredményüket nyolccal kevesebb munkáslétszámmal érték el. *1965-ben az egy építési munkára jutó termelési érték tervszámát 104,8 százalékra, az egy ledolgozott munkaórára jutó termelési értéket pedig 107,1 százalékra teljesítették.*

Mivel a termelékenységi terv a bázishoz viszonyítva 5,4 százalékos emelkedést írt elő, az egy főre eső termelékenységi mutató 4,8 százalékos túlteljesítése azt jelenti,

hogy a főnökségnél a termelékenység 1 év alatt 10,2 százalékkal nőtt.

Ez különösen figyelemre méltó eredmény.

A termelékenység ilyen mértékű felfutását több tényező segítette elő. Ezek közül említést érdemel a földmunkák gépesítése is, *a gépek jobb kihasználása.* A földmunkák gépesítése a földfejtésnél 5,8, a földbedolgozásnál pedig 15,3 százalékkal volt kedvezőbb, mint az előző évben.

A termelékenységet növelte az is, hogy a hagyományos víz alatti alapozási módszerekkel szemben *a talajvízszint-süllyesztéses eljárást alkalmazták.* Növelték a teknőhíd, a kerethidak és csőáteresz előregyártását és ez nemcsak a termelékenységre, hanem az önköltségre is kedvező hatással volt.

Az 1,6 százalékos önköltségcsökkenés azt is jelenti, hogy nemcsak jól, hanem gazdaságosan is dolgoztak.

1965-ben az élüzemszint összes feltételeit teljesítették.

Kedvezően alakult a baleseti statisztika is. A dolgozók összlétszámának 3,6 százaléka szenvedett balesetet és ez 12 fővel kevesebb, mint 1964-ben. A balesetek folytán kiesett munkanapok száma 1964-ben 1139, ezzel szemben 1965-ben 839 volt. Halálos, csonkulásos balesetük nem volt.

Az eredmények azt igazolják, *hogy a MÁV hidászok 1965-ben becsülettel helytálltak.* Jól dolgoztak a szocialista brigádok is. Jelenleg 13 brigádban 143 dolgozó küzd a szocialista brigád cím elnyeréséért. Közöttük nyolc olyan brigád van, amelyik a szocialista brigád címet már többször is elnyerte.

Nagyobb felelősséggel – több emberséggel

A budapesti bizottság elnökségi ülésen vitatta meg: *hogyan érvényesül az üzemi demokrácia, milyen a termelési tanácskozások előkészítése, tartalma, mi történik az elhangzott javaslatokkal a forgalmi és kereskedelmi szolgálati helyeken.*

A termelési tanácskozások előkészítésében jelentős előrehaladás tapasztalható — állapította meg a jelentés. Mind többen értik meg, hogy a dolgozók véleménynyilvánításának, másszóval az üzemi demokráciának jelentős fóruma a termelési tanácskozás. A fejlődés biztató jele az is, hogy a tanácskozások előtt a bizalmiak több mint ötven százaléka ismeri és a tagsággal is ismerteti a műszaki konferencia álláspontját, a termelési tanácskozás elé kerülő beszámoló tartalmát.

Növekvő aktivitás

Általános tapasztalat, hogy *a tanácskozáson és a vitában részt vevő dolgozók, a munkaszervezés, a szállítás, a termeles javítását a szervezettebb, fegyelmezettebb munkát és irányítást, nemcsak szorgalmazzák, hanem javaslataikkal is siettetik megteremteni.*

A dolgozók és a középvezetők javítani akarják a vasúti munkát. Hiszen a rossz és hibás munkaszervezés okozta zavarokat, a fegyelmezetlenség hátrányait ők érzik a legjobban. Ezért bírálnak, kezdeményeznek és kifogásolnak. Nem mások bosszantására szólalnak fel, nem kellemetlenkednek, csupán sajátjukénak érzik a vasutat, és gyorsabb előrehaladást akarnak.

Az elnökség elé terjesztett jelentés és a vitában részt vevő szakszervezeti vezetők véleménye arról tanúskodik, hogy egyes szolgálati vezetők közömbösen, csupán formai keretnek tekintik a termelési tanácskozásokat, ahol a dolgozók véleményét meg kell hallgatni, mert ezt a törvény előírja. Ennek a közönynek tulajdonítható, hogy a termelési tanácskozásokon felvetődött javaslatok intézése is elhúzódik.

„Ráérünk a válasszal"

Vannak akik még ma is úgy gondolkodnak, inkább bürokráciát, mint érdemi intézkedést. Csak ilyen szemlélet mellett fordulhatott elő, hogy a *Nyugati pályaudvarról* a múlt év harmadik negyedévi termelési tanácskozás jegyzőkönyvének határidő utáni beküldésekor az igazgatóság III. osztálya visszaküldte a jegyzőkönyvet a feladónak a mellékelt levél kíséretével: *„Mivel a szolgálati hely a jegyzőkönyvek határidőre való beküldését elmulasztotta, s az eddig beérkezett jegyzőkönyveket már feldolgoztuk, ig ennek feldolgozására csak a következő negyedévi tanácskozások jegyzőkönyveivel együtt kerülhet sor."*

Nem egyedüli szolgálati hely a Nyugati, ahonnan késve küldték a felügyeleti szervhez a dolgozók megoldást kívánó javaslatait. De lehet-e a szolgálati vezetők mulasztására ilyen bürokratikus intézkedéssel felelni, a felügyeleti hatóságnak?

Tények alapján állapította meg a budapesti bizottság, hogy a forgalmi és kereskedelmi szolgálati helyeken elhanyagolják a javaslatok, a bírálatok számontartását, törvényes intézkedését, kedvező megoldását. Ennek a közönynek csupán következménye, hogy a külszolgálati helyek a termelési tanácskozások jegyzőkönyveiben felterjesztett észrevételek, javaslatok egy részére nem kapnak a törvényes időn belül választ. A dolgozók véleményének figyelmen kívül hagyásában, javaslataik hiányos megvalósításában nagy szerepet játszik az is, hogy *az igazgatóság forgalmi osztályának vezetői és munkatársai ritkán vesznek részt a külszolgálati helyek termelési tanácskozásain.*

A pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok segítségére is szükség van ahhoz, hogy a forgalmi szolgálati helyeken és az irányító központokban egyaránt lelkiismeretesebben intézzék azokat a problémákat, javaslatokat, amelyek a termelési tanácskozásokon hangzanak el.

Kovács János

JAVÍTÓVÁGÁNYON



— Mikor lesznek készen a javítással?
— Miért? Nincs összetörni való kocsi?
(Puszti Pál rajza)

Hivatalos volt – de nem elég eredményes

a Landler Jenő Járműjavító kovácsműhelyének termelési tanácskozása

A földpadlós kovácsműhely közepére kitették az íróasztalt. ... rugókovácsok, tűzikovácsok hangos beszélgetése elcsitult, amikor *Pozsonyi Mihály* reszortvezető feltette a szemüvegét és hozzálátott a termelési tanácskozás beszámolójának felolvasásához.

A párhuzamos sorokban felállított padok, az íróasztal, a vastag iratcsomagok, a komoly hang, mind-mind nagyon hivatalosnak tűnt.

Hivatalos felsorolás

— A termelési tanácskozásról szóló rendelet értelmében visszatérünk az elmúlt termelési tanácskozáson felvetett problémákra ...

— A termelési tanácskozás törvényben megszabott jogának megfelelően felolvasom a szocialista brigádok vállalásait ... És így tovább.

Ezután a négy-öt szocialista brigád pontokra bontott vállalásainak felsorolása majd félórát vett igénybe. A monoton, az ismétlődő szöveg nyomán *a kezdeti érdeklődést felváltotta az unalom.* Az emberek csak akkor váltak ismét figyelmessé, amikor a reszortvezetők végre arról kezdtek beszélni, melyek lesznek az idei év feladatai. De sajnos, amit mondott, az sem elégítette ki az embereket. *Igaz, megtudták az idei év feladatait, de olyan nagyvonalúan, hogy nem sokan értették meg mi lesz ebből az övék, senki sem tudta hozzámérni, hogy brigádjának vagy éppen önmagának, mit hogyan kell tennie.*

A beszámolónak azonban voltak a munkások számára is figyelmet keltő részei. Pozsonyi Mihály elmondotta, hogy a fizikai munka könnyítésére idén milyen intézkedések várhatók. *Örömet okozott, amikor megtudták, hogy modern rugóösszeszerelő automatái kapnak, és felújítják a ventillátorokat, a kemenceajtókat.* Nem kevésbé örültek annak, amikor megtudták, hogy a tavalyi munka alapján az üzem tizenhat nap nyereségrészesedést fizet.

A munkások gondjai

Hallották több ízben is a termelési tanácskozáson résztvevők, hogy javítani kell munkájuk minőségét. *De hogy hogyan, arra javaslatot nem kaptak a vezetőktől.* A felszólalók pedig éppen ezeket a javaslatokat igényelték. Ők konkrét gondokról személy szerint a felszólalót vagy éppen a brigádot nap mint nap érintő kérdésekről szóltak.

Az egyik kovács a bőr tenyérvédő helyett kesztyűt kért, mert a pattogó reve sok balesetet okoz. Egy másik olyan ékszíjat, amely egy hónapnál tovább tart.

— Nem tudunk rendes mozdonyrugót csinálni, amig nem kapunk megfelelő acélt. A technológiai osztály a jövőben rendes rajzokat adjon és időben kapjuk meg a rendeléseket — követelte az egyik kovács.

— Nem tudom, miből tudunk rugókat gyártani, ha a féléves anyagkészletünket elhasználjuk kazánépítésre — tette szóvá egy másik.

A tűzikovácsok, a rugókovácsok kérdéseire a vezetők nem tudtak egyértelmű válaszokat adni. Érthető, hiszen azok olyan gondokat vetettek fel, amelyeket a *reszortvezető egymaga nem tud megoldani, azokban intézkedést sem hozhat.* A válaszadás azonban mégis hosszúra nyúlt. Olyannyira, hogy a munkások egy része el is indult az öltöző felé. S akik maradtak, azok is úgy fészkelődtek, mint akik nagyon várják már a tanácskozás végét. A hivatalos formaságok, a műhelyben szólamként hangzó mondatok azonban nem értek egykönynyen véget.

Eredményesebb lehetett volna...

Mégsem mondhatnánk azt, hogy a termelési tanácskozás haszontalan volt. Nagyon sok kérdésben nyújtott tájékoztatást, eligazítást. *Eredményesebb lehetett volna azonban, ha a vezetők kevésbé hivatalosan, de feltárták volna a vezetés gondjait is és azokhoz igényelték volna a munkások hozzászólását, segítségét.*

A Landler Jenő Járműjavítóban február 16-án és 17-én 21 helyen tartottak termelési tanácskozásokat. A szakszervezeti bizottság titkára szerint nagy részük jobban sikerült, mint a rugókovácsoké.

A kovácsműhelyben a termelési tanácskozás nem igen jelentett előbbrelépést a munkában. Mindössze az illendőség, a szabályok szerint: *megtartották.*

Lepies György

ÉBER VASUTASOK

Az elmúlt napokban három olyan levelet is találtunk postánkban, amely a szolgálat figyelmes, éber ellátásáról szól.

Szücs Ferenc hatvani levelezőnk a következőkről számol be: „1966. január 13-án a 6349-es s. vonat egyik párnás kocsijában *Baranyai László* jegyvizsgáló füstszivárgásra lett figyelmes. Gyorsan a helyiszínre sietett és megállapította, hogy az ülés párnahuzata tüzet fogott. Azonnal intézkedett, s társaival együtt sikerült megakadályozni a tűz tovább terjedését.

+

Sopron és *Balffürdő* megállóhely között több kilométer hosszban erdő szegélyezi a vasúti pályát. Január 7-én mozdonyszikrától meggyulladt a száraz avar. Az erős szélben gyorsan terjedő tüzet a közeli 50-es őrház lakója, *Nagy Kálmán* pályaőr vette észre. A helyszínre sietett, de egyedül nem tudott megbirkózni a lángokkal. *Ezért visszaszaladt az őrházhoz és telefonon értesítette a soproni tűzoltókat,* akiknek nagy erőfeszítések árán sikerült megmenteniük az erdőt a tűz pusztításától — írja *Perlaki Gyula* soproni levelezőnk.

★

Sitke állomáson találkozott egymással a 8662-es tehervonat és a 8031-es motorvonat — írja *Markos József* zalaegerszegi levelezőnk. — A motorvonat *Gérce* felé folytatta útját. Az állomás bejáratához érve, *a motorvonat észrevette, hogy ég a raktár.* Gércén éjjel nincs szolgálat. Ezért a motorvezető miután az állomáskezelőt felébresztette, az utasok segítségével munkához látott. Önfeláldozó munkával megfékezték a tüzet.

MÁRCIUS 8:

Nemzetközi nőnap

A nemzetközi demokratikus nőmozgalom 56 esztendővel ezelőtt, 1910. március 8-án a nők egyenjogúságának, emberi jogainak kivívásáért bontott zászlót. Azóta ezt a napot Nemzetközi Nőnappá nyilvánították.

A Nemzetközi Nőnap jelentősége változatlanul nagy. Még vannak országok, amelyekben a nők nem szabadok, ahol a nőket csak kötelesség terheli, de jogaikkal nem élhetnek.

Hazánkban a felszabadulás óta iratlan törvény a nők politikai, társadalmi és gazdasági egyenjogúsága. A magyar nők a férfiak egyenjogú küzdőtársai a szocializmus építésében. A Nemzetközi Nőnapon tisztelettel adózunk a magyar nőknek, akik becsülettel helytállnak az alkotó munkában, a tanulásban, s a vezetésben egyaránt.

A férfi és a nő azonos értékű ember nálunk és egyre több helyen a világon. A történelem bebizonyította már, hogy nincs külön út a nők és a férfiak számára. Nincs külön út, mert az asszony nemcsak élettárs, hanem társ a harcban, a munkában is.

Lenin nagyon sokat foglalkozott a nők szerepével és társadalmi tevékenységüket nagyra értékelte. Egyizben, amikor Clara Zetkinnel beszélgetett, ezt mondta: „... a városokban, ipari központokban és kinn a vidéken a proletár nők a forradalomban kitűnően helytálltak. Nélkülük nem győztünk volna, vagy aligha győztünk volna. Ez a véleményem".

Az asszonyok nélkül nincs győzelem — mondta Lenin — s mi tudjuk ez vonatkozik mai életünkre, a szocializmus építésének időszakában is.

A nők többsége magáénak érzi az új társadalom építésének feladatát, abból részt kér és küzd a haladásért, mert megérti, hogy egyéni, családi sorsa, boldogulása összefügg az ország felemelkedésével.

A Nemzetközi Nőnapon köszöntjük mi is a magyar nőket, a vasutas asszonyokat és lányokat, akik a férfiakkal együtt fáradhatatlnul dolgoznak a jövőért, népünk boldogulásáért.

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Rokkantsági nyugdíjban részesülő vasutasok tették fel az alábbi kérdéseket: a rokkantsági nyugdíj megállapítása esetén fennmarad-e vagy megszűnik MÁV munkaviszonyuk? Ha megszüntetik a munkaviszonyt, felgyógyulás után folytathatják-e szolgálatukat a MÁV-nál? Mikor kaphatják meg korábban ki nem vett szabadságuk pénzbeni ellenértékét, továbbá a rokkantsági nyugdíjasként eltöltött idő beszámít-e a jubileumi jutalom alapjául szolgáló 25, 40 vagy 50 éves folyamatos munkaviszonyba.

A *Munka Törvénykönyve végrehajtási rendelete* (Mt. V. 37. §-a lehetővé teszi, hogy a munkaadó felmondással megszüntethesse annak a dolgozónak a munkaviszonyát, aki egy évet — gümőkóros megbetegedés esetén két évet — meghaladó ideig betegállományban volt és emiatt rokkantsági nyugdíjat állapítottak meg részére.

Betegség esetén egy évig, tbc esetén 2 évig, üzemi baleset esetén pedig a táppénzre jogosultság teljes idejére felmondási tilalom védi a dolgozót attól, hogy munkaviszonyát megszüntesse a MÁV. Ez idő elteltével azonban a munkaadó — ha akarja — felmondhatja a munkaviszonyt és a munkakönyvet *„munkaviszony megszűnt"* bejegyzéssel kell kiadni, mert e bejegyzés a munkaviszony folyamatosságát nem szakítja meg. (Nem szakítja meg a munkaviszony folyamatosságát a rokkantsági nyugdíjban töltött idő sem, amennyiben a dolgozó rokkantsági nyugdíjának beszüntetését követő 30 napon belül újabb munkaviszonyba lép.)

Rokkantsági nyugdíj megállapítása esetén *a dolgozó is felmondhatja munkaviszonyát* anélkül, hogy emiatt hátrányoknak tenné ki magát. A munkaviszony folyamatosságát ugyanis nem szakítja meg a rokkantsági nyugdíj megállapítására alapozott munkaviszony megszüntetés (Mt. V. 30. §. 2/d. pontja), továbbá az említett 30 napon belül létesített újabb munkaviszony esetén a rokkantsági nyugdíjban töltött idő sem. (U. o. 9/1964 (XII. 24.) Mü. M. rend. 2. §. 1. bek. c. pont).

A rokkantsági nyugdíj beszüntetése után a korábbi munkaadó nem kötelezhető arra, hogy volt dolgozójával újabb munkaviszonyt létesítsen. A MÁV azonban a vasutas dolgozók előnyére ettől az általános szabálytól eltérően az 1960. évi Hivatalos Lap 27. számában kiadott 115662/1960. I/2 sz. rendeletével úgy intézkedett, hogy *a rokkantsági nyugdíj beszüntetéséről a MÁV Nyugdíjhivatal tartozik értesíteni a dolgozó felettes igazgatóságát, volt szolgálati főnökségét, és a felgyógyult — rokkantsági nyugdíjból visszatérő — dolgozót haladéktalanul szolgálatba kell állítani, s reszére korábbi rangfokozatát és beosztását még személycsere árán is biztosítani kell.*

A Munka Törvénykönyve végrehajtására kiadott 9/1964. (XII. 24.) Mü. M. rend. 18—19. §-a szerint *a ki nem vett szabadságot csak sorkatonai szolgálatra bevonulás, továbbá a munkaviszony megszűnése esetén kell pénzben megváltani,* minden más esetben a szabadságot természetben kell kiadni. Ebből következik, hogy mindaddig, amíg a munkaviszony fennáll, a szabadságot pénzben megváltani nem szabad. Ez áll arra az esetre is, ha a rokkantsági nyugdíjban részesülő munkaviszonyát nem szüntetik meg. *(Megjegyezzük, hogy a betegállományban — táppénzes állományban — töltött idő a szabadságra való jogosultságot nem érinti, szabadság a táppénzes állomány időtartamára is jár, nem jár azonban a rokkantsági nyugdíjazás tartamára.)*

A szabadság megváltásához nem elég tehát az, hogy a dolgozó részére rokkantsági nyugdíjat állapítanak meg, hanem munkaviszonyának megszüntetése is előfeltétel.

Ha azonban a munkaviszonyt nem szüntetik meg, a ki nem vett szabadságot természetben kell kiadni. *A rokkantsági nyugdíjban eltöltött időre szabadság nem adható.*

A rokkantsági nyugdíjasként eltöltött idő alatt szünetel a dolgozó munkaviszonya, ha azt nem szüntetik meg. Az ilyen — szünetelő — munkaviszonyban töltött idő tartamát *a jubileumi jutalom alapjául szolgáló időnél figyelmen kívül kell hagyni,* de az előtte eltöltött és az utána következő időket folyamatosnak kell tekinteni. *A rokkantsági nyugdíjasként eltöltött időt tehát a jubileumi jutalom alapjául szolgáló időbe nem lehet beszámítani,* de az így kiesett idő a többi szolgálati idők folyamatosságát nem érinti.

Pályázati felhívás egyetemi jelentkezésre

A technika rohamos fejlődése a vasúti közlekedésben is jelentős változást hozott. Ez valamennyi szakszolgálati ágnál jelentkezik. A fokozott gépesítés, automatizálás és az ezekkel járó szervezési tevékenység *magasszínvonalú, sokoldalúan képzett vasúti mérnökök képzését teszi szükségessé.* Ennek érdekében szerte a világon — különösen a második világháború után — megindult a komplex ismereteket biztosító *közlekedés-mérnökképzés.*

Hazánkban Budapesten az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Közlekedési Üzemmérnöki Karán* folyik a közlekedés-mérnökképzés. A hallgatók középiskolai érettségi bizonyítvány birtokában, felvételi vizsga alapján kerülnek a karra.

A tíz féléves tanulmányi idő alatt a műszaki egyetemeken szokásos mély műszaki alapképzés után a hallgatók megismerkednek a vasúti üzem gépeszeti (vasúti járművek), villamos (távközlés és biztosító berendezések), automatizálási, forgalmi-üzemszervezési és gazdasági problémáival.

A tanulmányi idő alatt a hallgatók a vasút különböző üzemeiben termelési gyakorlaton vesznek részt. Tanulmányaikat a diplomamunka elkészítésével és annak megvédésével fejezik be. A diplomamunka témáját mindenki érdeklődésének megfelelően választja ki.

A karon szerzett mérnöki diploma a vasút minden tervezési és üzemeltetési feladatának ellátására jogosít.

Cím: *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Közlekedési Üzemmérnöki Kar,* Budapest, IX. Kinizsi u. 1—7.

Akik a fékbódékban töltik az életüket

A napokban egy régi ismerősömmel, *Kelemen András* jegyvizsgálóval találkoztam. Elmondása szerint hónapokat töltött betegállományban, tüdőgyulladással, melyet mint *személyvonatra öltözött jegyviszgáló szedett össze, tehervonatvezetőként, egy szellős fékbódéban.*

Ez az eset — emberek, tél, fékbódé — adta a kezembe a tollat.

Beállítottam — csak úgy találomra —, a rákosrendezői vezénylő helyiségbe, hogy az érdekeltektől, azoktól, akik életük nagy részet fabódékban töltik, tudjam, hogyan élnek.



— Hová tegyem a zárlámpát? Ezen a zárféken még ennek sincs helye — mondja széttárt karokkal Bencze Ferenc vonatvezető

(Hemző Károly felvételei)

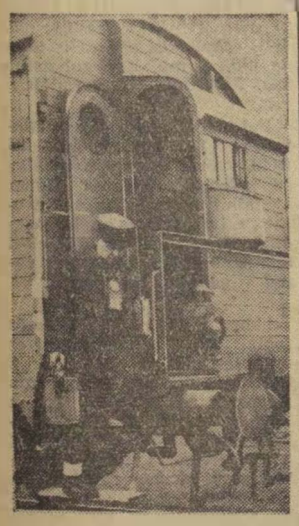
Nem kívánnak sokat

Lehoczky Antal vonatvezető fiatal, jókötésű ember. 1955-ben került Rákosrendezőre. Azóta utazik. A tengelyen, azaz a fékbódékban töltött órák száma havonta 250—260. A többi 40—50 óra csellengés itt-ott az állomásokon. Leginkább Rákosrendező—Sturovó között jár a nemzetközi forgalomban.

— Ez nem rossz, ha a menetrendet tekintjük, meg a szolgálatunkra vonatkozó szabályokat — magyarázza. *— A menetidőt, 1 óra 57 percet még féllábon is ki kell bírni. Ez azonban csak amolyan irányszám. A valóság igy néz ki* — és elém tett egy menetlevelet, melyet *Polyák József*, ugyancsak rákosrendezői vonatvezető vezetett a február 4-én, 20,12 órakor Szobról induló 289. sz. vonat útjáról.

Nógrádverőcén 20.47—0.35-ig, tehát majdnem négy órát álltak, *Rákospalotán* 2.30—3.45-ig, *Rákosrendező* bejárati jelzőjénél pedig 3.55—6.28-ig ácsorogtak.

— Így néz ki a mi kétórás menetidőnk! A bejárati jelzőnél való ácsorgás, a legkellemetlenebb. Ugyanis az állomásokban mindig akad valami fedett hely, ahová behúzódhatunk, *de a bejárati jelzőnél csak áll, fagyoskodik az ember, anélkül, hogy valamit is tudna a vonat vagy saját sorsáról.* Megszoktuk, hogy az életünk nagy részét fékbódéban töltjük. Jóllehet a határforgalmi utasítás előírja, hogy a nemzetközi vonatokhoz szolgálati kocsit kell adni.



Lehoczky Antal a 277-es vonattal 22 órai szolgálat után fáradtan érkezett Sturovóból

Más bajok is vannak. Gyakran előre álló fékkel kényszerítenek bennünket indulásra. Mindennapos dolog, hogy a fékbódén nincs ajtó, vagy hiányzik az ülés. Az sem ritka eset, hogy tisztátalan. Az ajtók nem rögzíthetők. A szél csapkodja. Bevág az eső, a hó. Már drótokkal, szögekkel, fogókkal felszerelve járunk szolgálatba, hogy a bódékat emberi tartózkodásra alkalmassá tudjuk tenni.

Hát lehet ilyen körülmények között jó munkát végezni?

Nem kívánunk sokat. Csak azt szeretnénk elérni, hogy 24 órai, fékbódéban történő fagyoskodás után ne kényszerítsenek további szolgálatra. Igaz megedződtünk, de mi is emberek vagyunk.

Amíg Lehoczky beszél, egy másik vonatvezető *Bencze Ferenc* bólogat, helyesli mindazt, amit sorstársa mond.

— *Tíz esztendeje utazom* — kapcsolódott a beszélgetésbe —. *Annyit mondhatok, hogy nehéz kenyér ez. Már lassan azt sem tudom, hogy miképpen néz ki egy szolgálati kocsi belseje. Sokszor irigylem a CSD vonatvezetőket a jó szolgálati kocsik miatt. Ők nem igen tudják hogyan néz ki egy rossz fékbódé.*

Minden képzeletet felülmul...

— A közelmúltban — a nagy havazás idején Sturovóban egy lökösházi vonathoz vezényeltek. A vonat végén egy kelebiai zárfék volt. Tiltakoztam.

— *Majd Szob lecseréli* — mondták.

Öreg este volt és sűrűn esett a hó, amikor Szobra értünk. Jelentettem, hogy a vác-galgamácsai vonalat nem ismerem.

— *Nem baj, majd most megismeri. Menni kell, mert nincs más vonatvezető.*

Másfél órai várakozás után végre került egy lökösházi zárfék, *melynek nemcsak ajtaja, ablaka, de teteje sem volt.*

Nem akartam elfogadni.

A kocsimester megértve tiltakozásomat, mondta: *a vizsgálólakatosok helyisége környékén talál valamiféle bádogot, deszkát, drótot. Csináljon ajtót meg tetőt magának!*

— Hajlottam a szóra... Találtam is öreg deszkát, meg bádogot, de amire visszaértem, a vonat úgy otthagyott, mint Szent Pál az oláhokat; fittyet hányva a vonatvezetőnek, zárfékezőnek.

Riadalom, telefonálás következett.

Nagymaroson megállították. Én a 131-es személyvonattal mentem utána, bádog és deszkák nélkül.

— *Mit tehettem?* — folytatta. — *Elfoglaltam helyemet a pőrének mondható fékálláson, majd 20 óra körül elindultunk. Ami ezután következett, az minden képzeletet felülmúl: a hó szüntelen esett. A sötétben simán siklott a vonat. Hiába bújtam a bundám gallérjába, úgy éreztem, hogy lapáttal szórják a nyakam közé a havat.*

A vonatkísérő is ember

Négy óra volt, amikor Szajolba értünk. *Az állomási személyzet ásott ki a pőre fékállásra hullott hóból.*

Az óráját nézi. Útra készül. Búcsúzóul ezeket mondja:

— *A vonatkísérő is ember! De ha már arra kárhoztattak bennünket, hogy fékbódékban telien az életünk, az illetékesek gondoskodhatnának arról, hogy annak teteje, zárható ajtaja és ablaka is legyen. Ezt nemcsak az egészségvédelem parancsolja meg, hanem az üzembiztos szolgálat is.*

Nem sokkal később, mindkettőjüket a D/III. csoporton láttam — kezükben nagy táskával —, amint bandukoltak a sok-sok teherkocsi között.

Gergely József

Vita a gazdaságirányítási rendszer reformjáról

A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* vezetői február 15-én a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében megvitatták az *MSZMP Központi Bizottságának* a gazdasági mechanizmus reformjához kidolgozott irányelveit. A tanácskozást, amelyen *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára is jelen volt, dr. *Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg.

A miniszter méltatta az új gazdaságirányítás jelentőségét és szükségességét, majd átadta a szót *Horn Dezsőnek*, a miniszter első helyettesének, aki részletesen ismertette azt a tervezetet, amelyet a KPM-ben létrehozott bizottság készített a közlekedés és hírközlés sajátosságairól a gazdasági mechanizmus reformjával kapcsolatban.

— A közlekedés és hírközlés alapvető feladata a népgazdaság tervszerű, arányos fejlesztése érdekében a társadalmilag szükséges szállítási és hírközlési szükségletek — lehető legkisebb ráfordítás melletti — megfelelő időben és minőségi igények szerinti kielégítése — mondotta bevezetőjében. — A termeléssel összefüggő valamennyi személy- és áruszállítási, illetve hírközlési szükséglet kielégítésével a közlekedés és hírközlés a termelést közvetlenül szolgálja.

A közlekedés sajátossága

Ismeretes, hogy a *közlekedés működési területe eltér az ipari vállalatokétól.* Feladata részben az egész ország területére, részben meghatározott országrészekre terjed ki. Ennek következtében ágazatilag tagolt szervezete mellett területi tagoltságra is szükség van. *A közlekedési dolgozók munkája is eltér az ipari dolgozók kétől.* Feladataikat kedvezőtlenebb körülmények között, nagyobb szellemi és fiziológiai igénybevétellel végzik. Nem beszélve a munkaidő közti különbségről és a nagyfokú baleseti veszélyről. Az élet- és vagyonbiztonság megóvása és a feladatok elvégzése kellő szakképzettséggel, gyakorlattal, helyismerettel rendelkező, folyamatosan oktatott, megbízható közlekedési személyzetet igényel.

Az ismertetett sajátosságok következtében az önállóság, a felelősség és az anyagi érdekeltségi elv megvalósításán túlmenően e területen a jövőben az eddigieknél fokozottabban szükséges — a népgazdasági összközlekedési célok realizálása érdekében — az egységes, központi akarat érvényrejuttatása, továbbá az irányítás és az elbírálás alapját képező ellenőrzés biztosítása. A közlekedés és hírközlés közérdekű jellege maga után vonja, hogy *tevékenységét nem szabályozhatja csupán a vállalati érdek.* Kapacitásával a köz érdekében akkor is készen kell állnia, ha az időlegesen nincs kihasználva.

A közlekedés és hírközlés különleges helyzetéből adódó követelmények *az átlagos gazdaságirányítási rendszertől több területen eltérő mechanizmust indokolnak.*

Egységes elvek alapján

A miniszter első helyettese ezután a gazdaságirányítás reformjának célkitűzéseit és a közlekedéspolitikai sajátosságokat ismertette. Hangsúlyozta, hogy az egységes közlekedési rendszernek lényegében azt kell kifejezésre juttatnia, hogy a népgazdaság valamennyi szükséges szállítási feladatának ellátására, rendelkezésre álló közlekedési eszközök rendeltetésüknek megfelelően kerüljenek felhasználásra, meg kell határozni a tárca gazdasági irányításától független szállítási szervek működési körét.

A közlekedés egységének alapelve nem követeli meg a közlekedési ágazatok szervezeti egységét, de megkívánja azt, hogy *az egyes elvi irányítás az egész közlekedés területén érvényesüljön.* A közlekedési ágazatok kooperációjának fejlődési irányát a horizontális és vertikális kapcsolatok körének bővítése, az egységes közlekedési rendszerből folyó együttműködés lehetőségei, az ésszerűen megosztott országos méretű, illetve megyei szintű vállalati gazdálkodás jellemzi.

A szállítási és hírközlési feladatok optimális hatékonyságú kielégítésének alapfeltétele az, hogy a korszerű munka- és üzemszervezési módszerek bevezetésének feltételei, valamennyi közlekedési ágazat területén biztosítottak legyenek. A műszaki fejlesztéssel megteremthető anyagi bázisok felhasználása nem nélkülözheti a tudományos alapokon nyugvó, a változó feltételekkel számoló, a bővebben értelmezett kibernetikai eljárásokat felhasználó üzemirányítási és szervezési eljárásokat sem.

Nagyobb szerepet a kereskedelmi tevékenységnek

Figyelemre méltó a tervezetnek az a része, amely az eddig háttérbe szorult kereskedelmi tevékenység szerepének növelésével foglalkozik. A közlekedésnek a személy- és árufuvarozás területén — még abban a helyzetben is, amikor kapacitásai az igényekhez viszonyítottan korlátozottak — a „kereskedő" gondosságával kell a szállítási folyamatokat megszerveznie és lebonyolítania. Az áruszállításban például meg kell valósítani az országos egységes szállítmányozási rendszert, amely a fuvaroztatókat jelentős mértékben mentesíti a fuvarozásokkal kapcsolatos teendőktől, ugyanakkor elősegíti a szállítóeszközök leghatékonyabb igénybevételét, megoldja az időszakonként fellépő kapacitás kihasználatlanság feltöltését, a forgalmi csúcsok csökkentését.

Dr. Csanádi György megnyitója, illetve *Horn Dezső* tájékoztatója után vitára bocsátották a minisztérium több mint 40 oldalas tervezetét, amely sokoldalúan tartalmazza a gazdaságirányítási reform megvalósítását szolgáló elveket és intézkedéseket.

V. F.

A vasutat is fejleszteni kell

Beszélgetés Tatabánya-alsó és Tatabánya-felső gondjairól

A bányászváros naggyá nőtt. Új házak, új városrészek épülnek, s a régi kis faluska szétszórt kis településeire szinte rá sem ismer az ember. Egyszóval sok minden megváltozott. Talán egyedül az állomás maradt változatlan. Csupán annyi történt — ha ezt változásnak nevezhetjük —, hogy Bánhida helyett a *Tatabánya-alsó* felirat fogadja az érkezőt.

Az állomás kinőtte magát

A régi állomás új és újabb gondjairól *Bánhegyi Sándor* állomásfőnököt kérdezzük.

— *Körülöttünk egy új város épült és épül* — mondja — *csak ránk nem gondoltak. A felvételi épület vakolata omlik, elavult. Az új város megnövekedett forgalmának nem tudunk már eleget tenni.*

S ahogy elnéztem az ódon, egyemeletes épületet, a zsúfolt, szűk kis várótermeket, a pénztár előtt várakozó sok-sok utast, igazat adtam az állomásfőnök szavainak. Ez az épület, ez az állomás kinőtte magát. *A naponta megforduló többezer utas kulturáltabb, tágasabb állomást igényel.* Amolyan igazi pályaudvart. Mert Tatabánya nemcsak a nevében város.

— A város telepítése milyen különös változást hozott az állomás életébe?

— Elsősorban a teherforgalmunk növekedett. Különösen az építőanyagok szállítása. Azonkívül épp a városiasodás miatt *nagyon sok női munkaerőnk van.* Így szükségessé vált, hogy kétszer háromhónapos tanfolyamon, saját magunk képezzünk jegyvizsgálókat. Munkaerőben nincs hiányunk.

— A bánya mennyi munkát ad az állomásnak?

— *A fácánosi szénrakodón naponta egy 28 kocsiból álló irányvonatot rakunk Ferencvárosnak. Azonkívül az Oroszlányban megrakott szénszerelvényeket is mi továbbítjuk.*

Gyorsabba bányák kiszolgálása

— Az oroszlányi vonal villamosítása könnyített-e az állomás munkáján?

— *Nagyon sokat. Azóta gyorsabb a szénbányák kiszolgálása és 25 százalékkal növekedett az elegytovábbítás is.* Megszűnt a villamosmozdonyra várás, mert a szénszállítmányok most már azonnal mehetnek tovább. A felszabadult két Diesel-mozdony pedig a tolatást segíti.

— Sok az elegyrendezés?

— *Győzzük! Még Tatának is mi segítünk. Kocsirendezőink naponta 6 órát dolgoznak ott. A két téglagyár, cipőgyár és a szőnyeggyár munkáját segítjük.*

— Eredményes volt a múlt évi munka?

— *A tehervonatok menetrendszerű indítása kivételével minden tervfeladatot teljesítettünk. Hat iparvágányon, a 18 grafikonos menettel hasznosan dolgoztunk. A több mint 150 fős forgalmi és kereskedelmi gárdánk becsülettel* helytállt.

A város egyik végén *Tatabánya-alsón* tehát eredményesen dolgoztak. S hogy mi újság a város másik felében, *Tatabánya-felsőn* azt *Tolnai József* állomásfőnöktől, *Szabó Mátyás* üzemmérnöktől és *Szende Sándor* üzemgazdásztól tudtuk meg.

— *Kicsi a felvételi épület* — mondták. — *Naponta 5—7000 ember fordul meg, s ez az állomás bizony nem ilyen forgalomhoz épült. (Tehát itt is azonos a gond.) Elmondták még azt is, hogy a fluktuáció — ami elsősorban az ipari üzemek elszívó hatása miatt van — komoly fejtörést okoz. Jelenleg is kocsirendező és váltóőrhiány van. Megszüntettek azonkívül három kocsifelírói állást is és ez nagyon hiányzik.*

Legtöbb panasz a laktanyára hangzott el. *A közös hálótermekben 10—12 fő „pihen".* Ha egyáltalán pihenésnek lehet nevezni, mert a különböző szolgálatbeosztások miatt állandóan jönnek-mennek az emberek.

A budapesti igazgatóság felülvizsgálhatná, hogy szükséges-e a közbeváltás, ezzel a gondok egyikét orvosolhatnák. A vasutasok nehéz munkát végeznek és hiányolják, hogy ők miért mostohák, hiszen Ferencvárosban, Komáromban, de még Tatabánya-alsón is engedélyezték a közbeváltást.

— *Naponta 1000—1200 kocsit rendezünk* — mondja az állomásfőnök — *azonkívül Ferencvárosnak és Komáromnak is segítünk. Pedig 12 iparvágány kiszolgálása nagyon sok munkát ad.*

Tatabánya-felső több segítséget érdemelne, hiszen a tatai szénmedence áru- és személyszállításának jelentős része itt összpontosul.

— *„Nyugalom" csak vasárnap van* — mondják —, *mert az ipari üzemek akkor nem dolgoznak. De ez a vasárnap is csak arra elég, hogy a hétközben feltorlódott munkát elvégezhessék. Tehát ez is csak látszólagos nyugalom.*

A város fejlődésével egyidőben fejleszteni kellene a vasutat is, mert Tatabánya ma már nagyvárossá nőtt, csak az állomásai maradtak picinyek.

Szerényi József

Cikkünk nyomán

Emberségből elégtelen

Lapunk január 17-i számában *Emberségből elégtelen* címmel írást közöltünk amelyben bíráltuk H. F. békéscsabai jegyvizsgáló magatartását. Írásunkra a szegedi igazgatóságtól két választ is kaptunk. Mindkét válasz szinte egyértelműen a vasúti szabályokra, rendeletekre hivatkozik és szabályosnak minősíti a jegyvizsgáló eljárását.

Tévedés ne essék, az írás ezt nem vitatta. Idézzük csak a cikk egy részletét: *„Kétségtelen, a vasúti szabályzat szerint a jegyvizsgálónak igaza volt. Dicséretes, ha valaki a szolgálatát pontosan, lelkiismeretesen látja el, de az élet, a munka nemcsak rendeletekből, paragrafusokból áll, hanem olyan íratlan törvényből is, amit emberségnek nevezünk."*

Mint az idézetből is kitűnik, a szerző a jegyvizsgáló magatartását, embertelenségét bírálta. Bírálta, mert H. F. a 6602-es gyorsvonaton egyáltalán nem volt olyan udvarias a 7 hónapos csecsemőt karján tartó édesanyával szemben, mint ahogy az ügyet vizsgáló igazgatósági közegeknek elmondta a történteket.

A vonat zsúfolt volt. A II. osztályú kocsikban még a peronon is alig volt hely. *Csete István* pályamunkás feleségével és 7 hónapos kis csecsemőjével II. osztályra érvényes jeggyel az egyik I. osztályú kocsi folyosójának végében húzódott meg.

A hűvös peronon apa és anya felváltva fogta a csecsemőt. A cikk szerzője megsajnálta a kenyelmetlenül utazó kisbabát és édesanyjával együtt saját helyére ültette le. Ezzel kapcsolatban mindkét válaszlevél így foglalt állást:

„Ha a jegyvizsgálók a cikkíró által elképzelt emberséges alapon végeznék szolgálatukat, bizonyára több olyan utassal találkoznának, akik a gyermekre hivatkozva jogot formálnának arra, hogy II. osztályra érvényes menetjeggyel az I. osztályon utazzanak . . ."

Ettől nem kell félni. Mi magunk is sokat utazunk, de ilyen esettel még nem találkoztunk. Annál gyakrabban látunk olyan jegyvizsgálókat, akik egy üveg sörért, néhány korty borért — egy ilyen esetet lapunk február 1-én megjelent számában *Parnás kocsin néhány korty borért* címmel közöltünk — hajlandók a szabálytalanságra, az „emberségre", a személydíjszabás ide vonatkozó pontjainak figyelmen kívül hagyására, nem kisgyermekkel utazóknál, hanem egyedül álló felnőtteknél, férfiaknál.

Írásunkban egy édesanyáról és egy 7 hónapos csecsemőről volt szó. Ez úgy látszik arra volt elegendő, hogy helyesen ugyan — de véleményünket változatlanul fenntartva, embertelenül — a szabályok mögé bújjanak.

Mi továbbra is fenntartjuk véleményünket, mert emberségnek, az emberséges cselekedetnek igenis, mindenütt helye van.

A vasúti közlekedés pszichológiája

A vasúti közlekedést olyan ember-gép mozgórendszernek lehet tekintenünk, melynek vezérlése, irányítása egyrészt különböző közlekedési jelzések, jelzők, jelzőeszközök és jelzőtáblák segítségével, másrészt pedig a forgalom végrehajtását szabályozó utasítások és menetrendek figyelembevételével történik. A különböző jelzéseknek, jelzőeszközöknek és jelzőtábláknak meghatározott jelentéstartalmuk van. Más szóval: *bizonyos hírt, információt közölnek a közlekedés megvalósítására vonatkozóan.* Ezért mondjuk, hogy a jelzéseknek nemcsak jelentéstartalmuk, szementikai funkciójuk, hanem pragmatikus: *cselekvést meghatározó, kiváltó funkciójuk is van.*

A jelzések és az általuk kiváltott szolgálati cselekvések közötti viszony azonban korántsem mechanikus. A jelzések észlelése, jelentéstartalmának megértése, megfelelő cselekvés kiválasztása, s annak megkezdése között eltelt idő nem minden közlekedési dolgozónál azonos tartalmú. Ez a különbség személyi tényezőkre vezethető vissza.

Az emberre azonban számtalan *élettani és lélektani tényező hat.* Ezek a hatótényezők származhatnak *a dolgozó öröklött és szerzett tulajdonságaiból, életmódjából, életvezetéséből, társadalmi és családi viszonyaiból* — belső biopszichés tényezők —, vagy olyan külső hatásokból, mint amilyen a közlekedési foglalkozás folyamatos *(éjjel-nappal tartó)* inverz jellege, a közlekedési környezet, az időjárási hatások stb. Ezek azonban nem állandóan érik a dolgozó szervezetét, hatásuk sem nyilvánul meg mindig azonos intenzitással a folyamatos munka alatt. Ezért a dolgozók teljesítményei egyénen belüli intraindividuális ingadozásokat, különbségeket is felmutatnak.

A közlekedési dolgozók teljesítményváltozásait *egyéb tényezők is befolyásolják.* Ezek közül az érzelmi hatásokat kell megemlítenünk. Mivel cselekvéseink — *tehát magatartásunk és viselkedésünk is* — szorosabb kapcsolatban állnak érzelmeinkkel és ösztöneinkkel, mint az értelemmel és az akarással. Az érzelmi hatások — *származzanak azok a szolgálat ellátásából, vagy a társadalmi, illetve családi viszonyokból stb.* — erősségük fokával nemcsak a közlekedési jelzések jelentéstartalmának megértését, hanem felfogásuk időtartamát, a jelentéstartalomnak megfelelő helyzetmegítélést, ítéletalkotást, állásfoglalást, a közlekedési helyzet megoldására irányuló cselekvések kiválasztását, azok megvalósítását és mindezek idejét. A hatások irányát illetően *az érzelmek egyrészt gyorsíthatják, másrészt lassíthatják,* gátolhatják az említett folyamatokat, tehát a teljesítmények emelkedéséhez, vagy visszaeséséhez téves, vagy hibás cselekvésekhez, s így balesetekhez vezethetnek.

Azt a tudományt, amely az emberi viselkedés és magatartás szubjektív tényezőinek törvényszerűségeit kutatja és bekövetkezésének valószínűségét előre jelzi *a vasúti közlekedésben, közlekedéslélektannak nevezzük.*

A közlekedéslélektan a balesetmegelőzés azon irányzatához tartozik, amely *az alkalmasság fogalmából indul ki* és feltételezi, hogy a közlekedési dolgozók személyiségében olyan tényezők jutnak szerephez, amelyek a pszichikus vezérlés és a hozzá tartozó *cselekvési rendszer működésének megváltozásához vezetnek.* A pszichikus vezérlésben szerepet tulajdonítunk az információszerző-képességnek a tájékozódásnak, az előrevételezéseknek, vagy másként a várakozásoknak, amelyek egyrészt értelmi folyamatok, mert bennük a tanult ismeretek, a tapasztalatok, az értelmi felfogás, a közlekedési helyzetek felismerése, sőt a várható közlekedési helyzetek előretervezése jut szerephez, másrészt pedig ezeket az értelmi folyamatokat befolyásoló érzelmi folyamatok. *Az értelmi folyamatok és az érzelmi alkalmazkodóképesség összhangja összefüggést mutat a központi idegrendszer ellenőrző és szabályozó tevékenységével a cselekvések végrehajtásának folyamatában.*

Az előrevételezések, másként várakozások fontos jellemző jegye a koncentráltság, az értelmi kontrolltevékenység és a pszichés feszültség, melyeket a közlekedési és szállítási célokra irányuló aktív periódusként említ *a munkalélektan irodalma.* Az aktív periódust másként éber álapotnak is mondjuk; *pszichikus jellemzőjeként a közlekedési munkánál való tudatos és figyelmes jelenlét emelhető ki.* Ha az aktív periódus pszichikus összetevői csökkentik energetizáló hatásukat, akkor az éber állapottal szemben egy sajátos pszichikus állapot beállása várható, amelyet legjobban a *távollét fogalmával* lehet kifejeznünk. *A távollét legszélsőségesebb alakja az elalvás.* Ebben az állapotban már nem találhatjuk meg a tudatos és figyelmes jelenlét összetevőit, az érdeklődést, a várható munkafolyamatokkal szembeni várakozások feszültségét sem.

Természetes, hogy az éber állapottól a távolléti állapotig; *az elalvásig számtalan átmeneti fokozat állapítható meg az érdeklődéstelenségtől, érdektelenségtől, a másra figyelésig.* Minél távolabb kerülünk az éber állapottól, s minél inkább közeledünk az elalvás-get, a cselekvések végrehajtását, vagy éppen ellenkezően, gyorsítja a pszichikus folyamatokat, ezáltal csökken a kritikus közlekedési helyzetek egyes lényeges elemeinek felfogási képessége, *a gyors elhatározásokat elhamarkodott, kellően meg nem alapozott téves és hibás cselekvések kísérik.*

Az információvétel és közlés ilyen külső tényezőkre visszavezethető zavara *különösen a vasúti közlekedésben jár nagy veszéllyel,* mert a vasúti közlekedési rendszerben a dolgozók egymást ritmusosan, előírt forda szerint váltják és egyrészt a dolgozók munkáját, másrészt pedig az ellenőrzést a sematizálódás veszélye fenyegeti. Az egyes szolgálati helyek között *naponta azonos időpontban, menetrend szerint lezajló információközlés és vétel (távirdán, távbeszélőn) alkalmas arra, hogy szokáscselekvések alakuljanak ki,* melyben az aktivációs szint alászáll és a közlekedési rendszer automatizálódva, a tudatos és tervszerű kontrolltevékenységet nélkülözve működik. Ez a jelenség *magában rejti a vasúti közlekedési balesetek lehetőségét, amelyek tudvalevőleg sohasem egyetlen személy hibájából, hanem a közlekedési rendszer működésbeli hibájára vezethető vissza — tehát a balesetért több személyt lehet felelőssé tennünk.*

A közlekedési hibák, vétségek, balesetek eseteiben mindig arra kell következtetnünk, hogy az éber állapotot valamely hatótényező befolyásolta. Az ember — a munka és a környezeti tényezők háromszögletű viszonyszituációjában fontos mindazon tényezők ismerete, amelyek éber állapotunkat, az „aktív periódust" kedvezőtlenül befolyásolják, *csökkentik éberségünket, elterelik figyelmünket, előidézik a távollétet az információvételnél, a cselekvések raktározásánál és kiválasztásánál.*

Ismeretes, hogy az információelmélet, a matematika és kibernetika korunk egyik mind nagyobb jelentőségre szert tevő ága. Alkalmazása a pszichológiában módot ad az események várható valószínűségi bekövetkezésére. A részletes tényfeltárás azonban meghaladja jelen feladatunk körét, említése is csak azt a célt szolgálta, hogy szaktudományunk jövő fejlődése irányvonalára rámutasson.

Dr. Horváth László Gábor

A pályafenntartási szakszolgálatnál csökkent a balesetek száma

Szakszervezetünk elnöksége 6. szakosztály vezetőjének beszámolója alapján februári ülésén megtárgyalta *az építési és pályafenntartási szakszolgálat munkavédelmi helyzetének alakulását.* Az elnökség megelégedéssel állapította meg, hogy a vasút e jelentős, de egyúttal legnehezebb fizikai munkát igénylő munkaterületén az egyre fokozódó gépesítés nyomán *fejlődés tapasztalható a dolgozók életés munkakörülményeinek alakulásában.*

Segít a gép

A pályaépítés és fenntartás csaknem valamennyi munkafázisának gépesítésére és a magasabb szintű biztonság megteremtésére irányuló törekvések eredményeként a szakszolgálat területén mind nagyobb mértékben alkalmazzák a pályamunkások fizikai erejét kímélő nagy teljesítményű gépeket.

A szakosztályvezetői beszámoló rövid betekintést nyújt a harmadik ötéves terv programjába is, melyből a nehéz fizikai munka még fokozottabb ütemű gépesítéséről kapunk tájékoztatást. A pécsihez hasonlóan *újabb komplex fektető gépsort kívánnak létesíteni a debreceni igazgatóság területén.* Mind több aláverő, kavicsrostáló gép segíti az építés és fenntartás nehéz munkáját. Új, gyors sínszállító szerelvények, daruk és egyéb gépek veszik le a munka nehezét a pályafenntartási dolgozók válláról.

Jelentősen javult a dolgozók ellátása is. Korszerű munkásszállások létesültek *Kelenföldön, Miskolcon, Debrecenben* és *Tapolcán.* Közismert azonban, hogy a szükségletnek mindez ma még csak kisebb hányadát elégíti ki, hiszen még mindig jelentős azoknak a munkahelyeknek a száma, *ahol a szociális követelmények továbbra sincsenek megfelelően kielégítve.* Mint például a *felsőzsolcai* kertészetnél, *Miskolcon, Tatabánya-felsőn* és még több szolgálati helyen.

Javult a baleseti helyzet

A harmadik ötéves tervben *Szombathelyen, Szegeden* és *Dombóvárott* új munkásszállást, több szolgálati helyen öltözőt, mosdót, melegedőt, nagyobb számban lakókocsikat, fürdőszerelvényt, kultúr- és étkezőkocsikat állítanak a pályafenntartási dolgozók ellátásának szolgálatába. *Tovább javítják a dolgozók szálláshelyi körülményeit, a nagyobb szálláshelyeket televíziós készülékkel látják el.*

A dolgozók munka- és szálláshelyi körülményeinek állandó javulása mellett örvendetes tényként állapítható meg, hogy 1964-hez viszonyítva a szakosztály baleseti helyzetében is jelentős javulás következett be. *A halálos balesetek száma 50 százalékkal, a csonkulásos baleseteké ennél is nagyobb mértékben, a könnyebb balesetek száma 200-zal csökkent.* Különösen jelentős a *budapesti igazgatóság* pályafenntartási szakszolgálatánál tapasztalható javulás. A halálos balesetek száma 60 százalékkal csökkent, csonkulásos baleset 1965-ben egy sem fordult elő. Hasonlóan, bár kisebb arányban csökkent a *szombathelyi* és a *szegedi igazgatóság* baleseteinek száma is. A *pécsi igazgatóság* területén az elmúlt két év alatt sem halálos, sem csonkulásos baleset nem történt. Ugyanakkor a *debreceni igazgatóság* területén a felügyelet hiányos ellátása miatt 3 halálos baleset következett be.

Következetes ellenőrzést

A balesetek tapasztalatai arra figyelmeztetnek, hogy a szakosztály területén *még következetesebb, igényesebb irányító és ellenőrző tevékenységre van szükség minden szinten.* De különösen az előmunkások, szakaszkezelő pályamesterek és vonaltisztviselők részéről. Tarthatatlan az a jelenség, főleg a nagy sebességű és nagy forgalmú vonalakon, hogy *előmunkások csapataikat felügyelet nélkül hagyják, vagy mint számtalanszor tapasztaltuk, kétvágányú pályán csapatuk élén a másik vágányban várták a vonat elhaladását.* Sok áldozatot követelt már az alapvető, elemi szabályok figyelmen kívül hagyása. Még mindig lassú a szakszolgálat területén az azonos körülmények között előfordult *balesetek tanulságainak levonása.*

Az építés és fenntartás nagyarányú gépesítése is számos munkavédelmi jellegű intézkedést igényel. *A munkagépek közismerten nagy zajjal működnek.* Ez a körülmény főként forgalom alatt álló vágányokban végzett munkánál jelent fokozott veszélyt. A kavicságyrostáló gép *Városföld állomáson okozott halálos balesetet.* A sínhegesztésnél alkalmazott benzintartályok üzemeltetését közvetlen baleseti veszély miatt kellett leállítani. Számos nehézményt okozott a szakszolgálat által felállított *kötőtelepi daruk biztonságtechnikai hiányossága is.* Mindez ismételten arra figyelmeztet, hogy felül kell vizsgálni a szakszolgálat területén alkalmazott kis és nagy munkagépek biztonságtechnikai színvonalát.

Fokozott gondot kell fordítani a pályafenntartási dolgozók oktatására, képzésére. Nagyon is időszerű a pályafenntartási óvórendszabály 1966-ra ígért kiadása.

Az elnökség annak elismerése mellett, hogy a szakosztály 1965-ben is sokat tett a dolgozók munkakörülményeinek javításáért, felhívta a szakosztályvezetés figyelmét, hogy a jövőben még fokozottabban tegyen eleget a balesetelhárítási tevékenység egyéb területeire vonatkozó kollégiumi határozatoknak, törvényeknek. Felhívta a figyelmet arra is, hogy a szakszolgálat vezetői jobban támaszkodjanak a legszélesebb társadalmi erőre, a munkavédelmi őrök segítő munkájára.

Hegedüs Károly

Baleseti krónika

Február 4-én 12,30 órakor *Székesfehérvár* állomáson a 3. számú tartalékmozdony előtt *Lanczkor Sándor* villamosműhelyi dolgozót, aki a vágányok közötti gyalogjárón a tartalékmozdony űrszerelvényében tartózkodott. Nevezett elszenvedett sérüléseibe február 8-án belehalt.

☆

Február 8-án a 2369. számú vonat *Nyírbogdány* állomásra való behaladása közben *az állomás kijárati jelzőjét meghaladva a II. számú váltót felvágta és szembehaladt a bejárati jelzőnél feltartott 1744. számú vonattal.* Az 1744. számú vonat mozdonyvezetője időben észrevette a veszélyeztetést és azonnal hátratolt. A két vonat még így is mintegy 20 méterre szembe került egymással.. A veszélyeztetést a 2369. számú vonat mozdonyszemélyzetének *menesztés nélküli áthaladási szándéka idézte elő.* A mulasztókkal szemben fegyelmi eljárás indult.

☆

Február 15-én a Vasas állomáson 17,57 órakor áthaladó 6406. számú gyorsvonat halára gázolta Földényi Gábor forgalmi szolgálattevőt. Nevezett, mint azt a vizsgálat megállapítja, szolgálatátadás előtt állomásbejárás közben a vonat vágányútjában haladt.

☆

Február 15-én *Ukk* állomás foglalt IV. vágányára előzetes értesítés mellett bejárt a 8 utánfutót vontató 7565. számú gépvonat és összeütközött a 7499. számú vonattal. Az összeütközés következtében két vasúti kocsi teljesen összetört, egy megrongálódott. A baleset következtében forgalmi akadály és jelentős anyagi kár keletkezett. Személysérülés nem történt. A balesetet az okozta, hogy *a gépvonat mozdonyvezetője, Tomori Endre a kapott írásbeli rendelkezést el sem olvasta,* így nem szerzett tudomást arról, hogy Ukk állomáson foglalt vágányra jár. De nem vette figyelembe a váltókezelő jelzését és a IV. vágányon álló vonat zárjelzőjét sem.

☆

Február 16-án 3 órakor a 6751. számú anyagvonat *Apafa* állomás *megállj állású bejárati jelzőjét és a váltókezelő jelzését figyelmen kívül hagyva, kíméletlenül belerohant az állomás IV. számú vágányán álló feloszlatott 4668. számú vonatba.* A baleset következtében három kocsi összetört, az M 28 412. számú motor szolgálatképtelenné vált. Az állomás III., IV. és V. vágányán forgalmi akadály keletkezett. Személysérülés nem történt. A baleset azért következett be, mert *Borbély Emil* mozdonyvezető és *Berényi János* vonatvezető elaludt.

H. K.

Szekszárdi tanulságok

Az első negyedévi termelési tanácskozás nem sok örömet hozott a szekszárdi vasutasoknak, amikor meghallgatták *Kovács Zoltán* állomásfőnök beszámolóját.

Szívesen hallották az elismerő szavakat arról, hogy immár 9 éve nem történt forgalmi baleset az állomás dolgozóinak hibájából. Nagy szó ez, hiszen a gyorsan fejlődő megyeszékhely vasútállomása évről évre jelentősen növekvő forgalmat bonyolít le. Szép eredmény az is, hogy az állomáson működő MÁV—AKÖV komplex-brigád országos első lett 1965-ben, 6,8 órás átlagos kocsirakodási idővel.

Tavaly nem sikerült

— Állomásunk az utóbbi 10 év során ötször volt élüzem — mondotta beszélgetésünk alkalmával Kovács Zoltán. — Tavaly nem sikerült a vállalt eredmények elérése. Kocsikihasználási tervünket 98 százalék helyett csak 92,2 százalékra teljesítettük. Bajok voltak a kocsiválogatással, de közrejátszott ebben az a tőlünk független körülmény is, hogy jelentősen megnövekedett a göngyölegfeladás. A súlyt jelentő árut a legtöbb vállalat teherautóval fuvarozza el. Kocsitartózkodási tervünktől fél százalékkal maradt el az eredmény. Állomásvizsgálatunk eredménye is 3-as volt.

— *Négy brigád versenyzett Szekszárd állomáson a szocialista címért. Ök hogyan végeztek?* kérdeztük.

— Sajnos, egyik brigádnak sem ítélhette oda a termelési tanácskozás a szocialista címet. Az idén nemcsak tiszta lappal, új vállalással indulnak a versenyben, de remélem, több igyekezettel is. Teljesítményei alapján egyedül *Göcz Fülöp* szállítmányozási brigádja nyerhette volna el a szocialista címet, de egy tagjuk sajnos üzemi balesetet szenvedett.

A termelési tanácskozáson alaposan megbeszélték a tennivalókat, hogy az idén senkinek se okozzon csalódást az értékelés. Több kérés is elhangzott a felszólalások során. A váltókezelők kérték, hogy létesítsenek részükre lámpakamrát, mert az olaj tárolása szolgálati helyükön, ahol kályhával fűtenek, tűzveszélyes. A raktári dolgozók az olajnyomással működő kézi villásemelők gondosabb kijavítását kérték, mert ezek a hasznos szerkezetek gyakran felmondják a szolgálatot. Panaszolták azt is, hogy a raktár zuhanyozójának vízmelegítő kazánja 4 hónapja rossz.

1966-ban jobb eredményt várnak

— *Hogyan segíti a szakszervezeti bizottság a termelési tanácskozáson elhangzott vállalások megvalósítását?* — kérdeztük *Belágyi József* intézőtől, a szakszervezeti bizottság titkárától.

— Ha a négy brigád az idén eléri amit vállalt, az egyben azt jelentené, hogy állomásunk teljesítette az élüzemkövetelményeket. A verseny sikere állomásunk egész kollektívája szempontjából rendkívül fontos — mondotta az szb-titkár. — A jövőben mi is rendszeresebben értékeljük az eredményeket, hogy ne csak a szocialista címért, hanem egymással is versenyezzenek brigádjaink. Különösen sokat várunk *Baka György, Mészáros József* és *Tam András* forgalmi szolgálattevők brigádjaitól. Természetesen arra is vigyázunk, hogy az idén is balesetmentes munkával teljesítsünk szolgálatot.

Lőrincz János

Nemzetközi élet

Testvéri üdvözlet Vietnamból

Kedves Elvtársak!

A Vietnami Demokratikus Köztársaság Országos Szakszervezete őszinte köszönetet mond Önöknek azért a táviratért, amelyet 1965. december 20-án a Dél-Vietnami Nemzeti Felszabaditási Front alapitásának 5. évfordulója alkalmából, az egész világ dolgozóinak és népeinek a vietnami néppel való szolidaritás nemzetközi napja alkalmából küldtek, s amelyben biztositottak együttérzésükről az amerikai imperializmus elleni harcunkban és kifejezték teljes szolidaritásukat népünk bátor harca iránt.

Vietnam vasutasai szilárdan meg vannak győződve arról, hogy harcos egységükkel és a szocialista országok dolgozóinak, valamint a világ béke- és igazságszerető népeinek rokonszenvével, aktiv támogatásával — beleértve minden ország vasutasát — a vietnami nép eljut a végső győzelemig az amerikai agresszorok ellen folytatott kemény, de dicsőséges harcban.

Fogadják kedves elvtársak testvéri üdvözletünket.

Hanoi, 1966. január 26.

A Vietnami Vasutasok Országos Szakszervezete nevében
LZU NGOC HAI
főtitkár

Magyar festészet a XIX. században

A Nemzeti Galéria *Magyar festészet a XIX. században* c. állandó kiállitását felújítva és átrendezve ismét megnyitotta. A kiállításon 280 festményt a múlt század nagy mestereinek legszebb munkáit tekinthetik meg az érdeklődők.

Február 26-án ugyancsak a Magyar Nemzeti Galériában nyilt meg *Gáborjáni Szabó Kálmán emlékkiállitása.* Megnyitó beszédet *Pogány Ö. Gábor* főigazgató mondott.

VIGYÁZAT HARAP



(Puszti Pál rajza)

SZOVJETUNIÓ

A Szovjetunióban évről évre bővül a függővasutak hálózata. A legújabb hírek szerint jelenleg a sarkkör közelében épül egy drótkötélpálya. Az *inguri vizierőműnél* négy 17 kilométer hosszú függővasutat szerelnek fel. A közeljövőben megkezdik az ország legkifizetődőbb függővasútjának szerelését, amely a *szkverlitamaki* szóda- és cementgyárban 6,2 kilométeres távon működik majd, s óránként 400 tonna teherrakományt szállit.

JUGOSZLÁVIA

Elkészült az új, 1650 lóerős Diesel-mozdony a *szlavonbródi Djuro Djakovic* gyárban. A mozdony próbaútjain nagyszerűen bevált és nemsokára átadják a vasútnak üzemeltetes céljából. Az új Diesel-mozdony óránként 120 kilométeres sebességet ér el.

ROMÁNIA

Az aradi vagongyár szakembereinek egyik munkacsoportja új gépet szerkesztett a vasúti kocsik forgóalvázánál használt csapágytok-kenőszelencék készitésére. A gép több műveletet végez egyidejűleg, és termelékenysége hétszer nagyobb az előzőknél. Az üzem munkaközösségének egy másik, jelentős műszaki alkotása egy különleges szerkezet, amelynek segitségével a személykocsik tetőszerkezetét, iveit hajlítják.

CSEHSZLOVÁKIA

A csehszlovák—szovjet határtól a kelet-szlovákiai Vasműig vezető, mintegy 90 kilométer hosszú, széles nyomtávú vasútvonal sínpárainak lerakása 582 munkanap után sikeresen befejeződött. A gépesített munkacsoportok a kitűzött határidő előtt adták át a vasútvonalat. Az építők több mint 5,5 millió köbméter földet, sok tizezer tonna követ s kavicsot használtak fel a töltés építésére. Ezenkívül 120 hidat, illetve zsilipet építettek. A széles nyomtávú vasútvonalat a terv szerint 1966. május 1-én adják át a forgalomnak.

Az eszperantó világkongresszus jegyében



Az 51. eszperantó világkongresszus jegyében ült össze a Magyar Eszperantó Szövetség országos választmányi és küldöttközgyülése.

Február 20-án az Építők Műszaki Klubjában rendezték meg a magyar eszperantisták *„parlamentjének"* ülését. Az ország minden tájáról összegyült *70 küldött között helyet foglaltak a vasutas csoportok képviselői is.*

A kongresszusra történő felkészülést tükrözte az élénk vita, a küldöttközgyülés, valamint a választmány határozatai. Mint a rádió és televízió is jelentette, az országos választmány, majd az elnökség tagjává választották *dr. Bárczi Géza és dr. Korach Mór* Kossuth-díjas egyetemi tanárokat, valamint *Jobbágy Károly*, József Attila-díjas költőt és *Gergely Mihály* irót.

A SZOT képviseletében megjelent *Keszei Károly* elvtárs, a kongresszus védnöke, több, a munkásmozgalomban évtizedek óta az eszperantó mozgalom területén dolgozó elvtársnak nyújtott át kitüntetést. A vasutasok közül *Tóth Ambrus* (Debrecen) részesült kitüntetésben. *Dr. Ferenczy Imre, dr. Szabó Tibor és Bálint Szilárd* a Magyar Eszperantó Szövetség elnökségének emléklapját kapta.

A megyei bizottságok, szakosztályok és csoportok képviseletében a küldöttek behatóan tárgyalták az elnökség jelentését, épitő bírálattal, javaslatokkal járultak hozzá az országos munka színvonalasabbá tételéhez. Külön is megemlítendő az a bejelentés, hogy a Magyar Rádió az eddigi szükebb adású lehetőségek helyett *naponta 20,30-tól 20,45 óráig a középhullámon és a rövidhullámon rendszeresen sugároz eszperantó nyelvű adásokat* és így a nemzetközi nyelv a korábbi 7 külföldi nyelvet sugározott adás mellett új színként jelentkezik. Bejelentették, hogy a televizió is egyre többször, majd a kongresszus alatt rendszeresen ad eszperantó műsort.

A jelenlevők nagy tetszéssel fogadták annak bejelentését, hogy az illetékes szervek hozzájárulásával a kongresszusra jelentkezők 50 százalékos vízumkedvezményben részesülnek és mentesülnek az egyébként kötelező előzetes napi 6,50 dollár befizetési kötelezettség alól. Tájékoztatásul közölték, hogy a világ minden tájáról több mint ketezer jelentkezés történt és a résztvevők száma esetleg meghaladja majd a 4000 főt.

A soron következő feladatokról és az eddigi szervező munkáról részletesen számolnak be március 6-án a Keleti Pályaudvar kultúrtermében megrendezendő budapesti nagyaktíva keretében.

Dr. B. I.

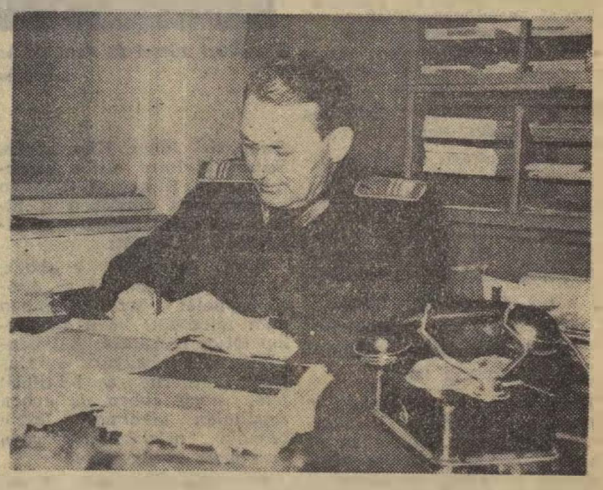
Csökkent a kocsiálláspénz

Dunaújváros állomás dolgozói a múlt évi tervüket éluzem szinten teljesitették. Becsülettel helytálltak a női dolgozók is. Ez azért örvendetes, mert az állomás létszámának 30,7 százalékát nők alkotják.

A vállalatokkal jó az együttműködés. Ennek eredménye elsősorban a *Dunai Vasműnél* látszik. Még 1964-ben 17 millió 788 000 forint kocsiálláspénzt fizetett a Vasmű, addig a múlt évben csak 2,2 milliót. *Ez a 15 milliós kocsiálláspénz csökkenés* egyben azt is jelentette, hogy az üzem kocsiellátása, a ki- és berakás egyenletes volt.

Csapó József
Dunaújváros

Egy társadalmi ellenőr portréja



Dely József szolgálati helyén a fuvarleveleket ellenőrzi (Tőzsér Ernő felv.)

Reggel 7 óra. Baja állomásról kigördült az utolsó személyvonat is. *Dely Józsefet* a háztól-házig szolgálat kereskedelmi hivatalnokát az indulásra váró személyvonatoknál találtam. A szokásos reggeli társadalmi munkáját, a vonatok ellenőrzését végezte.

1931-ben került a vasúthoz. Sokoldalú dolgozó. *Munkahelyén közvetlenségéért szeretik.* De nemcsak személyszállítási ellenőr, hanem 7 éve szakszervezeti bizottsági tag is. Ezenkívül társadalmi aktivája a városi és járási népi ellenőrző bizottságnak.

— Hogyan lett társadalmi ellenőr?

— *Vonattal bejáró dolgozó vagyok* — mondotta. — *Korábban is szóvá tettem a személyvonatoknál tapasztalt hibákat, hiányosságokat. Igy önkéntelenül is a kulturált utazás harcosa lettem. Később, amikor létrehozták a személyszállitási ellenőrök hálózatát, hivatalosan is vállaltam ezt a társadalmi munkát.*

— Az állomáson a személyvonatoknál tartok ellenőrzést — folytatta. — Figyelem a szerelvények, várótermek, mellékhelyiségek tisztaságát, télen ezek fűtését is. *Legfőbb törekvésem, hogy a helyszinen tapasztalt hibák, hiányosságok észlelésével egyidőben nyújtsak segitséget.* Találkoztam már olyan hibákkal is, amelyeknek megszüntetése nem a helybeli dolgozókon múlt. Ilyenkor levéllel fordulok az illetékesekhez.

1965-ben az igazgatóság III osztályát kértem, hogy a *Bp Keleti—Baja, Baja—Kiskunhalas, Kiskunhalas—Dombóvár* és *Dombóvár—Bp. Keleti* viszonylatban ne közlekedtessék az *A* és *Bn* kocsikat, mert ezekben az ülőhelyek kényelmetlenek, szűkek és nem szolgálják a kulturált utazást. Az igazgatóság segített és ma már négytengelyes kocsikból álló szerelvényeket közlekedtetnek. Mostanában többször jeleztem, hogy a 2114 sz. vonat szerelvényét Baján megosztják és 342-es mozdonnyal továbbitják. A fűtés azonban nem megfelelő. Jelentésem eredményeképpen a vonatot már nem osztják meg és 424-es mozdony továbbítja. A panaszok elmaradtak.

Dely József, mint társadalmi ellenőr, lelkiismeretes munkájáért miniszteri dicséretet kapott.

Tőzsér Ernő

Leningrádtól A FEKETE-TENGERIG

UTIJEGYZET III.

A két város, Moszkva és Leningrád között kitűnő az összeköttetés. A Moszkva—Leningrád expressz, mint már emlitettem, 160 kilométeres sebességgel, öt óra alatt repiti utasait egyik metropolisból a másikba. A szovjet vasutak úgy tervezik, hogy két év múlva 160-ról 200 kilométer/órára növelik az expresszek sebességét.

Ez már jelentős sebesség a vasúti közlekedésben. Mégis a Szovjetunióban, a személyszállitásban egyre nagyobb szerepet játszik a légiközlekedés. Főként a nagy távolságok gyors áthidalásában van igazán jelentősége a korszerű utasszállító repülőgépeknek.

Moszkvából mi is repülővel utaztunk a Fekete-tenger partján levő, híres üdülőhelyre, Szocsiba. A vnukovói repülőtéren, a szovjet főváros hatalmas belföldi légikikötőjében a korszerű utasszállító gépek — IL 18-asok, AN 10-esek és TU 124-esek — tucatjai várják az utasokat. A repülőtér utastájékoztatója szünet nélkül mondja a közleményeket. S az utasáradat úgy hömpölyög a tágas várótermekben, mint csúcsforgalom idején a Nyugati pályaudvaron.

TU 124-es gépünk pontosan 11 órakor startolt. Alig hagytuk magunk mögött Moszkvát, a kedves légikisasszonyok könnyű ebédet szolgáltak fel. S mire befejeztük a falatozást, alattunk feltűntek a Kaukázus hósapkát viselő hegyláncai, majd a Fekete-tenger csillogó viztükre jelezte, hogy a gép leszálláshoz készülődik, célhoz értünk.

Moszkva és Szocsi között 1500 kilométer a távolság A TU 124-es két óra alatt tette meg az utat. Vonattal több mint egy napot vesz igénybe az utazás.

A kemény moszkvai télből, mintha tavaszba érkeztünk volna. A hónak nyomát sem láttam, s a télikabát is melegnek bizonyult.

Szocsi ma a Szovjetunió legnagyobb üdülőközpontja. A hozzátartozó három körzettel, Adlerral, Hosztával és Lazarevszkivel együtt 145 kilométer hosszban húzódik a part mentén. Lakóinak száma 200 ezer.

Lenin 1920-ban irta alá azt a dekrétumot, melyben Szocsit, az egykori cserkesz települést üdülővárossá nyilvánitották. Nagyobb ütemű fejlesztése ekkor vette kezdetét. A legjobb szovjet épitészek tervei alapján egymásután épültek a szanatóriumok. üdülők és szállodák. Jelenleg mintegy 50 szanatórium, 15 nagy üdülő, 13 szálloda, 8 turistaközpont és 2 hatalmas camping várja a pihenni, felüdülni vagy szórakozni vágyó vendégeket.

A szórakozást három színház — két szabadtéri és egy téli színház —, számos mozi, megszámlálhatatlanul sok sportpálya, no és nyáron maga a tenger biztositja. A főszezon függetlenül attól, hogy az éghajlat szubtropikus — az évi középhőmérséklet 14, nyáron 23 fok — a mi Balatonunkhoz hasonlóan a nyári hónapokban van. Csupán az a különbség, hogy nem 3, hanem 5—6 hónapig tart. A szanatóriumok és a szállodák egész éven át üzemelnek. Az Inturiszt például a téli holtszezonban — novembertől májusig — több szállodát is átad a szakszervezeteknek szanatóriumi üdültetés céljaira.

Mint kisérőimtől megtudtam, az elmúlt nyáron közel másfél millió üdülővendég fordult meg Szocsiban. A külföldiek számát 50 ezerre becsülik. A külföldiek többségét ma még a baráti országok dolgozói alkotják, de egyre nagyobb az érdeklődés Szocsi iránt a nyugati országokban is.

Az üdülőközpont egyik nevezetessége az örökzöld Riviéra park. Esténként ezrek sétálnak a szubtrópusi növények, a sok-sok színben pompázó virágok, pálmák közti sétányokon. A park a tenger és a Szocsi folyó között 24 hektáron fekszik. De nemcsak ez az óriás virágoskert, hanem a part menti sétányok is tiszták, gondozottak.

Nem lenne teljes a kép, ha nem szólnák Szocsi közlekedéséről. Annál is inkább, mivel ilyen hatalmas területen fekvő, forgalmas üdülőközpont megbénulna jól szervezett közlekedés nélkül.

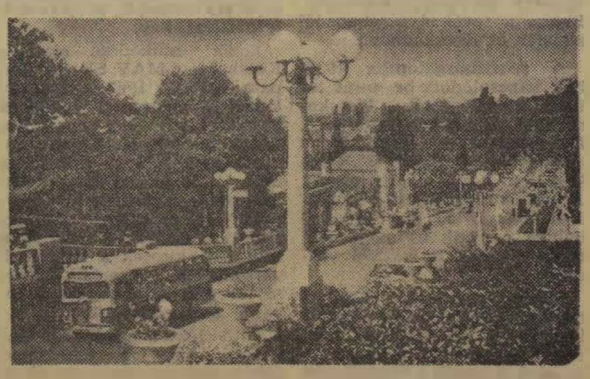
Moszkva és Szocsi között 1924-ben létesült vasúti összeköttetés. A vonalat a második világháború éveiben tovább épitették egészen Tbilisziig. Néhány évvel ezelőtt még gőzmozdonyok továbbitották a szerelvényeket. 1962-ben azonban Moszkva és Tbiliszi között befejeződött a villamositás.

Szocsi központi pályaudvara modern, korszerű, nagyszerűen beleilleszkedik a város központjába. Felvételi épülete, amely 1952-ben klaszszicista stilusban épült, kétszintes. Az alsó részen találhatók a jegypénztárak, a felső szinten pedig a várótermek, az étterem és a büfé. Az állomás szigetperonos. A menetrendszerűen közlekedő vonatok mellett a nyári főidényben sűrűn közlekedő HÉV-vonatok bonyolitják le a helyi utasforgalmat. Ezenkívül rengeteg autóbusz, taxi, a tengeren pedig vízibuszok, szárnyashajók állnak az utazni vágyók rendelkezésére. Szocsi és Adler között — a repülőtér Adlerban van — nyáron a légitaxik, a helikopterek is forgalomba állnak.

Aki utazni akar, tetszése szerint választhat: szárazföldön, vizen s légiúton is eljuthat a környező kiránduló- és üdülőhelyekre.

Szocsiból visszaútban is repülőgépen utaztunk. A változatosság kedvéért a nagyobb befogadóképességű IL 18-as vitt bennünket Moszkvába. Az utat két és fél óra alatt tettük meg.

Visi Ferenc
(Vége)



Szocsi egyik főútvonala

Felújították a székesfehérvári MÁV Előre öltöző-épületét

Több, mint húsz éve őrizte a háborús sebeket a *székesfehérvári MÁV Előre* öltöző-épülete. A múlt évben azonban a székesfehérvári járműjavító szocialista brigádjai a sportkör segítségére sietve vállalták:

társadalmi munkával felújítják a romos épületet, hogy a sportolók egészséges, kultúrált körülmények között végezhessék munkájukat.

Segítőkezük eleinte csak arra volt elegendő, hogy a labdarúgók jobb körülmények között öltözhettek. Később kijavították a kerítés egy részét és a pálya öntözéséhez szükséges vezetéket. Összel pedig *Lencsés János* művezető irányításával mintegy 500 szurkoló részére építettek nyitott tribünt.

A háborús sebek azonban tovább „ékeskedtek". Pénzre volt szükség. A sportkör a vasutasszakszervezethez fordult segítségért. *A szakszervezet 30 ezer forinttal járult hozzá az öltöző rendbehozatalához.* A sportvezetők tudták, ez az összeg csak arra elég, hogy beszerezzék a szükséges építőanyagokat. Ismét a szocialista munkabrigádokhoz fordultak segítségért.

Az új bajnoki évben az újjávarázsolt öltöző lesz mindenki számára a legnagyobb meglepetés. Az öltöző fala az egyesület kék-fehér színét kapta. Belül a nagy méretű helyiségeket kettéválasztották,

s így öt öltözőt hoztak létre, hogy a megnövekedett igényeknek eleget tudjanak tenni.

Kicserélték a padlózatot, a fogasokat. Padokat készítettek, s ebben a munkában az üzem *bognár—asztalos brigádjai* vállaltak oroszlánrészt *Mezővári József* vezetésével. A téli időszakban a rossz kályhák miatt egészségtelen volt az öltöző levegője is. Ezen is segítettek a kazánműhely szocialista brigádjai.



Mezővári József és Frank László az öltöző asztalosmunkáinak szerelését végzik

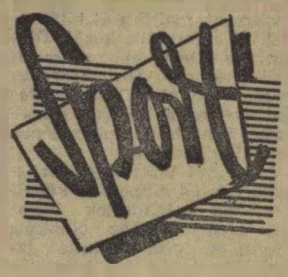
(Kabáczi Szilárd felv.)

Szigetvári János, Kiss István, Susánszki Imre volt a kezdeményező. S ma az újonnan kicsempézett fürdőben a hideg—melegvíz szolgáltatás állandóan biztosított.

Húsz év kellett ahhoz, hogy újjávarázsolják az öltöző épületét. Ezzel azonban nem fejeződött be a sporttelep teljes felújítása. A labdarúgó- és futópályára is alaposan ráférne a felújítás: *fél, hogy ebben az évben egyáltalán alkalmas lesz-e bajnoki mérkőzések vagy versenyek rendezésére?*

Az egyik társadalmi munkás mondta: ha hegeszteni és szegecselni lehetne, már újjávarázsoltuk volna a pályákat is. Remélhetőleg nem kell két évtized ahhoz, hogy a pályák az öltözőhöz hasonló állapotba kerüljenek, mert ebben is segítenek majd a szocialista munkabrigádok.

(Székelyhidi)



A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Szeged; Ugiyai Sándor, Nyékládháza; Szőnyi Lajos, Dunakeszi; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kiss Lajos, Alsóőrs; Markos József, Zalaegerszeg; Bognár Károly, Tapolca; Volosinovszki János, Marosán Pál, Debrecen; Molnár Árpád, Ferencváros; Vas István, Rákosrendező; Csapó József, Dunaújváros; Görömbölyi Gyula, Ózd; Müller János, Hídépítési Főnökség; Kisvárdai János, Miskolc: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Méhesfalvi József, Budapest; Barcsa Pál, Hidas-Bonyhád; Vári János, Szentlőrinc; Dancs József, Tapolca: Tóth Tibor, Pál Zoltán, Kiskunhalas: Susa Imre; Ujszász: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

5. számból: 102 434/1966. I/3. A. A VSZTO által kiszabott rendbírsággal felmerülő kárral kapcsolatos anyagi felelősség szabályozása.

7. számból: 102 675/1966. I/3. B. Prémium és céljutalom kifizethetősége fegyelmi büntetés hatálya alatt álló dolgozók részére

102 993/1966. I/4. Vállalati üdülőkben foglalkoztatott dolgozók bérének mentessége az illetményadó fizetési kötelezettség alól.

Lakáscsere

— **Elcserélném** Rákospalota MÁV-telepi nagyméretű 2 és félszobás, komfortos, balkonos, I. emeleti szolgálati lakásomat két 1 szoba, komfortos lakásra. Cím: Gróf János, Bp. XV., Lenin út 11. III. lépcső 5.

— **Elcserélném** nagyméretű szoba, konyhás, komfortos lakásomat 2 szoba, konyha, kamrásért Kispesten vagy Wekerle-telepen. Mohai György, Bp. IX., Gyáli út 15/E. fszt. 1. Érdeklődni egész nap lehet.

— **Dunakeszi gyártelepen** levő 2 szoba, komfortos, kertes szolgálati lakásomat elcserélném két kisebb tanácsi vagy MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: Bartók Ferenc, Bp. IX., Rádai u. 45. III. 11. 16 óra után.

HÍREK

HUMÁNUS TOLVAJ

A januári havazások idején történt. A debreceni személyvonat egyik kocsijából — téliesen öltözve kabátban, kalappal a fején, táskával és csomagokkal a kezében, de cipő nélkül — egy álmos képű, középkorú férfi szállt le.

Különös látvány volt, ahogy emelgette cipőtlen lábait a puha hóban.

A vasutasok nem állták szó nélkül:

— Spórol a cipővel? Nátha lesz a vége Cimbora! — így az egyik incselkedő.

— Legyen . . .! Hogy az a magasságbéli . . . — és egy hosszú káromkodást eresztett meg. Amikor egy kissé megnyugodott bevallotta, hogy felöntött a garatra, elgyengült és levetette gojzervarrott, barna félcipőjét, hogy az ülést kímélje.

— Nagyot aludhattam, mert csak itt a Nyugati pályaudvaron ébredtem fel. Közben valakinek megtetszett a cipőm, mert sehol sem találtam. Kénytelen vagyok így elindulni lábbeli nélkül — mondta keserűen hol az egyik, hol a másik lábára támaszkodva.

Egyszercsak, mintha időzítve lett volna a helyzet, a szerelvényátvevő — aki egyben a vonaton az elhagyott tárgyakat is összeszedi — kezében egy használt bakancscsal jelent meg, amit ugyanabban a kocsiban talált, ahol a póruljárt utas szundikált.

A cipőtlen, mint megváltót, bámulta a bakancsot.

— Szabály ide, szabály oda . . . Próbálja fel — így az egyik vasutas — és máris adták kezébe a didergőnek.

Pontosan illett a lábára.

A többit már nem volt nehéz kitalálni. A humánus tolvaj, akinek csak a cipője volt rossz, de a szíve „jó", nem tudta elviselni, hogy embertársa lábbeli nélkül maradjon és a szép, barna félcipő ellenében otthagyta a rút bakancsot.

— gergely —

— **403 táppénzes beteget látogattak meg** az elmúlt évben a debreceni járműjavító beteglátogatói. A beteglátogatásban is élenjártak a szocialista brigádok. Az otthon fekvő betegek megajándékozására a szakszervezeti bizottság az elmúlt évben 6000 forintot fordított.

— **A Magyar közlekedés 20 éve** vándorkiállítás Békéscsabára érkezett. Már az első napon 800-an tekintették meg a bemutatott dokumentumokat.

— **Uj gyalugépet kaptak a** tapolcai pályafenntartási asztalosműhely dolgozói. Ezzel a tapolcaiak régi sérelmét orvosolták.

— **Társadalmi munkában lőteret építettek** a kötegyáni MÁV MHS-alapszervezet fiataljai. A fiatalok most már helyben hódolhatnak a szenvedélyüknek.

— **Egymillió kilométert utazott gőzmozdonyon** Király Pál főmozdonyvezető, a zalaegerszegi fűtőház dolgozója. Az idős mozdonyvezető 30 évi szolgálat után ment nyugalomba.

— **Nagy fényerejű higanygőz lámpákat szereltek fel** Balatonfüzfő állomáson. A 33 darab, reflektornak is beillő fényforrással tökéletesen megoldották az állomás közvilágítását.

— **Nyugdíjba vonuló vasutasokat búcsúztattak** Szegeden a TBFF-nél. A kedves családi ünnepségre meghívtak öt, már régebben nyugdíjazott dolgozót is.

— **Az előszállításokkal foglalkozott** a Csongrád megyei szállítási bizottság legutóbbi tanácskozásán. A bányákkal kötött megállapodások alapján a vasút 130 000 tonna építőkövet szállít a tervben meghatározott idő előtt.

— **94 évig gőzmozdonyokat javítottak** a szombathelyi járműjavító gőzmozdonyosztályán. Hamarosan megkezdik a szerelőcsarnok átalakítását, és a jövőben áttérnek a Diesel-mozdonyok javítására.

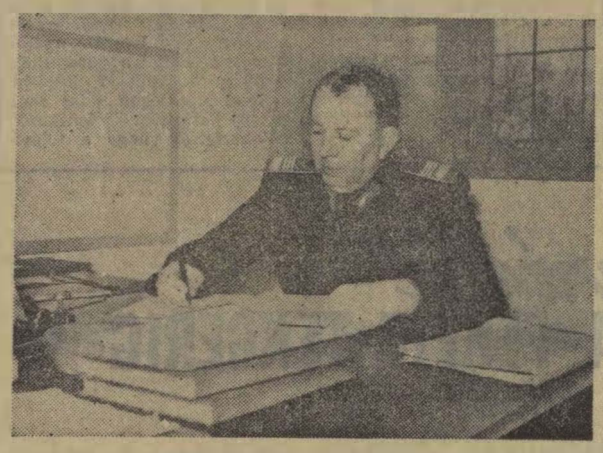
— **Öt újítást adtak be a múlt év második felében** a zalaegerszegi fűtőház motorszerelő ifjúsági brigádjának tagjai. A Diesel-mozdonyok javításának megkönnyítésére két ésszerűsítést is benyújtott a brigád. Az újítások több mint 5000 forint megtakarítást eredményeztek.

— **Jól kezdődött az év Nyékládháza állomáson.** A brigádok januárban is derekasan dolgoztak, s így az állomás túlteljesítette az élüzem célkitűzéseket.

— **A NIKEX Nehézipari Külkereskedelmi Vállalat** levélben mondott köszönetet a Vasúti Főosztály vezetőinek azért a segítségért, amelyet a vasút, a főosztály és a budapesti igazgatóság adott az 1965. évi exportkötelezettségek teljesítéséhez.

— **33 dombóvári gőzmozdonyvezető** tett eddig Diesel-mozdonyvezetői vizsgát. Jelenleg négyen vesznek részt Diesel-tanfolyamon.

A sport kiváló dolgozója



Tóth József munka közben

(Tőzsér Ernő felv.)

A vasutasszakszervezet elnöksége minden évben megjutalmazza a sport kiváló társadalmi aktíváit. *Évenként visszatérő kedves megálló ez a szürke hétköznapok munkájában.* Jólesik felidézni az év eseményeit, jelentősebb állomásait. Ezek a baráti összejövetelek újabb erőt és lendületet adnak a következő év feladataihoz.

Tóth József, a vasutas sportmozgalom egyik régi harcosa is állandó részvevője ezeknek az összejöveteleknek. Ebben a tevékenységében jól ismerik őt Kecskeméten is.

A sportmozgalomba 1935-ben kapcsolódott be, mint tekéző. Első lépéseit a Kecskeméti MÁV SE-ben tette meg. *De nemcsak a sportban, a vasúti szolgálatban is Kecskeméten kezdte pályafutását. Az állomáson teljesít szolgálatot immár 35 éve.* Munkahelyén szeretik és megbecsülik a csendes, halkszavú vasutast.

Mint versenyző, 1940-ben hagyta abba az aktív sportolást, de a tekepályától nem vált meg. Azóta, mint vezető és edző dolgozik a Kecskeméti MÁV SE-nél. Az egyesületnél viselt tisztsége mellett, **mint társadalmi munkás, jelenleg is szervezi és irányítja a megye vasutas sportját.**

Ebben a beosztásban végzett kiváló munkájának eredményeként megválasztották a Megyei Testnevelési és Sporttanács tagjává. Ezenkívül a Megyei Teke Szövetség elnöke.

1959—60-as években a TF edzői tagozatának levelező tagja, és *megszerzi az oktatói képesítést.* Ezzel egyidőben elsőosztályú játékvezetői minősítést kap.

Edzői működése alatt a Kecskeméti MÁV SE tekecsapata 1957-től 1962-ig *öt éven keresztül megnyerte a megyei bajnokságot.* 1962-ben feljutottak az NB II. Keleti csoportjába. Kétéves küzdelem után itt is bajnokságot nyertek és így Kecskemét városának NB I-es csapata lett. Az elmúlt bajnoki évadban azonban kiestek a legjobbak versenyéből. *A másik jelentős eredmény a négyes tekepálya megépíttetése.*

Tóth József most azon fáradozik, hogy a tekecsapat újból visszakerüljön az élvonalba.

T. E.

Kismamák öröme

A könyvelésben megszólalt a telefon.

— A férjed keres! — szólt oda Éva Magdának.



A fiatalasszony átvette a kagylót.

— Szervusz . . . Persze hogy én . . . Nem. Csak kenyeret hozz és 20 deka kolbászt. Tegnapról még van kaposztánk, a gyerekeknek meg parajpürét adok marhamájjal . . .

A szőke Kelemenné felfigyelt.

— Hol kaptál marhamájat? — kérdezte.

— Csecsemő-konzerv! — mondta Magda.

— Valami újdonság?

— Az. De remek! Képzeld csak el, hogy megkönnyíti a második műszakot. Nem kell szakkönyveket búvnod, hogy mit ehet a kicsi, nem kell piacra futkosnod, főzni, passzírozni pepecselni . . . Egyszerűen felbontasz egy konzervet és pillanatok alatt kész a finom étel . . .

— És hogy kell kérni ezeket a konzerveket?

— Bébiétel a neve: Egyelőre tízféle változatban kaphatók. Hogy csak néhány példát említsek: van burgonyás parajpüré, marhamájas parajpüré és marhahúsos parajpüré, aztán teles sárgarépapüré, zöldborsó püré és így tovább. Külföldön már régen ilyen bébipüréken élnek a babák, nálunk azonban csak most kerültek a csecsemőkonzervek forgalomba. Bizonyára ez az oka, hogy még nem hallottatok róluk.

— Biztos vagy benne, hogy elég megbízhatóak?

— No hallod! Minden otthon



kotyvasztott ételnél megbízhatóbbak. Nekünk a gyerekorvos ajánlotta őket: Azt mondja, hogy a gyár ahol készülnek a legmodernebb higiéniai felszereléssel van berendezve. Minden dobozt szigorú orvosi, mikrobiológiai és vegyi ellenőrzésnek vetnek alá, még véletlenül sem adódhat hiba. Amellett ezek a pürék táplálóbbak és vitamindúsabbak is a házilag főzött bébiknél. A modern ételtechnika legújabb módszereivel készülnek, sűrítve tartalmazzák mindazokat az anyagokat, amelyekre a gyerek fejlődő szervezetének szüksége van. És a főzelékpüréken kívül léteznek bébi gyümölcspürék is; almából, birsből, sárga- és őszibarackból. Igazán változatossá tehető a menü . . . Én húszasával, harmincasával vásárolom a dobozokat

— Mennyi püré van egy dobozban? — kérdezte Éva.

— Pontosan annyi, amennyit egy jó étvágyú baba egyszerre elfogyaszt! — felelte Magda. — Ez is nagy előny! Egyébként mi magunk is megkóstoltunk néhány pürét. Mondhatom, nagyon finom. Jó édes, ízletes, teljesen a gyerekek szája íze szerint készül. Csemegeként még a keresztlányom is szívesen eszik belőlük, pedig ő már iskolás. Elhihetitek nekem csodálatos találmány ez a bébipüré . . .

Valóban az. Aki nem hiszi, járjon utána és próbálja ki.



A bébipüré a korszerű csecsemőtáplálás egyik előfeltétele. Minden kismamának ajánlhatjuk.

LEGÚJABB KÜLÖNLEGESSÉG



Ananász KRÉMCSOKOLÁDÉ

100 g FOGY.ÁR: 8,-Ft

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: 75.915.001—K 93
Szikra Lapnyomda

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. MÁRCIUS 18.

Zárjuk szorosabbra sorainkat

Az UIS titkárságának nyilatkozata

A Közlekedési, Szállítási, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének (UIS) titkársága nagy megelégedéssel veszi tudomásul, hogy a legutóbbi hónapok során a világ szakszervezetei túlnyomó többséggel fejezték ki szolidaritásukat a vietnami nép igazságos és hősi harca iránt, amelyet az amerikai agresszió ellen folytatnak.

A szállítási dolgozók állásfoglalása igen fontos hozzájárulást képez a nemzetközi munkásosztály szolidaritásának megszilárdításához. Éppen ezért annál megdöbbentőbb az a határozat, amelyet legutóbb az *Országos Tengerész Szövetség* és a *Dokkmunkások Nemzetközi Szövetségének* vezetői az USA-ban hoztak, amelynek értelmében bojkottálják az *Észak-Vietnamba* árukat szállító hajókat. Ezek a szervezetek még *Johnson* elnökhöz is fordultak és kérték tőle, hogy fokozza Vietnam elleni agresszív háborúját.

Ez a bojkott közvetlen *támadást jelent a kereskedelem és hajózás szabadsága ellen* és igen ártalmas a világ számos országában a tengerészek és dokkmunkások életbevágó érdekeire, mivel ezek az akciók a kereskedelmi forgalom csökkenésére vezetnek és ezzel a dolgozók e kategóriájában fokozni fogják a munkanélküliséget.

A Közlekedési, Szállítási, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének titkársága a legerőteljesebben elítéli az USA Országos Tengerész Szövetségének és a Nemzetközi Dokkmunkás Szövetség határozatát, amely csak az amerikai imperialisták politikáját mozdítja elő. A titkárság felkéri az ITF-et, hogy ne támogassa a Dokkmunkások Nemzetközi Szövetségének és az Országos Tengerész Szövetségnek ezen akcióit, amelyek ellentétben állnak a dolgozók életbevágó érdekeivel és sértik a nemzetközi jogot, valamint a hajózás szabadságát.

Az USA minden tengerésze és dokkmunkása tudja, hogy szakszervezeteik vezetői akkor, amikor támogatják kormányuk imperialista politikáját, *elárulják a vietnami dolgozók érdekeit.*

A szakmai szövetség titkársága felhívja minden ország tengerészét és dokkmunkását, függetlenül azok hovatartozására, hogy

— zárják még szorosabbra soraikat abban a harcban, amelyet érdekeikért, a hajózás és kereskedelem szabadságának megvédéséért, valamint a monopóliumok imperialista politikája ellen e téren folytatnak;

— erősítsék meg és terjesszék ki a vietnami nép iránti nemzetközi aktív szolidaritásukat az általa folytatott harcban saját országok viszonyai által nyújtott lehetőségeken belül;

— mindez egy újabb bizonyságát képezné a dolgozók nemzetközi összetartásának, jogaik és érdekeik megvédésében.

Reméljük, hogy az USA dokkmunkásai és tengerészei vezetőik állásfoglalása ellenére választani tudnak majd *a háború és béke között, a dolgozók és az imperialisták érdekei között.* Meggyőződésünk, hogy az egész világ dolgozói mögé felsorakoznak és elítélik azt a szennyes, agresszív háborút, amely Vietnamban folyik.

Vietnami vasárnap Szombathelyen és Debrecenben

A Szombathelyi Járműjavító Ü. V. Ságvári Endre KISZ-szervezetének kezdeményezésére február 27-én, vasárnap a vietnami nép megsegítésére 6 órás műszakot tartottak.

A nemzetközi harcban olyan időket élünk, amikor a szocialista országok döntő jelentőségű hatást gyakorolnak a békés fejlődésre — hangzott a KISZ-isták felhívása. — E gondolatok jegyében kérték az üzem dolgozóinak erkölcsi és politikai segítségét.

A fiatalok felhívására a vállalat valamennyi üzemrésze megmozdult,

és csak a mozdonyjavító osztálytól 250 dolgozó jelentkezett a vietnami műszakra. De nem maradtak le a kocsijavító osztály, a megmunkáló és karbantartó osztály dolgozói sem.

A vállalat dolgozóinak mintegy 80 százaléka adta tanúbizonyságát annak, hogy a nemzetközi harcban öntudatos, szocialista hazafi, internacionalista módjára dolgozik és munkálkodik a szocialista országok összefogásán, egységén és harcol a három alapvető célért, *a béke megőrzéséért, a gyarmati rendszer szétzúzásáért, és a szocializmus világméretű győzelméért.*

Az üzem dolgozói a vietnami műszak *60 000 forintos termelési értékét* a vietnami nép javára ajánlották fel.

A *debreceni járműjavító* dolgozói március 6-án vietnami vasárnapot tartottak. A műszakban 1305 fizikai, 100 műszaki, 106 ipari tanuló, 31 politechnikai oktatásban részesülő diák és 29 igazgatósági dolgozó vett részt.

A dolgozók közül nagyon sokan vidékről utaztak Debrecenbe.

A műszakban részt vevő dolgozók között ott voltak az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői is.

A járműjavító dolgozói az ünnepi műszak munkabérét, *több mint 40 000 forintot* felajánlották az amerikai agresszorok ellen harcoló vietnami népnek.

A *debreceni fűtőház* motorszerelő műhelyének dolgozói egymás után két alkalommal — március 6-án és 13-án tartottak vietnami műszakot. A motorműhely 30 dolgozója — *köztük két ifjúsági brigád* — az M62—009 és az M62—012-es sorozatú Diesel-mozdonyok revízióját, 4 hengerfej és egy dugattyú cseréjét végezték el. A dolgozók a két vasárnapi műszak bérét a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel.

A nőket köszöntötték



Rödönyi Károly miniszterhelyettes köszönti az ünnepség részvevőit

A nemzetközi nőnap alkalmából március 8-án a vasúti munkában élen járó nődolgozókat köszöntötték a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében. Az ünnepségen jelen volt *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára is. A vasút vezetői és a szakszervezet elnöksége nevében *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója méltatta a nemzetközi nőnap jelentőségét, majd arról beszélt, hogy a vasút különböző szolgálati ágainál dolgozó nők hogyan állnak helyt a munkában.

— *Szeretettel köszöntjük önöket, nődolgozókat, köszöntjük mindenekelőtt az édesanyákat, akiknek áldozatos munkáját nem mérik sem százalékkal, sem kitüntetéssel. Köszöntjük a feleségeket, akiknek nagy részük van abban, hogy vasutas dolgozóink nyugodt körülmények között végezhetik felelősségteljes feladatukat* — hangsúlyozta a miniszterhelyettes, majd befejezésül elismerését fejezte ki a vasutas nőknek és átadta a miniszteri és vezérigazgatói elismeréseket.

A nőnap alkalmából 33 nődolgozó miniszteri, 60 pedig vezérigazgatói dicséretben részesült.

Megnyitás előtt a Közlekedési Múzeum



Az újjáépített Közlekedési Múzeum

(Tőzsér Ernő felv.)

A második világháborúban súlyosan megrongálódott *Közlekedési Múzeum* újjáépítése befejeződött. A múzeum negyedszázada bezárt kapuit, felszabadulásunk 21. évfordulójának ünnepére újból megnyitják.

Az ünnepi megnyitó előtt felkerestük *dr. Mészáros Vince* igazgatót, és megkértük, hogy tájékoztassa a *Magyar Vasutas* olvasóit az újjáépítés nagy munkájáról, valamint a Közlekedési Múzeum rendeltetéséről.

— *A mintegy 3000 négyzetméter alapterületű kiállítási területen több egység foglal helyet. Minden közlekedési ágat reprezentatív anyag képviseli, ennek megfelelően a múzeum nyitó kiállítása nem mutathat minden közlekedési ág területen teljességre törekvő anyagot. Erre tízszer akkora épületre volna szükség, mint a mostani múzeum.*

A vasút az egyetlen terület, amely két csarnokban is kiemelkedő helyet kapott, hűen a múzeum vasutashagyományainak és a magyar vasutak népgazdasági súlyának megfelelően.

A kupolacsarnokban 1848—1918 közötti időszak magyar vasútjának gazdag és érdekes anyagát mutatjuk be, míg a másik nagy csarnok politechnikai jellegű, oktató célzatú kiállításán a gőzgép és a belső égésű motorok közlekedési alkalmazását kifejtve, a gőzmozdony fejlődése és szerkezete, majd a Diesel-, a Diesel-elektromos és villamos vontatású járművek modelljeiben gyönyörködhetnek a látogatók.

A Közlekedési Múzeum páratlan szépségű, műszakilag hű vasúti jármű modell-gyűjteménye európai hírű. Sajnos, az impozáns és újjáépített épület már most, a megnyitás idejében szűknek bizonyult, a meglevő gyűjteményeknek csupán csak a fele kerülhet benne elhelyezésre. A múzeumnak ki nem állított tárgyai, modelljei és metszetei a közlekedési szakoktatási intézetekben és a műszaki egyetemeken szolgálják a közlekedési szakoktatás célkitűzéseit.

A múzeum a két világháború közötti években Budapest leglátogatottabb múzeuma volt. Gazdag és korszerű gyujteménye előreláthatólag a jövőben is százezres tömegeket vonz.

A megnyitás előtt álló múzeumot végigjárva, megtudtuk azt is, hogy a kiállítási csarnokokon kívül *korszerű előadóterem, könyvtár, folyóiratiár, fotoarchivum, rajz- és térképgyűjtemény, valamint megfelelő irodahelyiségek* is létesültek az impozáns épületben.

Örömmel üdvözöljük az ujból megnyíló Közlekedési Múzeumot, amely hűen tükrözi *a közlekedés, a magyar vasút múltját és haladó hagyományait.*

Halácsi Dezső

„Menetrend szerint" épül a Kacsóh Pongrácz úti gyalogaluljáró

A Kacsóh Pongrácz úti vasúti sorompó évek óta zavarta a 25-ös autóbusz közlekedésének menetrendszerűségét. Ezáltal sok bosszúságot okozott az utazóközönségnek. *A főváros illetékes szervei évekkel ezelőtt tervbe vették az 1-es autóbusz útvonalának a sorompóig való meghosszabbítását, s a 25-ös autóbusznak a sorompótól való visszafordítását.* Az átszállás, az eredeti terv szerint a sorompó vasúti útátjáróján át bonyolódott volna le.

A megnövekedett vasúti forgalom azonban a múlt évben arra az elhatározásra késztette a főváros illetékes szerveit, hogy a sorompós útátjáró mellőzésével

gyalogfelüljáró építését vegyék tervbe a vágányok fölött.

A gyalogfelüljáró tervét a *MÁV Vasúttervező ÜV* készítette el. A tervek benyújtásakor azonban javasolta, hogy gyalogfelüljáró helyett gyalogaluljáró épüljön, mert a felüljárónak — *a ceglédi vasútvonal várható villamosítása miatt* — 7,20 m magasan kell lennie a vasúti vágány fölött.

Az 1965. november 12-én megtartott közigazgatási bejáráson megjelent szakemberek egyöntetűen

a gyalogaluljáró építése mellett döntöttek.

A tervváltoztatás az eredetileg 1966. július 1-re kitűzött forgalombahelyezési határidő változatlanul hagyása mellett igen gyors munkát kívánt mind a Vasúttervezőtől, mind pedig a munkálatok kivitelezésével megbízott MÁV Hídépítési Főnökségtől.

Az építkezés — a jó időjárást kihasználva — már február elején megkezdődött. A gyalogaluljáró helyén levő 4 vasúti vágányba pár hét alatt behelyezték az építéshez szükséges 4 ideiglenes hídszerkezetet, melyeken a vasúti forgalom bonyolódik le a gyalogaluljáró építésének időtartama alatt. *A gépekkel gyorsan elvégzett földeltávolítás után március első hetében az aluljáró két alaptestének betonozása már megtörtént*

Üzembe helyezték Rákos állomás integra-dominó biztosítóberendezését

Március 3-án adták át rendeltetésének *Rákos* állomás integra-dominó rendszerű biztosító berendezését. Ez a berendezés a vasútforgalom szempontjából igen súlyos helyzetben levő csomópont üzemét javítja meg. Az állomás Kőbánya-felső felőli oldalán eddig kulcsrögzítős biztosítóberendezés volt üzemben. Igy ezen az oldalon a menetbeállítási munka folyamata néha a 10 percet is elérte. Ezenfelül irányítani kellett a *Rákos—Kőbánya-felső*, a *Rákosszentmihály—Kőbánya-felső* és a *Rákosszentmihály—Rákos* irányokból képzett delta forgalmát is, amely a budapesti körvasút jelentős és nagy forgalmú vasúti összeköttetésének egyik legszűkebb keresztmetszetű szakasza.

Ehhez járul még, hogy a *Miskolc—Nyíregyháza* közötti vonal villamosításával, valamint a *Rákos—Ujszász—Szolnok* vonal két vágányúra történő átépítésével az ország északkeleti forgalma is jelentékeny mértékben Rákos állomáson bonyolódik.

Rákoson a biztosítóberendezés építésével egyidőben jelentős pályakorszerűsítést is végeztek. Ennek során

nagy sugarú kitéröket építettek be, melyeken a vonatok akár 125 kilométeres óránkénti sebességgel is áthaladhatnak a kitérő irányában.

A berendezés méreteire jellemző, *hogy 93 váltóhajtóművet és 64 jelzőt építettek be,* melyek kapcsolási folyamatait 91 jelfogó-ikerállványon, 891 jelfogó egység szabályozza. Az állomás fogadási vágányai szigeteltek, s az említett deltán a szomszédos állomásokig önműködő térközbiztosító berendezés létesült.

A biztosítóberendezés üzemének kiegészítéséül,

korszerű, hangszórós üzemirányító berendezés is létesült Rákos állomáson.

A berendezés műszaki újdonsága a külsőtéri hangszóró-, illetve bemondóoszlopokban, valamint a szolgálati helyeken levő mikrofonszerelvényekben elhelyezett tranzisztor erősítő, amely kis helyigénye és nagy üzembiztonsága révén igen korszerű.

1966. március 20 án

Vasutas operabérlet

Több mint háromhónapos téli szünet után március 20-án az *Operaház Erkel Színházában* folytatódik a vasutas operabérlet. Ezúttal Beethoven: *Fidelio* című operáját láthatják a bérlettulajdonosok. A főbb szerepeket *Andor Éva, Gombos Éva, Bartha Alfonz, Faragó András, Szigeti László, Mészáros Sándor és Ütő Endre* énekli.

Vasutas nők a dombóvári csomóponton

Több mint 300 nő dolgozik a dombóvári vasúti csomóponton a legkülönfélébb munkakörökben. Még olyan beosztásokban is jól megállják a helyüket, ahol korábban kizárólag férfiak dolgoztak. Íme, két férfi vélemény róluk:

— *Vasutas asszonyaink és lányaink a komoly szaktudást igénylő munkakörökben is kifogástalanul dolgoznak. Fegyelmezettek és megbízhatóak. Száz nődolgozónk közül tavaly mindössze kettővel fordult elő fegyelmi probléma* — mondotta *Monori István* állomásfőnök.

— A mozgalmi életben is aktívak nálunk a nők. Közülük kerülnek ki a legjobb bizalmiak, mint *Radics Attiláné, Máy Gyuláné.* Többen tagjai a műhelybizottságok vezetőségeinek. Szakszervezeti bizottságunk tagjaként dolgozik *Gál Gézáné, Nagy Tiborné.* Valamennyien nagyon szorgalmasak — nyilatkozta *Béri Mihály* belső ellenőr, a szakszervezeti bizottság titkárának helyettese.

Akkor hallottuk mindezt, amikor a nemzetközi nőnap alkalmából felkerestük a csomópontot. Hogyan élnek és dolgoznak, elégedettek-e munkájukkal, a szerepkörrel, melyet a csomópont életében betöltenek? Megkapják-e a kellő segítséget és megbecsülést?

Kérdéseinkre szívesen válaszoltak

Fodor Aranka

csapatvezető előmunkással a pályafenntartási főnökség II. pályamesteri szakaszán találkoztunk. *Csapatának nyolc tagjával már elérte a szocialista brigád címet.* Foglalkozása nem kimondottan női munka.

— Hogyan lett pályamunkás?

— *Apám főmunkamester volt. Ő hozott a vasútra. Akkor más munka nem volt, s én ezt is szívesen vállaltam. Amikor előmunkás tanfolyam indult, jelentkeztem. Azután egy női csapat vezetésével bíztak meg. Felépítményi munkálatokat végzünk Dombóvár állomás területén.*

— Aláverő csákánnyal is dolgoznak?

— Az nekünk nehéz lenne — válaszolta Fodor Aranka. — Még nagyméretű lapátot sem használhatunk, csak kicsit, a „borjúszájú" lapátot. *Hézagolást? Kőzúzalékolást végzünk, rendezzük a peronutakat, a vágányokat tisztítjuk és salakot szállítunk, ahová szükséges.* Szeretjük a vasutat, munkakörünket és ha nem is végzünk olyan nehéz munkát, mint a férfiak, azért nem maradunk el mögöttük...

Az állomás kereskedelmi ...kszolgálatánál találkoztunk

Jancsó Lajosné



intézővel, aki már *23 éve vasutas.* Az első nők közé tartozott, akik tisztképzőt végeztek és hat évig forgalmi szolgálattevő volt Dombóvár-Alsón. Most fuvarlevél számfejtő.

— *Ma is emlegetem azt az időt, amikor forgalmista lettem* — mondta Jancsóné. — *Ott van igazán élet, vasutasnak való munka. Ha újra kezdhetném a vasutat, ismét csak forgalmistának mennék.*

Jancsóné pártbizalmi és a műhelybizottság nőfelelőse. Azt is elmondta, hogy náluk a nők nem panaszkodhatnak, mert a vezetők megbecsülik őket és problémaik esetén segítenek nekik. Vele együtt dolgozik

Nagy Tiborné



árupénztáros, a szakszervezeti bizottság póttagja, főként a nőbizottságban tevékenykedik.

— *Van most egy újabb társadalmi munkám is* — újságolta Nagyné. — *Megalakítottuk a pénztárosok szocialista brigádját. Tagjai a személy-, az áru-, az utánfizetési és a számadópénztári dolgozók. Tizenegy nő alkotja ezt a brigádot, a napló vezetését rám bízták.*

— Mi a brigád programja?

— Hibamentes munka, önképzés, fiatal munkatársnők segítése. Brigádvezetőnk, *Gál Gézáné* marxista esti egyetemre jár, három tagunk szakvizsgára készül, egy gimnáziumba jár. A vállalásunkat már megtettük, most a teljesítésen a sor...

Parádi Ferencné

távírász fiatal asszony, hat éve vasutas. Édesanyja és a férje szintén vasutas dolgozó. A munkájáról kérdeztük.

— *Szeretek a távirdában dolgozni. Főleg, amíg megvoltak a régi morse-gépeink. Most telefonnal dolgozunk és ez megnehezíti a munkát. Elfáraszt a hangos beszéd, mire leadok néhány táviratot. S főleg az a rossz, hogy a kis állomások forgalmistái türelmetlenkednek, gyakran kilépnek a vonalból, de az is előfordul,*



hogy a fűtőház, vagy a pályafenntartás veszi el tőlünk a vonalat.

— Mi lenne a megoldás?

— *A telex* — mondta a távírásznő. — *Nekünk már van, de igazán kihasználni nem tudjuk, amíg a kisállomások nem kapnak ilyen korszerű távírógépeket.*

A családra terelődik a szó. Parádinénak két kislánya van. Társasházban laknak két szoba hallos lakásban.

— Nagyon szép otthonunk van, új bútort is vásároltunk. Persze, az adósságunk is sok — mondta nevetve a fiatalasszony.

Dombóvár állomás egyetlen női raktárnoka

Ózdi Edéné,

átmenesztő raktárnok, aki férfiakból álló 11 tagú szocialista brigádot vezet. Immár 14 éve dolgozik ugyanezen helyen és beosztásban. Tavaly kapta meg a kiváló vasutas kitüntetést.

— *Nagyon szeretem a munkámat* — mondta beszélgetésünk alkalmával. — *Szinte kislány korom óta a raktárban dolgozom. Nincs nehéz dolgom, mert az emberek hallgatnak rám és rendesen megy a munka. Nekik köszönhető, hogy mi nyertük el az állomáson elsőnek a szocialista brigád címet. A brigáddal voltunk már tapasztalatcserén a Nyugati ponkon, jártunk Székesfehérváron és Siófokon is.*

A fűtőházban dolgozó nőknek három önálló szocialista brigádjuk van. De más brigádokban is sok nőt találunk. Több éve kiválóan dolgozik

Rajna Józsefné



szocialista brigádja.

— *Brigádunk, amelynek hét vontatási számadó a tagja, négy éve alakult és Hámán Kató nevét viseli* — hallottuk Rajnánétól. — *Szinte teljes létszámmal részt veszünk a mozgalmi munkában is. Krajcárné nőfelelős, Harasztiné bizalmi, Horváthné a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse, Illésné az üdülési felelős. Mi együtt valóságos kis szakszervezet vagyunk.*

Főleg, ha hozzávesszük, hogy Rajnáné a Tolna megyei bizottság nőfelelőse. Sokat dolgoznak lelkesen, egész szívvel.

Lőrincz János

MEGBECSÜLIK A NŐKET

Ferencvárosban már nem puszta szó, hanem valóságban is értelmet nyert a női egyenjogúság. Aktív szerepet kérnek és kapnak itt a nők nemcsak a szolgálati, de a társadalmi munkában is. És a nők élnek is ezzel a jogukkal. Az érdekvédelemtől kezdve a parkosításig széles körben vesznek részt szolgálati főnökségeik életében.

Március 8-án a ferencvárosi fűtőház szakszervezeti bizottsága által rendezett ünnepségen a fűtőház, a szertár és a kocsiszolgálat *mintegy hetven nődolgozója vett részt.*

A nők megbecsülése jutott kifejezésre abban a néhány üdvözlő szóban, mely a szakvonali, illetve a mozgalmi vezetők szájából elhangzott. Hiszen, ahogy öröm az embernek, ha otthon, a szűk családi körben felköszöntik — legalább akkora öröm, ha tágabb családjában, munkahelyén emlékeznek meg róla valamilyen esemény kapcsán. Kivált, ha jó a kollektív szellem azon a szolgálati helyen.

Köln Jánosné

Életmentő forgalmista

Sokan már napirendre tértek felette, de *Dudás József* főellenőr, Kiskunmajsa állomás forgalmi szolgálattevőjének tette mégis szót érdemel. 1966. január 13-án a 7328. sz. vonatot 18.50 órakor menesztette, a menesztés után kijáró szerelvényt figyelte, *amikor egy elkésett utas robogott be az állomásra és a mozgó vonatra akart felszállni.*

A személykocsi elején levő fogódzkodót elkapta ugyan, de a lába a lépcsőről lecsúszott. Dudás József felismerte a helyzetet, odafutott és a könnyelmű férfit bőrkabátjának hajtókájánál fogva elkapta *és az utolsó pillanatban kirántotta a mozgó vonat alól.*

Dr. Palásty István a kiskunfélegyházi járási földművesszövetkezet dolgozója feltápászkodott, és hálásan mondott köszönetet Dudás Józsefnek, élete megmentőjének.

Cserháti József
Szeged

SÍNTÖRÉST OKOZOTT A LAPOS KERÉK

A közelmúltban az egyik tehervonatban futó KY sorozatú kocsinak lapos volt a kereke és a Balaton északi vonalán *nyolc helyen síntörés történt.* A pályafenntartási dolgozók kijavították ugyan a hibákat, így komoly baleset nem fordult elő, de mindez elkerülhető lett volna, ha a laposkerekű kocsit elküldik a műhelybe!

Bognár Károly
Tapolca

A Tanácsköztársaságra emlékezünk

Negyvenhét évvel ezelőtt, 1919. március 21-én — magyar földön először — a dolgozó nép kezébe került a hatalom. Ezen a napon kiáltották ki a *Magyar Tanácsköztársaságot.*

Népünk, munkásosztályunk elsőként követte *Szovjet-Oroszország* munkásainak, parasztjainak példáját, s teremtette meg az első magyar munkás-paraszt államot. E harcot a dolgozó tömegek, a munkásosztály többségének megnyeréséért, a kapitalisták és a földesurak ellen, a kizsákmányolás megszüntetéséért, a szocialista forradalomért vívták! *1919. március 21-e csak azért lehetett a Tanácsköztársaság kikiáltásának napja, mert megelőzte 1918 októbere,* amikor létrejött a magyar proletariátus élcsapata, a *Kommunisták Magyarországi Pártja,* élén *Kun Béla* elvtárssal, akinek a párt megalapításában és a Tanácsköztársaság megteremtésében kiemelkedő helye volt.

A Tanácsköztársaság harcosai, a magyar kommunisták — annak idején a hallatlan erőfeszítések közepette csak megérezték, de jelentőségében felmérni nem tudhatták, milyen általános nemzetközi érvényű mindaz, amit a Duna mentén véghezvittek.

Lenin azonban felismerte, hogy az orosz példának a követése ez. A magyar tanácshatalom megteremtése, a nemzetközi proletárforradalom útja számára új, rendkívül fontos gyakorlati és elméleti következtetésekkel szolgált. Moszkvában éppen a bolsevik párt VIII. kongresszusa ülésezett, amikor megérkezett Kun Béla üzenete, a magyar munkáshatalom megszületéséről.

„... Üdvözletünket átadtam az Oroszországi Kommunista (bolsevik) Párt kongresszusának. A lelkesedés óriási" — válaszolta vissza Lenin.

S nem sokkal később Lenin felvázolta azt a nemzetközi jelentőségű tanulságot, amellyel a magyar munkásosztály a világ minden népének szolgált, amikor elsőnek követte a Nagy Októberi Szocialista Forradalmat, s a döntő pillanatban, a nemzet életének egész tragikus történelmi terhét a vállára vette.

Bizony, hol tartanánk ma, ha akkor nem fog össze az imperialista intervenció, *ha nem tör az országra a 25 évig tartó ellenforradalom.* Ha rávillantjük a Magyar Tanácsköztársaság terveit és cselekedeteit a mai világunkra, akkor látjuk csak igazán, ennek a 19-es vállalkozásnak a nagyságát. Nem volt még egy korszaka a magyar történelemnek, amelyben úgy torlódtak volna az események, a nagy tettek, ahol a tenniakarás ilyen lázas tevékenységben nyilvánult volna meg. Csak egy példa: *1919-ben 133 nap alatt jutott erő, energia még arra is, hogy felvázolják egy dunai erőmű felépítésének elképzelését.* Egy olyan tervet, amelynek megvalósítására majd csak ezután kerül sor. A 133 nap alatt egyformán jutott idő a proletárgyermekek nyaraltatásának megszervezésére, a, közoktatás kiterjesztésének és gyökeres átalakításának megkezdésére, a tervgazdálkodás megalapozására, a Vöröshadsereg megteremtésére.

A tanácshatalom 133 nap után az egyenlőtlen harcban elesett. De emléke, példája mint egy nép ezeréves vágyainak megvalósítása 25 sötét esztendőn keresztül is világított, fenyegetett. A mi szocialista rendünk ma ehhez a példához kapcsolódik. Az alkotásban, a nagy perspektívájú tervek megvalósításában tesz hitet 1919 nagy eszméi mellett.

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter eredményes és példamutató munkásságáért

miniszteri dicséretben

részesítette:

Gajárszki Imréné forg. szolg. tevő, Seregélyes; Fodor Mária fuv. tervellenőr, Békéscsaba; Vas Józsefné, rend. forg. szolg. tevő, Nyugati pu; Gintner Jánosné, pályamunkás, Sátoraljaújhely Pft. Főn; özv. Fekete Jánosné takarítónő, Tapolca; Tarba Andrásné, betan. mázoló, Debrecen Jj. ÜV; Kerekes Istvánné, segédművez. Nyíregyháza fth; Turóczy Istvánné, kisajátítási előadó, Pécs ig; Gönczy Antalné oszt. vez. ápolónő, MÁV Kórház; dr. Borbíró Lászlóné, értékesítési ügyint. Gépjavító ÜV; Kovács Józsefné távírász, Kál-Kápolna; dr. Dénesi Gyuláné előadó, Vasúttervező ÜV; Szalai Ferencné bérellenőr, Bp. ig. Számvit. Főn; Román Józsefné iktató, Nyíregyháza; Szalay Jenőné főelőadó, BVKH; Nagy Mihályné számadó, Közp. Szertárfőn; Lőrentei Irén anyaggazdálkodó, Lepsény; özv. Horváth Imréné segédmunkás, Vác Pft. Főn; Borsi Sándorné ker. hivatalnok Szentes; Medla Imréné forg. keresk. csop. vez. Autófuv. Főnökség; özv. Biczó Jánosné takarítónő, Celldömölk fth; özv. Hári Andrásné fuvardíjszámfejtő, Berente szénpu; Gyarmati Miklósné előadó, Debrecen ig; Németh Zoltánné előadó GYSEV Soproni ig; Koncz Matild üzemelszámoló, Mátészalka Pft. Főn; Básthy Sarolta gépírónő, Bp. ig; Kristóff Ilona önálló tervkészítő, Kitérőgyártó ÜV; dr. Ágotay Lajosné főelőadó, Gazd. Hiv: Timár Ferencné munkaügyi előadó, Utasellátó ÜV: Kecskeméti Sándorné anyagnyilvántartó, TB Ép. Főn; Bölcskey Lászlóné műszak. vez. Adatfeld. Főn; Somogyi Ferencné titkárnő, Nyugdíj Hivatal; Lévai Ernőné pénzügyi ell. Miskolc Jj ÜV.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

vezérigazgatói dicséretben

részesítette:

P. Tóth Lajosné vonatvez. Miskolc tiszai pu; Mészáros Istvánné betanított mázoló Székesfehérvári Jj. ÜV; özv. Kurucz Györgyné lámpakez. Pécs; Oláh Béláné számvit. vez. Kiskunhalas Pft. Főn; özv. Koroknai Józsefné gyermekgondozónő. Szombathely; özv. Gálos Ferencné szénraktárkezelő Hámán Kató Szertár; Egedy Júlia kertész szakmunkás Épfilletfennt. Főn; Hajdu Mária munkás, Miskolc Ép. Főn; Nagy Istvánné menetkedvezm. ügyint. Debrecen; Fenyvesi Józsefné számfejtő Szombathely Számvit. Főn; Kozák Róza előadó I/2. szakoszt; Montag Györgyné termester, Tapolca Szertárfőn; Szalóky Sándorné nyomdai berakó Jegynyomda Főn; Gyöngyösi Józsefné tekercselő Északi Jj. ÜV; Iszak Anna gépkez. Adatfeldolg. Főn; özv. Csendes Józsefné kocsitakarító Miskolc fth; Ocskai Mária segédmunkás Győr Pft. Főn; Balogh Béláné segédmunkás, Miskolc fth; Radnai Györgyné bérszámfejtő, Záhony fth; Gyergyák Jánosné segédmunkás Nagykanizsa Pth. Főn; Csécsei Imréné személyzeti ügyint. Szeged; Nyirkos Sándorné bérelszám. ellenőr Ómiskolc Pft. Főn; Jánka Mária kertészeti munkás, Tapolca Pft. Főn; Honti Györgyné előadó I/3. szakoszt; Fekete Amália takarítónő, TB. Ép. Főn; Kápolnás Gézáné számadósági beosztott Közp. Nyomtatv tár; Brestyánszky Józsefné szabó szakmunkás, Dunakeszi Jj. ÜV; Halassy Emilné gépkezelő Adatfeldolg. Főn; Berényi Erzsébet előadó, Bp. ig; Szoboszlai Jánosné üzemelszámoló, Debrecen TBFF; Páldi Gizella anyagbeszerző Pécs Szertárfőn; Csorba Gyuláné műsz. rajzoló Szabványosító Főn.; Horváth Antalné szem. munkaügyi csop. vez. Kecskemét Pft. Főn; Joó Istvánné konyhai dolg. Komját Aladár Kollégium; Szőrényi Vilmosné diétásnővér Tüdőgyógyintézet, Gittinger Tiborné előadó, Anyagell. Ig.; Szabó Kálmánné hiv. segéd, Építési Géptelep Főn; Pajor Lászlóné oszt. kezelő, I/3. szakoszt; Borbély Lajosné csop. vez. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Neményi Erzsébet anyaggazdálkodó. Hatvan—Füzesabony Pft. Főn; Dékány Jánosné bérszámfejtő Pécs Számvit. Főn; Kiss Károlyné előadó, Szeged ig; Bezák Erzsébet bérelszámoló. Zalaegerszeg fth; Hudetz Józsefné oszt vez. ápolónő, MÁV Kórház; Fábián Zoltánné irodakez. Anyagvizsg. Főn: Bölcskey Sándorné gyors- és gépíró. I/6. szakoszt; Juhász Nyitó Andrásné, bérszámfejtő csop. vez Utasellátó ÜV; Krömmer Edéné titkárnő, Anyagell. Ig; Bihari Sándorné takarítónő, Landler Jj. ÜV: Baitai Károlyné gépíró Bp.-ig; Béres Erzsébet anyaggazdálkodó, Záhony; dr Nánási Lórántné előadó, Járműjavító oszt: Dóczi Lajosné mosoda vez. Házkez Főn; Volf Józsefné betanított fúrós. Szolnok Jj ÜV; Péczeli Dezsőné ügyint. Közp. Számvit Főn: Kovács Lajosné irodakez. Bátaszék; Gyeőry Kálmánné számadó és fizető pénztáros Keleti pu; özv. Bencze Mihályné telefonkez. Bp. Távközlő Fennt. Főn; özv. Sáfi Barnabásné irodakez. Püspökladány fth; Benkő Blanka gyors- és gépíró, I/6. szakoszt.

164 szocialista brigád Somogyban

A Somogy megyei vasutasok 1965-ben jól dolgoztak, 18 állomás teljesítette az élüzem szintet. A feladatok elvégzését *nagymértékben elősegítette a munkaverseny.* A szakszervezeti bizottságok aktívabban vettek részt a munkaverseny szervezésében, irányításában, ellenőrzésében. Az elvégzett munkát a gazdasági és szakszervezeti vezetők közösen értékelték. A felmerült nehézségeket menet közben rendszeresen megtárgyalták és operatív intézkedéseket tettek a hibák megszüntetésére.

1965-ben a Somogy megyei szolgálati helyeken *164 szocialista brigád működött 1887 fővel.*

A gazdasági vezetők szívesen támaszkodnak a szocialista brigádokra.

Fonyod állomáson például a jutalmak elosztásakor a szocialista brigádvezetőket is megkérdezték. *Kaposváron* a kereskedelmi részlegnél a szocialista brigádok sorrendiséget adnak a jutalom elosztásában. *Barcs* állomáson a szocialista brigádok meghatározott összeget kapnak és a brigád tagjai a bizalmiakkal a végzett munka alapján közösen osztják el azt. A gazdasági vezetők a dolgozók áthelyezéseit a brigádvezetőkkel megtárgyalják. Ezekkel a módszerekkel *az üzemi demokráciát fejlesztik, a szocialista brigádok felelősségérzetét, tekintélyét növelik.*

1966-ban Somogy megyében a szocialista brigádok szervezése tovább folyik. Fonyódon, Barcson, Kaposváron „szocialista állomásért", illetve „szocialista üzemrészért" folyik a verseny. *Kaposvár állomás szállítmányozási részlege a termelési tanácskozás határozata alapján elnyerte a „Szocialista üzemrész" címet.*

A munkaversenyben kitűnt dolgozók megfelelő anyagi és erkölcsi megbecsülésben részesültek.

1965-ben 319-en kapták meg a „Kiváló dolgozó" címet.

A munka során azonban hibák is adódnak. A szocialista brigádok naplója nem tükrözi hűen a végzett munkát, a brigádok életét. *A napló vezetését adminisztrációnak tekintik és a naplóba nem vezetik be a történteket.* Javítani kell a szocialista brigádok munkáját, új brigádokat kell alakítani. Nagyobb gondot kell fordítani a brigádnapló vezetésére is. A munkaverseny állásáról, elért eredményekről pedig a dolgozókat tájékoztatni kell.

Dőri János
Kaposvár

A villamosmozdonyvezetők türelmetlensége nem alaptalan

Mint arról lapunk február 1-i számában beszámoltunk, a Keleti fűtőház párt- és szakszervezeti szervei *aktíva-értekezleten vitatták meg a villamos mozdonyok és az utazószemélyzet munkaidejének gazdaságos kihasználását.* Az értekezlet részvevői a célszerű üzemszervezésen alapuló gazdálkodást sürgették. Szóba került az is, hogy hasonló ügyben munkálkodik a budapesti igazgatóság pártbizottsága, de az igazgatóság vezetése is keresi a helyesebb üzemszervezési megoldásokat.

Egy hónappal az aktíva-értekezlet után *Telek Jánossal*, az igazgatóság helyettes vezetőjével — aki az igazgatóság pártbizottsága e tárgyban kiküldött munkabizottságának vezetője is — a villamos mozdonyok gazdaságos felhasználásának legfőbb problémáiról beszélgetünk.

A gazdaságtalan üzemeltetés okai

— Nem alaptalan a dolgozók türelmetlensége a villamosmozdonyokkal való helytelen gazdálkodás miatt — mondotta. *— A gazdaságtalan üzemeltetésnek, a személyzet nagy időveszteségeinek sok okozója van.* A dolgozó villamos-géppark kétharmada között formában közlekedik. E gépek teljesítményét a forda előre meghatározza. Itt teljesítménycsökkenés akkor következik be, ha a tehervonati menetrendszerűség felborul, *ha a társigazgatóságok az elegytovábbítási, vonatösszeállítási rendet nem tartják be.* Sajnos, elég gyakori még ez a rendellenesség. A további szabad gépek kihasználására viszont az a jellemző, hogy a napi gépszám meglehetősen hullámzik, mert *a gépészeti szakszolgálat nem tud folyamatosan a szükségletnek megfelelő villamos gépet biztosítani.* Ennek következtében többször előfordul, hogy úton levő tehervonatokról a gépet le kell venni, egy később induló személyvonat számára. A szabad mozdonyok irányítása a tudományosság helyett szubjektív megítélésen alapszik. A gyakorlatban a szubjektív előrelátás az elsődleges a gépi programozás helyett, amely optimális megoldást nyújtana.

Mindebből következik a mozdonyszemélyzetnek az a panasza, hogy a futóvonatról leveszik és más vonathoz vezénylik őket. E hibát tovább növeli, *hogy a mozdonyszemélyzetet a menetirányító gyakran túlváltatja.* Például a páratlan vonatszemélyzetnek Bicskén kellene váltania, ezért oda utazik. Közben a régi személyzet a vonattal Bicskéről már eljött Budapest felé.

Megoldásra váró feladat a mozdony- és forgalmiutazószemélyzet váltási idejének összehangolása is. Jelenleg mindkettő más időben vált, emiatt az állásidők növekszenek. A gépek kihasználatlanul állnak, a vonatok pedig késve folytathatják útjukat. *Újra szükségessé vált a stabil vonatokra kidolgozni az állandó mozdonyfordulót* és annak következetes betartására minden eddiginél nagyobb gondot kell fordítani. A fordák géptípusainak kijelölése egyre magasabb követelményt támaszt a vontatási szakszolgálat vezetői számára. *A vonatindító rendező pályaudvarok ritkán tudják előre, hogy melyik vonatra, milyen típusú gépet kapnak.* Emiatt nemegyszer előfordul, hogy az előkészített elegyből visszamarad. Ez is gazdaságtalanság.

Ezután arról beszélt az igazgatóhelyettes, hogy a fordák kijelölésénél különös figyelemmel kell kezelni a *budapest—hegyeshalmi* vonalat mert terhelése nem egyenletes. A forgalmi bal vágány átlagban húsz százalékkal terheltebb, mint a jobb vágány. Emiatt a páros vonatok terhelése kisebb és ez szükségszerűen meddő meneteket eredményez.

Elavult menetirányítás

Sok az utazószemélyzet panasza a menetirányítás jelenlegi gyakorlatára. Véleménye szerint megfelel-e a mai követelményeknek a menetirányítás jelenlegi rendszere?

— Vitathatatlan, hogy a menetirányítás a mai formájában maximálisan elavult és rendszerint csak utólagos fényképezésre, regisztrálásra alkalmas. Érdemben forgalomszervezéssel és forgalomirányítással nem foglalkoznak. Ennek is több oka van. Mindenekelőtt az, hogy vasútunk centrális elhelyezése mellett a budapesti igazgatóság területén futó gerinchálózatú fővonalakon naponta 120—240 vonat közlekedik. Ez olyan mennyiség, amellyel egy ember érdemben foglalkozni a kötelezően előírt regisztrálás mellett nem képes.

Az irányító munka másik legnagyobb problémája, hogy egy-egy fővonal fölött nem egy irányító, hanem 2—3 igazgatóság irányítója diszponál. Ez nagymértékben hátráltatja a villamos mozdonyok gazdaságos kihasználását. Ennek következménye például, hogy *általános népgazdasági vasúti érdek helyett az igazgatóságok önös érdeke érvényesül.* A miskolci igazgatóság, hogy be ne duguljon, a vonatokat csak a budapesti igazgatóság határáig hozza, onnan visszafordítja gépeit. Sok az üres menet emiatt. *A rossz módszer persze hamar ragad.* Ezt a káros módszert a mi igazgatóságunk is eltanulta a miskolciaktól.

— Mit tesz az igazgatóság a hibák megszüntetése érdekében? Milyen változásokra lehet számítani a közeljövőben?

Az igazgatóság intézkedett

— Napok kérdése csupán, hogy a Hatvanban és térségében lakó villamosmozdonyszemélyzet jelentős részének váltását Hatvanban vagy közelében oldjuk meg. Ugyanebben az időben a budapest—hegyeshalmi vonal felső térségében dolgozó villamos gépek hetenkénti esedékes kezelését Budapestről a győri fűtőházba helyezzük át. Mindkét intézkedés kedvezően hat majd a személyzet munkaidejére és a gépek gazdaságos futására. Természetesen ezzel az intézkedéssel számos üzemszervezési és szociális kérdés rugalmas megoldása vár a külszolgálati és igazgatósági szakemberekre.

Intézkedéseinkkel korántsem oldottunk meg mindent. A megoldásokban — szakembereink mellett — az elkövetkező időkben is támaszkodunk a gyakorlati munka tapasztalataival rendelkező forgalmi és vontatási utazószemélyzetre.

— A gazdasági mechanizmus vitái most zajlanak szerte az országban. A vasúti munka kiforrottsága ellenére mechanizmusunk néhány kérdése mérlegelésre vár. A tárgynál maradva az igazgatóságok trakcionálási határainak, igazgatósági határoknak, néhány üzemszervezési és ügyviteli kérdésnek beható vizsgálatára van szükség — mondotta befejezésül az igazgatóhelyettes.

K. J.

Lelkiismeretes vasutas

A következő dicséretes eset még február végén *Alsóörsön* történt. A 1144/a vonat az állomáson várakozott, amikor a szomszédos vágányról az 1168-as számú tehervonat *Balatonfüred* felé indult. A tehervonat egyik Kz kocsiján a fék nem engedett ki, a kerekek csúsztak a sínen. *Gyurka Miklós* tapolcai vasutas, az 1144/a vonat kezelője észrevette ezt. és gondolkodás nélkül leugrott a szerelvényről, hogy a már elég gyorsan gördülő kocsi oldózsinórját meghúzza.

Mindez pár perc alatt játszódott le. A fék kiengedett, s a kocsi simán gördülhetett a szerelvényben.

Bognár Károly
Tapolca

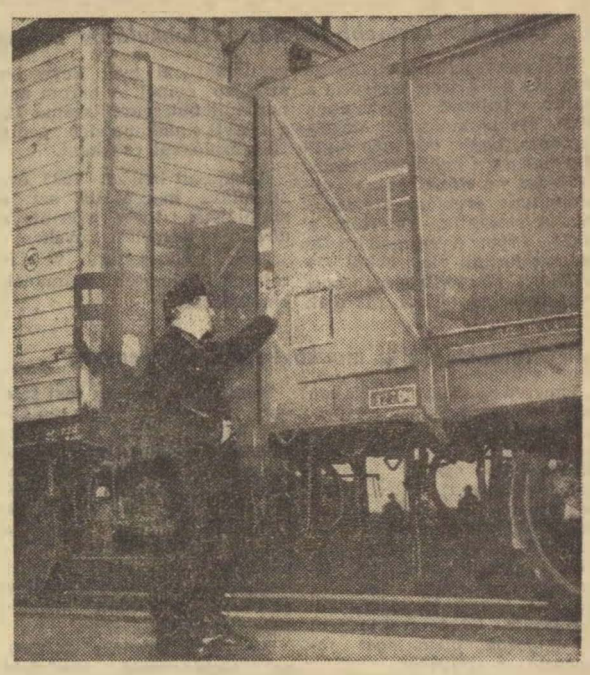
Magukénak érzik a vasutat

A termelési tanácskozások tapasztalatai Ferencvárosban

Hosszú ideje azon tanakodtunk *Bencze Lajos* állomásfőnökkel, vajon hogyan tudnánk röviden bemutatni *Ferencváros pályaudvar* mozgalmas életét. Minél többen jöttünk össze, annál komplikáltabbá vált kikeveredni a javaslatok tengeréből.

Aztán megállapodtunk.

A gépek, a berendezések, a vagonok, az automatika mögött az embert keressük. Az embert, akinek keze nyomán vagy gondolatain keresztül működik ez a hatalmas apparátus.



Ambróz József kocsimester a kocsik bárcáját ellenőrzi a rendezőben

(Hemző Károly felv.)

Kitünő a hangulat

— Az állomáson most olyan a hangulat, amilyen már évek óta nem volt — mondja Bencze Lajos. *— Nagyon jó érzés tudni, hogy dolgozóink ennyire magukénak érzik a vasutat. Örülnek a sikereknek, mérgelődnek, ha valami nem úgy megy, mint ahogyan szeretnék. Az egyéni problémák másodrendűvé váltak. Még egyszer csak azt tudom mondani, nagyon jó érzés ezt az aktivitást tapasztalni.*

Örülnek... mérgesek... az egyéni problémák másodrendűek... magukénak érzik a vasutat.

Érdekes, értékes gondolatok ezek. Érdemes keresgélni, ami mögötte van. Előtte azonban tanúskodjon a jelzők valódiságáról egy szám: *a február második felében megtartott termelési tanácskozásokon csaknem ezer ember vett részt.* Az előbbi szavak igazát a felszólalók hosszú sora bizonyítja.

Apró bosszúságok

Őket kerestük meg, a termelési tanácskozások részvevőit. *Ambróz József* kocsimester nagyon őszintén mondja.

— Engem az apró dolgok bosszantanak a legjobban. A Diesel-mozdonyok teljes kihasználására törekszünk, de hogy minden lehetőt megtegyünk, Gubacs és a Nyugati rendező között jobb összhangra van szükség. Ha például Gubacs szolgálattevője tolót kér, a második tartalékról is leveszem a gépet, hogy azt a pár perces munkát elvégezze. Mérges vagyok azonban, amikor — nem egy esetben — Gubacson félrevezetnek, mert sokszor fél órákat is áll a gép kihasználatlanul. Úgy nem megy előbbre a dolgunk, ha becsapjuk egymást.

Váradi Gábor térfelvigyázót hallgatom. Nem is titkolja, hogy érzése szerint az élüzem cím városmányosai. Minden mondatában azt szeretné, ha ez a siker tovább fokozódna. Véleménye szerint *az intézkedési tervben megjelölt feladatok a jó munka biztosítékai.*

A jó dolgok mellett van a tarsolyában olyan is, amely sürgős vizsgálatot követel. *Elmondja, hogy a III. torony épülete és a jelzők elavultak.* A vonatok bejárásánál a zárójelzés hiányos, és ember nélkül történik. Ez súlyos baleseteszélyt rejt magában, s az ilyen vonatok fogadása nagyon sok időt vesz igénybe.

Az ő szavai mögött is érződik, amit az állomásfőnök így fogalmazott: *az embernek gondja lett a vasút.*

A dolgozók törődnek munkájukkal

Újra az állomásfőnök szobájában ülünk. Nézegetjük a termelési tanácskozások jegyzőkönyveit.

— Dolgozóink törődnek a munkájukkal — mondja az állomásfőnök —, *mert ezeken a tanácskozásokon egy sor olyan problémát vetettek fel, amelyeken változtatni kell. Mindennel törődnünk kell, ha azt akarjuk, hogy az emberek ezután is elmondják, ami a szívüket nyomja. Nem szabad semmit sem félvállról kezelni. Ha valaki a tisztítóolajért bírál bennünket, azt is olyan komolyan kezeljük, mintha a gépállásokról vagy szervezeti hibákról lenne szó.*

A dossziéjára mutat. Kötetnyi gépelt oldal. A jegyzőkönyvvezető tömör fogalmazása csak távlata, sűrítménye annak, amit a ferencvárosi vasutasok ezeken a tanácskozásukon elmondtak.

Találomra kihúzok egyet: felvételtet a „C"-túr termelési tanácskozásán... A... beszámoló után vita. A vita végén pedig a feljegyzést érdemlő válaszok:

Gólya elvtársnak igaza van. A legszigorúbban kötelezzük az állomásokat és a vonatvezetőket a sorba szedett számadások hozatalára és kezelésére.

Deák elvtársnőnek a rádiószobában felszerelünk két villany hősugárzót...

Parádi elvtárssal egyetértünk, tudjuk, hogy a guritógépek nincsenek kihasználva...

Egy másik: *a fűtőháznál van elég 520-as gép, ha valamelyik elromlik, azonnal cseréljék le...*

Visszaadom a jegyzőkönyveket. Megint eszembe jut, amit beszélgetésünk elején az állomásfőnök mondott:

Örülnek... mérgesek... az egyéni problémák másodrendűek... a ferencvárosi vasutasok magukénak érzik a vasutat.

Pászt Róbert

Versenytársuk az élüzem szint

Kiváló eredményekkel zárta a második ötéves tervet Pécs állomás

Amikor Pécs állomáson *Gerecs István* állomásfőnöktől múlt évi munkájuk eredményéről érdeklődtünk, válaszként egy vaskos jelentést tett elénk az asztalra.

— Nemcsak a múlt évi munkát értékeltük már, hanem a második ötéves terv során elért eredményeket is összegeztük — mondotta az állomásfőnök. *— Kitűnik ebből, hogy bár a munka évről évre növekedett, állomásunk dolgozói mindig igyekeztek „felnőni" a feladatokhoz.*

Nézzük a jelentést. A második oldalon táblázat szemlélteti, hogy Pécs állomás az élüzem feltételek dolgában minden tényezőt teljesített, illetve túlteljesített 1965-ben. A személyvonati menetrendszerűségben 100,6, a tehervonatok menetrendszerűsége 102,3 százalékos volt. Kocsitartózkodási eredményük 103.2 százalék, kocsikihasználásuk 101,7 százalék. Vonatközlekedési tervüket 108,2 százalékra teljesítették.

Javult a munka minősége

A második ötéves terv során *34,8 százalékkal növekedett a személyforgalom*, s a munka minőségének javulását mutatja, hogy ugyanakkor 52.4 százalékkal nőtt a rendesen indult vonatok száma. Jelentősen növekedett Pécs állomás teherforgalma is.

A menetrend szerint indult tehervonatok száma, beleértve az átállítós meneteket is, csaknem megháromszorozódott. A helyi építkezések ütemének lassúbbodása, valamint a közúti forgalom fejlesztése következtében a mozgatott árutonna mennyisége csökkenő tendenciát mutatott. Amiről a számok nem beszélnek, azt így mondta el az állomásfőnök:

— Elért eredményeink az állomás dolgozóinak szorgalmát dicsérik. A szocialista munkaversenynek nálunk szép hagyományai vannak. A múlt évben 11 szocialista brigádunk volt 161 taggal. *Kertész Károlyné* főintéző, *Rajna Géza* vonatvezető és *Végh József* segédellenőr szocialista brigádja már harmadik éve teljesíti e versenymozgalom követelményeit. Forgalmi dolgozóink állandó érdeklődése közepette folyt a múlt évben a három tur versenye. Közülük a *Kincses* tur bizonyult a legjobbnak.

A pártalapszervezet, a szakszervezeti bizottság és Pécs állomás KISZ-szervezete különösen az emberek nevelésében nyújtott hatékony segítséget a szakvonali vezetésnek. Ennek nyomán is javult a munkafegyelem, erősödött a dolgozók összefogása a szolgálati feladatok pontos végrehajtásában.

— Milyen az állomás kapcsolata a társszolgálati ágakkal — kérdeztük.

Jó a kapcsolat a társszolgálati ágakkal

— Erről csak jót mondhatok, pedig nem nézzük el egymás hibáit. Ha néha elromlott valamelyik tolatómozdony, a pécsi fűtőház azonnal gondoskodott a kicseréléséről. Ha szükséges volt, arra az időre is adtak kisegítő gépet, amíg a tartalék szerelni ment. A pályafenntartásnak technológiánk operatív módosításával mi segítettünk, hogy zavartalanul végrehajthatták a vágányjavításokat. A szertár az előírt időn belül kirakja a részére érkezett anyagokat és gyorsan visszaadja nekünk a kocsikat. Mi ezt azzal segítjük, hogy pontosan végezzük a kocsik beállítását.

Az *elért eredmények fényét kissé homályosítja, hogy az állomás baleseti helyzete nem romlott ugyan, de nem is javult.* A rakodásoknál történt a legtöbb üzemi baleset. Az előidéző legfőbb ok: *a figyelmetlenség.*

A részlegenként megtartott első negyedévi termelési tanácskozásokon Pécs állomás dolgozói arról szóltak, hogy tovább javítják eddigi eredményeiket. Versenytársaik az élüzem szintek — ezeken igyekeznek felülkerekedni.

(Lőrincz)

Kertelés nélkül

Jegyzetek egy termelési tanácskozásról

Kiskunhalas állomás termelési tanácskozásán sok szó esett a vezetők és a dolgozók kapcsolatáról, a megváltozott helyzetről. A szolgálati hely dolgozóinak közös megbeszélése tovább javítja a szolgálati hely munkáját. A tanácskozáson először azokkal a hibákkal foglalkoztak, amelyek befolyásolják nemcsak az állomás, hanem az igazgatóság munkáját is.

Igy esett szó a személyszállító vonatoknak a bejárati jelzőknél történő *indokolatlan feltartóztatásáról, a személyvonatok előfűtésének rendszertelenségéről.* Nem kielégítő az utazó közönség tájékoztatása és a tehervonatok összeállítása sem. Gyakori, hogy egyes vonatokat rendezetlenül továbbítanak.

Tény, hogy még mindig vannak hibák, de korántsem olyan nagymérvű k. mint az előző év hasonló időszakában. Figyelemre méltó az is, hogy *a káresetek száma egy harmaddal, a balesetek száma pedig 20 százalékkal csökkent.* Az állomás dolgozói a tehervonatok átlagos terhelését 73 tonnával teljesítették túl. A műszaki kocsitartózkodási norma az előző évinél 8,6 százalékkal jobb. Ezt az eredményt növelni is lehetne, ha a felelős reszortosok a helyi kocsik kezelésére nagyobb gondot fordítanának. *Ez a fontos munka kicsúszott az ellenőrzés alól, mert a felelősök csak az érkezett kocsik beállításával törődnek.* A már kiürült kocsik kihúzására azonban kevés gondot fordítanak.

Mindent figyelembe véve, a kiskunhalasiak jól dolgoztak. Javult a vasutasok és a szállíttatók viszonya is. Ezt bizonyítja, hogy 71 százalékkal kevesebb volt a kocsiálláspénzes kocsik száma, mint a múlt évben.

Az állomás dolgozói 1965-ben elérték az élüzem szintet.

Sziládi Sándor

NAPIRENDEN

a vasút baleseti helyzete

1965-ben kevesebb halálos és csonkulásos baleset történt, mint 1964-ben

Szakszervezetünk elnöksége március 4-i ülésén tárgyalta a vasút baleseti helyzetének 1965. évi alakulását. Megállapította, hogy *bár még mindig magas a balesetek száma, 1965-ben az előző évhez viszonyítva javulás mutatkozik.* A statisztika szerint a múlt évben a vasúton 5076 baleset fordult elő, *ebből 50 halálos, 17 csonkulásos baleset volt.* Az előbbi 13-mal, az utóbbi 21-gyel kevesebb az előző évinél. A három napon túli balesetek száma 12, a kiesett munkanapoké pedig 10 százalékkal csökkent.

A baleseti helyzet 1965. évi alakulása megcáfolja azt a szemléletet, mely szerint a növekvő termelési tevékenységnek szükségszerű velejárója a balesetek számának emelkedése.

Intenzívebb a munkavédelmi tevékenység

Ismeretes, hogy 1965-ben nagy munka hárult a vasútra, a vasutasokra. A korábbi éveknél nagyobb feladat megoldása több eszköz igénybe vételével történt. Ezért csak egy szükségszerű fejlődés kezdeti kiindulópontjának tekinthetjük a kedvezően alakult baleseti helyzetet. Ez egyben bizonyítja azt is, *hogy tervszerű nevelőmunkával igenis lehet csökkenteni a dolgozók biztonságát fenyegető veszélyeket.*

A helyzet javulásához szilárd alapot biztosított *az Elnöki Tanács 34-es sz. törvényerejű rendelete, valamint a SZOT elnökségének a szakszervezetek munkavédelmi tevékenységéről hozott határozata.* Megjelenésük óta a vasút területén is intenzív munkavédelmi tevékenység vette kezdetét.

A baleseti helyzet súlyosságát látva, a gazdasági vezetést is arra késztette a rendelet, *hogy behatóbban foglalkozzanak a vasút baleseti és munkavédelmi helyzetével,* illetve konkrét intézkedést tegyenek a balesetek csökkentése érdekében. A *Vasúti Főosztály* szakmai kollégiuma, de az igazgatóságok is foglalkoztak a balesetmegelőzéssel. *Szigorú utasítást kaptak a szakosztályok, az igazgatóságok osztályai a végrehajtó szolgálat munkavédelmi tevékenységének javítására.* Mind gyakoribb a szolgálati vezetők rendszeres beszámoltatása az irányításuk alá tartozó munkahely baleseti helyzetéről, a dolgozók élet- és munkakörülményének javítására tett intézkedésekről.

A baleseti helyzet alakulása alapján a 3. szakosztállyal közösen sor került a *pécsi* és a *debreceni* igazgatóság tevékenységének vizsgálatára. Tapasztalatainkat az igazgatóságok és a megyei bizottságok vezetőivel közösen értékeltük, javaslatokat tettünk a fennálló hiányosságok megszüntetésére.

A munkavédelmi tevékenység általános fejlődéséhez jelentős mértékben hozzájárult az a körülmény is, hogy a munkavédelmi hálózatban működő *szakvonali és szakszervezeti munkavédelmi szakemberek továbbképzése rendszeressé vált.* Ma már munkavédelmi felügyelőségünkön, a Vasúti Főosztályon, az igazgatóságoknál és a területi bizottságoknál működő munkavédelmi felügyelők és előadók többsége elvégezte, illetve jelenleg végzi a SZOT felsőfokú munkavédelmi tanfolyamát.

Legfőbb ok a fegyelmezetlenség

Joggal vetődik fel a kérdés, hogy ennyi intézkedés után *miért van még mindig olyan sok üzemi baleset?* Választ erre akkor kapunk, ha elemezzük a balesetek előfordulásában közreható tényezőket.

A vizsgálati anyagok tanulmányozása során azt a következtetést vontuk le, hogy a balesetek előfordulásában *továbbra is jelentős mértékben közrehat a fegyelmezetlenség és figyelmetlenség, az előírások és utasítások túlzott lebecsülése, az ellenőrzésre jogosult szervek munkájának hiányossága, és bizonyos mértékben a műszaki feltételek hiánya.* Ezt bizonyítja az is, hogy a balesetek túlnyomó többsége nem a legfiatalabb korú és szolgálati idővel rendelkező dolgozóknál történik.

Nem sikerült még azt sem megvalósítani, hogy a szolgálati helyek vezetői a részlegvezetőket rendszeresen beszámoltassák a munkavédelmi irányító és ellenőrző tevékenységükről. *Egyes vezetők hajlamosak arra, hogy a „mindenáron" történő teljesítés érdekében szemet hunynak a munkavédelmi előírások betartása, megkövetelése fölött.*

Az Elnöki Tanács 34/1963. sz. törvényerejű rendelete számos munkafegyelmet szilárdító intézkedés végrehajtására ad lehetőséget a szolgálati vezetőknek. *Sajnos, kevesen élnek azzal, hogy azt a dolgozót, aki a figyelmeztetés ellenére sem utasítás szerint dolgozik, a munkától eltiltsák.* Ezzel részesévé válnak a balesetek előidézésének. Minden szolgálati helyen el kell érni, hogy a vezetők érezzék kötelességüknek a dolgozókról való fokozott gondoskodást.

A dolgozót hibáztatják

Nem megnyugtató az sem, hogy a balesetek többségénél továbbra is *a dolgozókat marasztalják el.* Még olyan esetekben is, amikor egyébként a balesetet követően műszaki intézkedéseket foganatosítottak, a dolgozót hibáztatják. *Gyakori hogy hasonló baleset megelőzése érdekében csupán a sérült, esetleg valamennyi dolgozó újbóli oktatását tartják csupán szükségesnek.* Utalnunk kell arra is, hogy a balesetek vizsgálatát követő felelősségre vonás leggyakrabban és nem indokolt módon, a sérültre hárul, természetesen az összes ezzel járó anyagi követelményekkel.

Jó példa erre, hogy bekövetkezett balesetek miatt 1949 esetben indítottak fegyelmi vizsgálatot és 922 esetben a sérültet marasztalták el.

Hiba az is, hogy a balesetek kivizsgálásával, fegyelmi tárgyalásaival kapcsolatban *a megállapítások kevesen utalnak arra, hogy milyen műszaki, szervezési intézkedésekkel, neveléssel lehetne elejét venni hasonló balesetek megismétlődésének,* függetlenül attól, ki volt a hibás.

A harmadik ötéves tervidőszakban a legnehezebb fizikai munka kiküszöbölésére irányuló törekvés, a korszerű közlekedési eszközök egyre nagyobb számú alkalmazása mellett elsődleges feladatként jelentkezik az ezekkel járó munkavédelmi követelmények kidolgozása, előírása, biztosítása. A szakszolgálat irányító és ellenőrző szerveinek, de nem utolsósorban szakszervezeti szerveinknek is arra kell törekedni, hogy a vasút területén csökkenjen a balesetek száma.

1966-ban eddig 16 halálos baleset történt! Ez is mutatja, hogy a megelőzést illetően még sok a tennivaló.

Berta István,
a munkavédelmi felügyelőség vezetője

Mit kell tudni

a jogerős fegyelmi határozat felülvizsgálatáról

Közel fél éve lépett hatályba a vasutas dolgozók új fegyelmi szabályzata. A szabályzatot helyesléssel és megértéssel fogadták a dolgozók, vezetők, központi és külszolgálati vasutasok egyaránt.

A szabályzat megjelenését megelőzően a *Magyar Vasutas* hasábjain tájékoztatót adtunk a legjellemzőbb vonásokról, és a többi között a felülvizsgálati lehetőségekről is.

Már most megállapítható, hogy *az új fegyelmi szabályzat minden vonatkozásban beváltotta a hozzá fűzött reményeket,* elősegítette a munkafegyelem megszilárdítását, előnyösen szolgálta a fegyelemre, az utasításszerű munkára való nevelés fontos ügyét.

Természetesen korai volna még arról beszélni, hogy ez az egyes szolgálati helyeken, igazgatóságokon mennyire mérhető konkrét számokkal. Erre is sor kerül a közeljövőben. Egy azonban bizonyos, *a fejlődés kétségtelen.* Hogy mégis adunk egy rövid áttekintést, annak egyetlen oka van, mégpedig a felülvizsgálatokkal kapcsolatban felvetődő és még *ma is jelentkező meglehetősen súlyos munkatöbbletet.* Ez a munkatöbblet nem azért okoz gondot, mert jogos problémát is tartalmaz, hanem elsősorban azért, mert a fegyelmi szabályzat szerkezete, szelleme azt teljesen feleslegessé teszi, és így mint szükségtelen, zavarja a munkát.

A fegyelmi szabályzat ismerete és ismertetésének hiánya miatt *még ma is sokan keresik fel felülvizsgálati kérelmükkel a miniszter és a miniszterhelyettes elvtársakat vagy más vezetőket* anélkül, hogy igénybe vették volna a valamennyi, esetleges panaszra okot adó hiba ellen alkalmas jogorvoslatot. Emiatt — anélkül, hogy az egész fegyelmi szabályzatot értékelnénk — szükséges erről a témáról néhány gondolatot kifejteni, és újból felhívni a figyelmet: *miért vált szükségessé a felülvizsgálati intézmény módosítása?*

Előbb néhány gondolatban arról, hogy *milyen okok miatt tartalmazott miniszteri felülvizsgálati lehetőséget a korábbi fegyelmi szabályzat?* A többi között azért, hogy ezzel a korábban burjánzó túlkapásokat, törvénysértéseket lehetőleg kiszűrje, ezenkívül a fegyelmi szervek szakértelmének hiányosságaiból fakadó esetleges hibákat helyre lehessen hozni.

Gyakorlatilag a felülvizsgálat nem volt más, mint egy harmadik fokozatú eljárás. *Ez azonkívül, hogy sokszor indokolatlanul elnyújtotta az eljárást, ezzel vezetőknek, dolgozóknak egyaránt sok felesleges munkát okozott, és még más hibákhoz is vezetett.* Az esetleges mentesítést jó munkához kötötte, azonban a jó munkát igazoló helyi szervek kezéből a döntési jogot kivette, holott az igazolással együtt a mentesítést is meg lehetett volna adni. Ez — azonkívül, hogy a döntést az alapügy helyétől a lehető legmesszebbre tette — még azzal a „kényelmes" helyzettel is járt, hogy a felelősséget a felsőbb szervekre lehetett hárítani, mondván: *„én igazoltam a jó munkát, de a döntésről nem tehetek".*

Jelenleg több okból

nincs szükség a korábbi rendszer fenntartására. Szükségtelen azért, mert a fegyelmi szabályzat önmaga is *három, kettő vagy egy év után — a fegyelmi büntetés súlyától függően — mentesít a hátrányos következmények alól.* Ezt a mentesítést, a korábbi fegyelmi szabályzatban is megkövetelt jó munka igazolása esetén a helyi szolgálati főnöktől lehet kérni, aki meg is adhatja még akkor is, ha például rangfokozat visszaadásával jár a mentesítés. Ez a mentesítési lehetőség nincs határidőhöz kötve, illetve a jogszabályszerű mentesítés határidején belül bármikor megadható.

Az új fegyelmi szabályzat ilyen intézkedése már magában foglalja az új gazdasági irányításnak azt a fontos alapelvét, hogy *ott kell eldönteni a dolgokat, ahol azok történtek,* illetve ha a felelősséget megköveteljük valakitől, akkor a döntési jogot is adjuk meg számára.

Ha az ügytől minél távolabb hozzuk a döntést, az a dolog természeténél fogva nem lehet olyan alapos és objektív, mint ott, ahol az történt.

Arra napjainkban már nincs szükség, hogy a helyi szolgálati vezetőktől óvjuk a törvények betartását, vagy szakértelmüket kétségbe vonjuk. Erre bizonyítéknak, szinte valamennyi, az utóbbi időben meghozott fegyelmi határozat. Ezek a határozatok döntő többségükben megvalósítják azt a kettős elvet, melyet a fegyelmi szabályzat célul tűzött ki, mégpedig *a fegyelmezett munkára nevelést és az elkövetett hiba következményei alóli történő mentesítést.*

Természetesen az elmondottakon kívül más biztosítékok is szolgálnak a törvényes, a jogszabályszerű eljárás lefolytatására. Így lehetőség van új eljárás kezdeményezésére vagy akár ügyészi óvásra is.

A felülvizsgálati kérelmek

nagy száma még mindig azt bizonyítja, *hogy nem tanulmányozzák kellő alapossággal a fegyelmi szabályzatot, de a dolgozókkal sem ismertetik meg a szabályzat adta jogokat és kötelességeket.*

A fentiekben arra kívántam felhívni a figyelmet, hogy ne okozzunk mindaddig túlterhelést egy sor intézménynek és hivatalnak — amiért később esetleg bírálattal illetnék, mert más ügyeket háttérbe szorítana —, amíg a rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségekkel valaki nem élt.

S. J.

S. O. S.

Életveszélyes a komáromi fűtőház épülete

A vita öt éve tart. Azóta szaporodnak az akták, a bosszúságok, s növekszik az elkeseredés.

Öt éve annak, hogy a komáromi fűtőház tetőszerkezetét szálgerendákkal aládúcolták, mert az 1870-es években épült, régi épület bizony elhasználódott.

Vita, vitát követ

Lapunk 1964. március 15-i számában *már felhívtuk a figyelmet az aládúcolt fűtőház baleseti veszélyére.* Ennek is már két éve. S azóta vita vitát követ, de végleges döntés még nem született.

A győri pályafenntartási főnökség véleménye szerint az aládúcolt fűtőház minden pillanatban összedőlhet.

— *A munka emiatt nem állhat meg* — mondja *Buócz Sándor* fűtőházfőnök. — *Pedig ilyen körülmények között nehéz dolgozni. Nagyon sok a baleset, a kézsérülés, mert a javításra beállt mozdonyok mellett közvetlen ott állnak az oszlopok.*

— Miért ez a huzavona?

— *A városi tanácsot már régen foglalkoztatja a fűtőház „kitelepítése" — mondván, rontja a városképet. Ezt pedig mi nem akarjuk. Azonkívül vita van a tervekkel is.*

A tervek műanyag tetőre készültek, de az építőipari hatóság sem az első-, sem a másodfokon nem fogadta el, tűzveszélyesnek tartották. Utasították a vasutat az áttervezésre. A tervmódosítás azonban a mai napig sem történt meg.

Sorolni lehetne tovább a sok-sok kellemetlenséget, gáncsoskodást, amelyek fél évtizede késleltetik a fűtőház átépítését.

Felelőtlenség

A budapesti igazgatóságnak is meg kellene érteni, hogy ilyen körülmények között *súlyos felelőtlenség embereket dolgoztatni.* Vagy van egyetlen vezető is, aki mindezért vállalja a felelősséget?

Van egy olyan határozat, mely szerint március 15-én meg kell kezdeni a fűtőház lebontását. De hát mindez csak papíron van. *Miért nem szereznek ennek a határozatnak érvényt?*

Miért? — Csupa kérdés és csupa felkiáltójel. 430 emberről van szó, olyan dolgozókról, akik ilyen körülmények között is teljesítették tervüket, eleget tettek kötelességüknek.

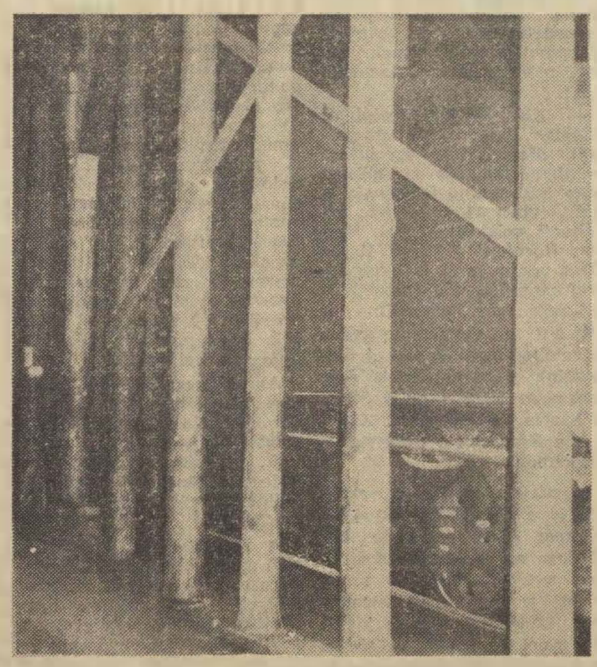
A fűtőháznál jelenleg 45 nagy teljesítményű mozdony van. Azonkívül *Celldömölk, Székesfehérvár és Szombathely* 424-es gépei is itt szerelnek. Ha kell, javítják is azokat. Azonkívül Komárom a csehszlovák—magyar áruforgalomban is jelentős szerepet játszik.

Ezek olyan érvek, amelyeket figyelmen kívül hagyni nem szabad. Nem szabad, mert ez egymagában is indokolná a fűtőház régóta esedékes korszerűsítését.

De ennél többről van szó. *Az ott dolgozók életbiztonságáról és egészséges munkakörülményéről.*

Erről pedig a vasút vezetőinek nem szabad megfeledkezni.

(szerényi)



Így fest az aládúcolt fűtőház
(Tőzsér Ernő felv.)

Kevesebb a baleset

Hatvan állomás utazószemélyzete a napokban tartotta meg termelési tanácskozását. *Pásztor József* vezénylőtiszt beszámolójában hangsúlyozta, hogy az utazószemélyzet tagjai eredményesen dolgoztak.

A múlt évhez viszonyítva *csökkent a balesetek száma is.* Halálos és csonkulásos baleset nem volt.

A termelési tanácskozáson értékelték a 28 szocialista címért küzdő brigád munkáját. A múlt évi eredmények alapján *19 brigád nyerte el a szocialista címet* és a vele járó pénzjutalmat. 9 brigád munkáját a brigádnapló vezetésének elmulasztása miatt nem értékelhették.

Az állomás szakszervezeti bizottsága úgy döntött, hogy ebben az évben *egységes brigádnaplót rendszeresít,* és év közben is ellenőrzi a brigádnapló vezetését.

Baleseti krónika

1966. február 19-én Székesfehérvár állomáson — a 2. számú toronynál — a VIII. vágány folytatását képező Börgöndi bejáró vágányra érkező 9198. sz. vonat elütötte az ott salakozást végző Kaszab Jánost. Nevezett olyan súlyos sérülést szenvedett, hogy 24-én meghalt. A vizsgálat, valamint a felelősség megállapítása folyamatban van.

★

1966. február 25-én a székesfehérvári kocsijavító műhely területén a fűtőház létszámába tartozó Szücs Lajos másodéves ipari tanuló halálos balesetet szenvedett. A munka megkezdését követő eligazítás során Ress János iparitanuló-oktató kíséretében Szücs Lajos, Fekete Zoltán, Nemes Tibor elindultak a javításos kocsik megkeresésére. A kocsijavító területére érve, míg Ress János oktató a javításos kocsik bárcáival volt elfoglalva, addig Szücs Lajos a kocsik közé ment és megkezdte a csavarkapocs javítását. Időközben azon a vágányon, az állomás egyik tolatócsapata mozgást végzett s eközben érte Szücs Lajost a halálos baleset, amelyért felelősség terheli Porkoláb Miklós művezetőt, Virág Márton csoportvezetőt, Ress János iparitanuló-oktatót és Körmendi János tolatásvezetőt is.

★

1966. március 1-én Vizafogó állomáson Hegyi Ferenc forgalmi szolgálattevő, állomásfőnökhelyettest állomásbejárás közben a VI. sz. őrhely mellett, a 34-es váltó keresztezésénél elütötte az M 44084. sz. tartalékgép. Hegyi Ferencet a mentők fejsérüléssel szállították a Koltói Anna baleseti kórházba, ahol 8-án belehalt sérüléseibe. A baleset vizsgálata során megállapítást nyert, hogy Hegyi Ferenc a dolgozók felhívása ellenére — hogy keveset kelljen gyalogolnia — egy mozgó kocsisorra fellépett. A kocsisorról való leugrás pillanatában nem vette észre az M 44084. sz. tartalék gépjét, annak ütközőjébe került s a gép a másik vágány felé lökte. A balesetért a sérült hibáztatható.

Ifjúsági eszperantó világkongresszus Pécsett



A magyar eszperantista fiatalok — köztük a vasutasok is — nagy lelkesedéssel készülnek az idén *július 23—30 között Pécsett megrendezésre kerülő 22. nemzetközi ifjúsági eszperantó kongresszusra.* Harminc országból mintegy ezer eszperantista fiatalt várnak a szép dunántúli városba.

A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség ifjúsági tagozata csak néhány éves múltra tekinthet vissza. A vasutas fiatalok az elmúlt években jelentékenyen hozzájárultak a szövetség eredményeihez. A pécsi kongresszusra több országból érkeznek vasutas fiatalok is, különösen a francia fiatalok érdeklődnek a kongresszus iránt. Kellemes és hasznos szórakozást ígér a rendező bizottság által összeállított program. Hogy csak néhányat említsek: *nemzetközi művészest, a pécsi balett műsorának megtekintése, kirándulás Harkányfürdőre.*

A kongresszus célja, erősíteni a fiatalok között a barátság eszméjét, elősegíteni a nemzetközi kulturális kapcsolatokat, megismertetni külföldi barátainkkal hazánk legszebb tájait, a magyar ifjúság, a vasutas fiatalok életét, munkáját. Reméljük, hogy a kongresszus résztvevői kellemes emlékekkel térnek majd vissza hazájukba.

A magyar vasutas eszperantista fiatalok a külföldről érkező ifjú kollégáikat nagy örömmel várják erre a nagy jelentőségű világtalálkozóra, melyre nagyon találó a „mikro-VIT" elnevezés.

Dr. Ferenczy Imre

41 ÉV A VASÚTNÁL

Imre János 1925-ben került a vasúthoz. 1925-től 1931-ig hatszor bocsátották el az állásából, de szíve mindig visszavágyott. 1931-ben véglegesítették. 1933-ban előmunkás-tanfolyamot végzett, és ebben az évben lett órabéres váltóőr. *Veszprémvarsány* állomásra helyezték, majd később *Bakonybánkra* került.

Imre Jánost szerették, becsülték, mert szorgalmas dolgozó volt. Tanította, nevelte a fiatalokat. Az igazgatóság szorgalmáért kiváló dolgozó oklevéllel és jelvénnyel tüntette ki.

Nyugdíjba vonulása alkalmával ezután is kívánunk hosszú, nyugodt békés életet.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Közvetlen kapcsolat az olvasókkal

Egy szakszervezeti könyvtár munkájáról

Egyhónapos könyvtári gyakorlatomat *a MÁV Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Ház* könyvtárában töltöttem el. Ez idő alatt módom volt betekinteni a könyvtár életébe.

A könyvtár feladata a vállalat mintegy 3000 dolgozójának olvasási igényeit kielégíteni. A könyvtár gyűjtőköre — a műszaki kiadványokat kivéve —, úgyszólván mindenre kiterjed. *Az állomány 60 százaléka szépirodalom, 20 százaléka ismeretterjesztő és tudományos irodalom, a többi ifjúsági irodalom.* A könyvek száma a legutóbbi leltározás szerint 7670 darab. Az állomány megfelel a követelményeknek. Elég sokoldalú és sok az új, időszerű kiadvány. A beruházási keret évi 17 000 forint, s ez az összeg elegendő arra, hogy a könyvtár a magyar könyvkiadás új műveit megvásárolja.

A nyílt polcokon elhelyezett könyvek közül

az olvasók szabadon válogathatnak,

s a kulturáltan berendezett helyiség szinte csábít a helyben olvasásra.

A könyvtár vezetője *Radnóti Károlyné*, közel másfél évtizede dolgozik ott. Olvasóival közvetlen kapcsolatot épített ki Szinte mindegyiknek ismeri az érdeklődési körét, tudja, ki mit és mennyit olvas.

A könyvtári tagok szívesen fogadják a gondos kiszolgálást. *Egy-egy látogató mindig annyi könyvet visz el, amennyit óhajt. Nem egyszer láttam, hogy 6—7 könyvet is kölcsönöztek azzal az indokolással, hogy a családtagoknak viszik.* A statisztika nem tükrözi reálisan az olvasók tényleges számát. A fenti számadatot befolyásolja az az alapvető probléma, amely minden üzemi könyvtár életében nehézséget okoz: *azaz a bejáró munkások könyvvel történő ellátása.* Az Északi dolgozóinak több mint a fele a környező falvakból jár be. Ezek a dolgozók többnyire kiesnek a könyvtár hatósugarából. Az adott problémát a könyvtár vezetője úgy próbálja megoldani, hogy létrehozott az üzemben 7 letéti könyvtárat. Ezeket a letéteket társadalmi könyvtárosok vezetik, akik önként vállalták, hogy dolgozó társaiktól jóformán karhajtásnyira, közvetlen a munkahelyre viszik a könyveket. E módszer a könyvtár és a dolgozók közti kapcsolatot mélyíti el.

Most

a legaktuálisabb feladat

a szocialista brigádok támogatása. Ők nemcsak a termelékenység növelését és az önköltség csökkentését tűzték ki célul, hanem emellett arra is törekszenek, hogy ápolva a közösségi szellemet, kialakítsák az új szocialista életformát, s ennek megfelelően szakmai, politikai és általános műveltségüket gyarapítsák. Természetesen a szocialista brigádok vállalásainak tervszerű segítése visszahat a könyvtári munka egészére: *növekszik az olvasók száma, emelkedik a forgalom, s ami a leglényegesebb, a brigádokkal való foglalkozás, maga után vonja a könyvtári munka színvonalának emelkedését.*

A könyvtár konkrét segítsége a szocialista brigádmozgalom számára abban mutatkozik, hogy *a könyvtáros részt vesz a brigádvezetők értekezletein és segít kulturális jellegű vállalásaik megfogalmazásában.* Az érdeklődés felkeltésére olvasótervet készített. A kulturális felajánlást tevő brigádtag ugyanis szívesebben vállal rendszeres olvasási feladatot, ha érdeklődési körébe vágó témák olvasóterveit teszik elébe. Minél nagyobb a választék, annál nagyobb a lehetőség arra, hogy a dolgozó ki tud választani egy-egy témakört és annak könyveit folyamatosan olvassa. Az olvasótervben ilyen témakörök szerepelnek: *a második világháborúról szóló regényirodalom, mai magyar prózairodalom, tájékozódjunk a természettudományok világában.*

A könyvtárnak az üzem dolgozóival jó a kapcsolata. E kapcsolat kialakításában jelentős szerepet játszik a művelődési ház vezetősége és az üzem szakszervezeti bizottságának segítőkészsége. E két szerv és a könyvtáros együttműködésének köszönhetők az eddigi eredmények.

Az olvasók között sok az általános iskolás is. A könyvtárnak a MÁV-telepi iskolával kapcsolata van, s hogy a kis iskolások érdekeit is képviselik, arra a legjobb bizonyíték az 1965. december 8-án rendezett

író—olvasó-találkozó,

amelyre *Dékány András*t, az ifjúsági irodalom egyik kiváló képviselőjét hívták meg.

Számomra hasznosan telt el a gyakorlat, ugyan „kis" könyvtárba kerültem, de minden munkafázist végeztem, s így átfogó kép alakult ki bennem egy jó szakszervezeti könyvtár életéről.

Kamancza Mária

A jelző tilosra áll

Székesfehérvár állomás szakszervezeti bizottsága és a nyugdíj-előkészítő albizottság nemrég 36 nyugdíjba vonuló forgalmi dolgozót köszöntött. Az ünnepségen nem volt rangjelzés, egyforma volt minden dolgozó, a vonatvezető, a tolatásvezető, a jegyvizsgáló, egyformán köszöntötték, búcsúztatták őket a társadalmi szervek és a szolgálati vezetők.

De nemcsak azokat a dolgozókat köszöntötték, akik több évtizeden keresztül teljesítették kötelességüket, hanem a helyetteket is, akik segítették őket munkájukban.

Négy évtized sok-sok emléke elevenedett fel. *Az utasítások, a vasút törvénye már csak emlék,* és emlék ma már az is, hogy egy-egy dolgozó milyen körülmények között került 30—40 esztendővel ezelőtt az akkor sokat jelentő jó munkahelyre, a vasútra.

Hosszú éveken át nem volt megszokott ébresztési idő. *Nem számított, hogy hajnal, éjszaka vagy este volt.* Ha jött az értesítés, búcsúztak a családtól.

Egy emberöltő sok-sok apró, de jelentős emléke elevenedett fel a búcsúztatón, és néha a megöregedett arcokon az elérzékenyülés jelei mutatkoztak.

Mindig az élenjártak, tanították, irányították a fiatalokat. Ott voltak az elsők között, amikor a lerombolt országot, munkahelyüket, a vasutat kellett újjáépíteni, hogy megindulhon az ország vérkeringése. Most búcsúztak. Az ébresztőórát nem kell már beállítani. *A jelző számukra végleg vöröset mutat.*

— Székelyhidi —

Elismerést, rangot szereztek

Jubileumi bemutatót tartott a Törekvés népi táncegyüttes



A Törekvés táncegyüttes

Az *Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házának* táncegyüttese ötéves fennállása alkalmából jubileumi előadást tartott. A több mint félezer muzsika- és tánckedvelő néző között a budapestieken kívül sokan felutaztak vidékről, Szolnokról és a Veszprém megyei Tapolcáról is.

A jubiláló fiatal együttes *hónapok óta lelkesedéssel, szorgalommal készült a bemutatkozásra.* A több mint kétórás műsorban közismert koreográfiákban, magas színvonalú előadásában gyönyörködhetett a szép számú közönség. Az új bemutatónak szánt *Kürner—Manninger M.* Kalotai legényese, a *Kürner—Kovács K.* Üveges, *Albert—Manninger Gy.* Új feldolgozású cigánytánc, és a *Vujisics—Manninger* Alföldi képek című táncai egyaránt nagy elismerést váltottak ki a nézőtéren. A közönség vastapsa is a produkciók színvonaláról tanúskodott. *Arról, hogy egy fiatal, mindössze 5 esztendős együttes küzdelmes, de eredményes munkájával elismerést, rangot szerzett Budapesten a népitánc-szerető vasutasok között.*

A műsorban előadott táncok színvonala, a rövid fél évtizedes múlt után az ország egyik legjobb vasutas népitáncegyüttesévé avatta a lelkes közösséget.

Az együttes jó teljesítményéből külön kiemelkedik a *Várkonyi* házaspár, *Magas Imre* és *Bruner Béla* szép stílusú táncmunkája. A tánckar színvonalas előadását lendítette az együttes hangulatos és jó összhangzású, felkészült népi zenekara, az elismert és kedvelt népdalénekesek, *Madarász Katalin, Bojtor Imre* és mások.

A színvonalas műsor végén a szakszervezet budapesti bizottsága elnöksége és a vállalat szakszervezeti bizottsága nevében *Baranyai Zoltán*, a művelődési ház vezetősége nevében pedig *Vadas Lajos* köszöntötte az együttest.

(kovács)

ÁRVERÉS

— Alig használt aktatáska! Kikiáltási ára öt forint. A jelenlevők licitálnak.

— Nyolc, tíz, húsz . . .

— Húsz forint először, húsz forint másodszor, senki többet harmadszor.

A Miskolc Tiszai pályaudvaron negyedévenként rendeznek nyilvános árverést. Olyan tárgyakat értékesítenek, melyeket az utasok a vonatban, vagy a vasút területén hagynak és nem jelentkeznek érte.

Szinte nem érkezik olyan személyvonat Miskilc Tiszai pályaudvarra — mondja Habony Sándor —, melyben valamilyen tárgyat nem felejtettek volna.

A talált tárgyak statisztikája érdekes képet mutat. Míg 1955-ben csak 680 darab tárgyat vesztettek el az utasok, addig 1965-ben már ez a szám 2533-ra emelkedett. Tíz év alatt tehát csaknem négyszeresére nőtt a feledékeny utasok száma.

A rekordot az aktatáskák viszik, majd az ernyők, a kalapok és a sálak következnek. A nők feledékenyebbek, mint a férfiak. Ezt a soksok női ernyő, sál és kesztyű is bizonyítja.

A talált tárgyak között az újtól a használhatatlanig minden megtalálható. Akadnak ritka dolgok is, mint például csempész áru. műfogsor, műláb. Érdekes, hogy kevesen jelentkeznek az elhagyott tárgyakért. 1965-ben az elvesztett 2533 tárgy közül alig 500-nak jelentkezett a gazdája, a többit árverezni kell. Akad olyan károsult is, aki az elhagyott értékéért nem mert jelentkezni, mert a bőröndjében mintegy 20 ezer forint értékű csempészáru volt.

A miskolci igazgatóság területén elhagyott értékeket, ha csak illetéktelenek kezébe nem kerül — a Miskolc Tiszai pályaudvarra küldik, ahol három hónapig őrzik. Ez idő alatt ki nem váltott tárgyakat elárverezik. Ha a talált dolgokban cím van, úgy a vasút annak alapján értesíti a tulajdonost.

Kisvárdai János



Hangverseny a Zeneiskolában

A vasutasszakszervezet *központi zeneiskolájában* a közelmúltban rendezték meg a tanév harmadik növendékhangversenyét. Az iskola zongora-, klarinét- és hegedűtanszakainak 30 növendéke adott számot felkészültségéről, fejlődéséről. *8—19 év közötti lányok és fiúk sikeres bemutatkozása volt ez a házi hangverseny a szülők és nagyszámú érdeklődő előtt.*

Kellemes és színvonalas másfél óra volt ez a hangverseny.

A kisebbek közül *Varga Andrea* II., *Laurencsik Ildikó, Szirányi Zoltán, Boros Edit* III. és *Benson Vanda* IV. osztályosok, a felsőbb osztályokban *Hardicsai Géza* és *Mészáros Sándor* IV. osztályos növendékek felkészültsége érdemel említést. Külön dicséretes *Harter Mária* I. és *Gyurkovics Katalin* III. osztályos tanulók szanvonalas előadása, valamint a nagyobbak csoportjából *Farkas Ildikó* zongorajátéka.

(kj)

Kismamák figyelem:
ITT A BÉBI PÜRÉ!

1959 februárjában így írt az Élet és Tudomány:

„A gyermeknek megfelelő tápértékű és vitamin-tartalmú ételekkel s változatos étrend szerinti táplálása az évnek nem minden szakában megy könnyen. Egyrészt a gyermekételek legfőbb alapanyagai — a főzelékfélék és a gyümölcsök — az évnek csak egy-egy szakában kaphatók friss állapotban. Másrészt a gyermekételek helyes összetételének megválasztása és szakszerű elkészítése hozzáértést és megfelelő konyhai felszerelést kíván. A helyes gyermekétkeztetésnek kérdéseit célszerűen megoldhatjuk a gyermeki (bébi) ételkonzervek gyártásával. Így a szülő az év bármely szakában kellő összetételű, jól elkészített és szakszerűen tartósított gyermekételeket vásárolhat, hogy az anyatejen kívül vagy azzal együtt ezeket is etethesse csecsemőjével . . . Az iparilag fejlettebb országokban már általánossá vált a gyermekétel-konzervek fogyasztása . . ."



A kismamák elolvasták a cikket és felsóhajtottak:

— Mindez nagyon szép! De hát nálunk nem kapható bébikonzerv . . .

Nos, ma már kapható. Megérkezett a boltokba a bébiknek való zöldborsó püré, sárgarépapüré, burgonyás parajpüré, marhamájas zöldborsópüré, marhamájas parajpüré, tejes sárgarépapüré, tejes parajpüré, marhahúsos parajpüré, marhahúsos zöldborsópüré, marhahúsos sárgarépapüré, meganynyi tápláló, vitamindús csemege a kicsinyeknek. Ugyancsak bő választékban állnak rendelkezésre a már bevált, népszerű bébi gyümölcspürékonzervek: az alma-, birs-, őszibarack- és sárgabarack-pürék.



Mi az előnyük ezeknek a bébipüré-konzerveknek?

Válaszul hadd idézzünk ismét a tudományos lapból, amely szerint a bébikonzervek gyártásánál:

„Csak elsőrendű, friss nyersanyagot használnak fel. Változatosságra és a táplálóérték növelésére törekszenek. A konzervek nagyobb biológiai értékét a gyors feldolgozás során a levegő oxigénjének távoltartása, valamint a mesterséges vitamindúsítás biztosítja . . . A készítményeket jó minőségű kis dobozokba zárják, mert így a gyártás és a tárolás alatt zamatukat jól megőrzik és nem kapnak mellékízt. A gyártást és a késztermeket szigorú orvosi, mikrobiológiai és vegyi ellenőrzésnek vetik alá."



Mindezen túlmenően nagy előnyük a bébikonzervekenek az is, hogy megkönnyítik a második műszakot, hiszen segítségükkel a csecsemők minden „menüje" pillanatok alatt elkészíthető.

Ezúton tanácsoljuk minden kismamának, hogy próbálja ki a bébi-püré-konzerveket. Érdemes!

PÁLYÁZAT

Abból a célból, hogy ezzel is lehetőséget teremtsünk a szakszervezeti aktivistáknak véleményük nyilvánítására, és elősegítsük tapasztalataik hasznosítását, pályázatot hirdetünk. A pályázat témája a következő:

Véleménye szerint a gazdasági vezetés mely területein (milyen kérdések eldöntésébe, megoldásába) kell és lehet bevonni a dolgozókat és hogyan?

A pályázatok terjedelme 100—200 sor legyen.

A pályázatok beküldésének határideje: *1966. április 15.*

A pályázatokat a szerkesztő bizottság által felkért szakértő bizottság értékeli, az eredményeket a Munka júliusi számában ismertetjük, s ekkor kezdjük meg a nyertes pályázatok közlését is.

A legjobb dolgozatokat az alábbi díjazásban részesítjük:

I. díj: külföldi üdülés

II. díj: kéthetes üdülés (családos)

III. díj: 20 kötetes könyvtár

IV—X. díj: könyv-, illetve tárgyjutalmak

Kérjük, minél többen vegyenek részt pályázatunkon, hogy tapasztalataikkal elősegítsék céljaink elérését.

MUNKA SZERKESZTŐ BIZOTTSAGA

Felszolgáló- és szakácstanulók vetélkedője

Az Utasellátó az idén is megrendezte *a harmadéves felszolgálók és szakácstanulók terítési, illetve főzési versenyét.* A Keleti pályaudvar kultúrtermében megrendezett versenyen az ország különböző részéből 12 felszolgáló-, 12 szakácstanuló és 3 fiatal technikus vett részt. Nem volt könnyű feladatuk, mert a zsűriben olyan kitűnő szakemberek foglaltak helyet, mint *Turós Lukács*, a háziasszonyok ismert tanácsadója és számos neves vendéglátóipari szakember.

A felszolgálók terítési versenyében az I. díjat *Hegedüs Albert, Breller György* és *Bürge Árpád* büféasztala nyerte. A II. díjat *Nagy István* és *Horváth Árpád* „úrasztala", a III. díjat *Fekete László* és *Lángfalvi Gyula* diplomaasztala kapta.

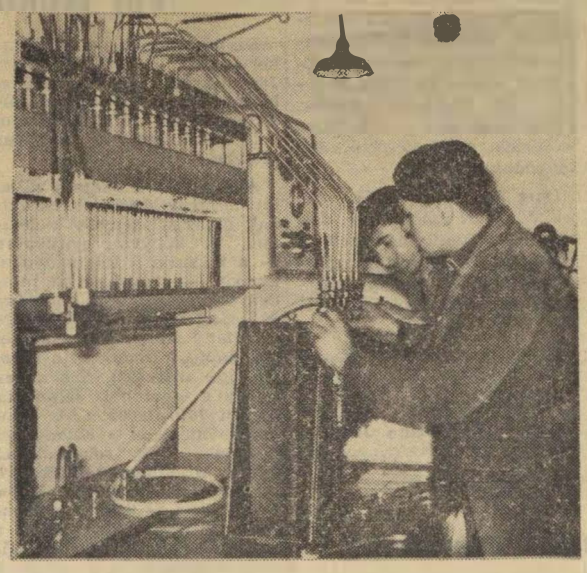
A szakácsok között *Szauer Mária* volt a legügyesebb. A II. helyen *Nyul Károly*, a III. helyen pedig *Lovas Éva* és *Romhányi István* végzett. A három csinos technikus, *Kevey Mária, Szmolnik Ivonne* és *Varga Józsefné* egy esküvői asztal terítéséért kapott elismerést.

A díjakat, illetve jutalmakat *Gróf József* az Utasellátó igazgatóhelyettese adta át a fiataloknak.



A zsűri Hegedűs Albert, Breller György és Bürge Árpád felszolgálók büféasztalának ítélte oda az első díjat. Középen a három fiatal, mellettük Szauer Mária, a szakácsverseny első helyezettje
(Hemző Károly felv.)

Fejlettebb technika, nagyobb termelékenység



Hossó Mihály az új próbapadon befog egy munkadarabot
(Tőzsér Ernő felv.)

A szentesi fűtőháznál a motorok karbantartását és javítását a motorüzem javítórészlege végzi. A fiatal kollektíva *Harmati István* és *Tóth Imre* mérnökök irányításával az új technológiák bevezetésén fáradozik. Céljuk a fejlettebb, korszerűbb gépek beállítása, alkalmazása.

A javítóüzem a közelmúltban magyar gyártmányú befecskendező szivattyú próbapadot kapott.

— Mit tud ez a gép? — kérdeztük *Hossó Mihály* szocialista brigádtagot, akire az új gép kezelését bízták.

— *A gazdaságos üzemanyagfelhasználás nélkülözhetetlen alapja. Csak ezzel a géppel állítható be az egyenletes üzemanyag adagolás.*

A gyár egy állvánnyal szállította a gépet, ami azt jelenti, hogy csak egy típushoz alkalmazhatták. Hossó Mihály átalakította, s így most már alkalmas más típusú gépekhez is. *Ezáltal gazdaságosabban, termelékenyebben dolgoznak a motorszínben.*

Megoldották a homok szárítását is. A nemrég bevezetett homokszárító berendezés segítségével gyorsan jutnak jó minőségű homokhoz.

Új esztergapadot is kaptak. A gépműhelyt most már saját elképzeléseik szerint korszerűen átrendezhetik. A jobb helykihasználás érdekében a padokat ferdén, egymással párhuzamosan helyezték el. Ezzel jobb megvilágításhoz jutottak és a munkadarabokat is könnyebben megmunkálhatják.

Legközelebbi tervük, hogy a motorszínt is átrendezik, korszerűsítik.

T. E.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

8. számból: 103 377 1966. I/3. C. A dolgozók egészsége és testi épsége védelmével kapcsolatos kérdéseket szabályozó utasítás egyes rendelkezéseinek módosítása.

9. számból: 130 938/1965. I/2. B. Az államvasúti dolgozók kinevezéséhez, valamint munkakörbe sorolásához szükséges vasúti és azzal egyenértékű szakképesítések című utasítás kiterjesztése.

10. számból: 104 603/1966. I 2. B Az igazolatlan mulasztás törvényes következményeire vonatkozó 119 052/1960. I 2. B. sz. rendelkezés módosítása.

131 184/1965. I 3. B. Munkajogi anyagi felelősség a munkaviszony keretében okozott károkért.

105 619/1966. I/3. C. A vasutas dolgozók 1966. évi hastífusz elleni kötelező védőoltása.

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál, Volosinovszki János, Debrecen; Dóri János, Kaposvár; Kisvárdai János, Antal József, Miskolc; Ugiyai Sándor, Nyékládháza; Bognár Károly, Tapolca; Cserháti József, Szilágyi Sándor, Szeged; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kovács István, Szombathely; Szűcs Ferenc, Hatvan; **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Várfalvy Gyula, Gyékényes; Szelle Ferenc, Szob; Fóki István, Budapest; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szabó József, Szár: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— **Miskolc I. kerületi 1 szoba komfortos tanácsi lakásomat elcserélném budapesti (lehetőleg a Déli pu. környékén) hasonlóra, esetleg ráfizetés-sel nagyobbra.** Érdeklődni lehet: Visnyovszki Józsefnénél, Bp. Déli pu. Nyugdíj. nyilvántartó. 51—98 telefon.

— **Elcserélném Dunaharasztin közvetlen a vasútállomásnál levő MÁV szolgálati kertes, nagyméretű két szoba összkomfortos lakásomat hasonlóra, vagy egy szoba komfortosra, Budapest területén. Cím: Kóncz Dénes, Dunaharaszti, Dózsa György út 73.**

HÍREK

Nem adják a jelzést

A közelmúltban — hallgatóként — résztvettem egy bírósági tárgyaláson, ahol egy vonatvezető volt a vádlott. Az történt, hogy az egyik budapesti megállóhelyen egy női utas csonkulásos balesetet szenvedett azért, mert a vonatvezető a hátsó jegyvizsgáló jelzése nélkül adott engedélyt az indulásra.

Az ügy vizsgálata és a bűnösség megállapítása a bíróság feladata. Csak azért említem az ügyet, mert ez esetben a bíróság rendkívül nagy fontosságot tulajdonított annak a jelzésnek, melyre egyes jegyvizsgálók fittyet hánynak. Nem veszik komolyan a 32. számú „Indulásra készen" jelzést, azt csak hosszú fütyülgetés vagy kiabálás után adják, valahogyan úgy, mintha az nem a jegyvizsgáló feladata lenne.

Jóllehet az F 1 sz. utasítás 147. pontja kimondja, hogy „Az indulásra készen" jelzés azt jelenti, hogy a vonat elindításának a vonatkísérők szempontjából nincsen akadálya.

Az egyetlen mondat világosan megmagyarázza a jelzés jontosságát mind az utazóközönség, mind a vonat menesztő forgalmi szolgálattevő szempontjából. A jegyvizsgálat mellett az is kötelessége a „kalauznak", hogy az állomásokon figyelje a forgalmi szolgálattevő felhivás jelzését és ha a vonat indulásának nincs akadálya, úgy haladéktalanul — kiabálás és fütyülgetés nélkül — adja nappal kar magasan tartásával, éjjel fehér világú jelzőlámpával a jelzést.

Ne várják meg, hogy a bíróság magyarázza meg a jelzés fontosságát!

— lyf —

— **Új, modern felvételi épületet adtak át** rendeltetésének a múlt év végén a jugoszláviai Vinkovce állomáson. Az állomás építésével párhuzamosan végezték el a pályaudvar teljes rekonstrukcióját, egyidejűleg elkészült három fedett peron is az aluljárókkal. Így az utasok biztonságosan közlekedhetnek a felvételi épület és a vágányok között.

— **Harminc nyugdíjas vasutast búcsúztattak** a közelmúltban Miskolc tiszai pályaudvar Vörösmarty Klubjában. A kedves családi ünnepségen a szakszervezeti bizottság ajándékokat és jutalmakat adott át a nyugdíjba vonulóknak.

— **461 vasúti kocsit raktak ki** az elmúlt év utolsó negyedében az ifjúsági KISZ-brigádok a szegedi igazgatóság területén. A társadalmi munkában 967 fiatal vett részt.

— **Valamennyi tervfeladatukat teljesítették 1965-ben Rákosrendező állomás dolgozói.** A tehervonatok terhelésénél az előírt 98 százalék helyett 104 százalékot értek el, 2,3 százalékkal teljesítették túl a menetrend szerinti indítást, a kocsitartózkodási időnél pedig a meghatározott 86 százalékkal szemben 90,5 százalékos eredményt értek el. Eredményesen dolgoztak a szocialista brigádok is. S az egymás közötti versenyük ösztönzően hatott az egész kollektíva teljesítményére.

— **48 szocialista brigád** teljesítette 1965. évi vállalását az ómiskolci pályafenntartási főnökségnél. A szocialista brigádmozgalomban 800 dolgozó vesz részt. A szocialista pályamesteri szakasz címet hét szakasz nyerte el.

— **Szocialista szerződést kötött** a MINERALIMPEX Külkereskedelmi Vállalat a KPM I/8 B olajkocsi intézőségével. A szerződés értelmében a MÁV gyorsan továbbítja, a felhasználók pedig azonnal fogadják a kőolajtermékeket. Ezzel az együttműködéssel lényegesen csökkent a kocsiálláspénz és növekedett a hasznos fordulók száma.

— **Az építőanyagok előszállításával foglalkoztak Zalaegerszegen** a megyei szállítási bizottság legutóbbi ülésén. Erre azért kell külön gondot fordítani, állapították meg a részvevők, mert a mezőgazdasági szállítások megkezdésekor kevés idő és szállítóeszköz jut majd az építőanyag-szállításra.

— **A MÁV Tisztképző Intézet** hagyományos farsangi tiszti bálját a Postás Művelődési Ház Benczúr utcai helyiségeiben rendezték meg. A műsort az intézet hallgatói adták.

— **Évek óta baráti kapcsolat fűzi egymáshoz a pécsi** MÁV vegyeskart és a pécsszabolcsi bányászkórust. A két kórus a közelmúltban a vasutasok nemrég megnyílt kultúrotthonában adott közös hangversenyt.

— **HALÁLOZÁS. Március 8-án 51 éves korában tragikus hirtelenséggel elhunyt Molnár István Szob határállomás szakszervezeti bizottságának titkára, a vasutasszakszervezet Pest megyei bizottságának és az SZMT elnökségének tagja. Molnár István negyed százada szolgálta a vasutat. A szakszervezeti mozgalomba közvetlen a felszabadulás után kapcsolódott be. Temetése március 12-én volt, a Vác alsóvárosi temetőben.**

Felhívás

A felszabadulás utáni első vasúti tiszti tanfolyam volt hallgatói ez év júniusában 20 éves találkozójukat tartják. Azok az 1946-ban végzett vasúti tisztek, akik a találkozón részt kívánnak venni, levélben keressék fel volt osztálytársukat, dr. Máté Miklóst. Címe: Budapest, VI., Gorkij fasor 8 b. III. 30. Telefon: 428—247.

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: 75.915.001—K 95
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

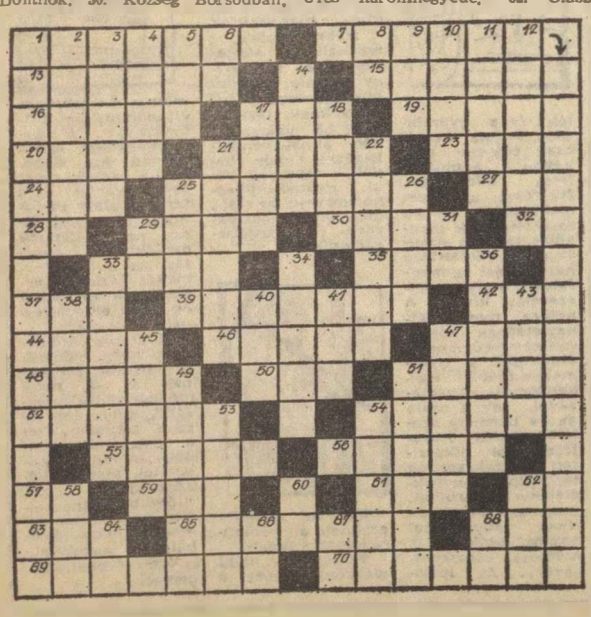
Vízszintes: 1. Fokozottan ellenállóképes. 7. Ipartelepeken alkalmazott munkamódszer. 13. Nyugati hírügynökség. 15. Titánia férje a Szentivánéji álomban. 16. Árjegyzék. 17. Kip ikerszava. 19. Végek nélküli kirámol. 20. Északatlanti Szövetség. 21. A görög és római színész neve. 23. Tartozása van. 24. Foghús fordítottja. 25. Higanyt és klórt tartalmazó gyógyszer. Magyarul: higanyszaruérc. 27. Heves megyei község. 28. 6 római számmal. 29. Döntnök. 30. Község Borsodban. 32. O. I. 33. Szovjet árucikkeken olvashatjuk. 35. Kellemes ízű. 37. Kérdőszó is lehet. 39. Az oszlopfő legfelső fedőlemeze, görögül. 42. U. F. Z. 44. A verssorok összecsengése. 45. Katona. 47. Névleges értéken felüli többletérték. 48. Garat. 50. Az egyik szülő. 51. Befőttre is mondják. 52. A holtak istene volt Egyiptomban. 54. Jogintézmény, amelyet Nagy Lajos foglalt törvénybe. 55. Keservesen sír. 56 Tanít. 57. Igekötő. 59. Főzelékféle. 61. Ülés háromnegyede. 62. Olasz névelő. 63. Koponya része. 65. Ödön, építőművész (1845—1914). 68. Nyakbavető. 69. Híres hegedűművész (1764—1820). 70. Előkelő.

Függőleges: 1. Az így végzett elegytovábbítás igen gazdaságos. 2. Tiborc panaszában említett fegyveres. 3. A nullomosok egyik fajtája. 4. Kevert autó. 5. Egy korszak jelzője a Szovjetunió történelmében. 6. Európai nép. 8. Fed. 9. ...pon, indián törzs a Parana folyó környékén. 10. Vissza: iraki államférfi. 11. Szultáni rendelet vagy kinevezés. 12. Szabolcsi község. 14. Tó az olasz Alpokban. 17. Rövidített súlymérték. 18. Macskafélékhez tartozó állat Amerikában. 21. Afrikai csupasznyakú gólyafélé madár. 22. Szakorvos 25 Ázsiai állam 26. Lengyel város. 29. Vízszintes 57 ellentéte. 31. Ellentétes kötőszó. 33. Cipészek ragasztója. 34. A zsiráf-félék családjának egyik faitája. 36. Iskolában gyakran hallhatunk. 38. Lop. 40. Baranyai község (ék, hiány). 41. Északamerikai Egyesült Államok. 43. Szúkamentes halhús. 45. Spanyolországi hódítók voltak. 47. Másképpen, közismert idegen szóval. 49. Kicsírázott. 51. Napnyugtára. 53. Ételféleség. 54. Döf. 58. Járom. 60. Indulatszó. 62. Görög törzs volt. 64. Ülyv-féle 66. Gallium vegyjele. 67. Tiltószó. 68. Bű ikerszava.

Beküldendő: vízszintes 7., függőleges 1. **Beküldési határidő:** április 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Tervismertető termelési tanácskozások.

Könyvet nyertek: Tóth Vilmos főint, Pécs II. Jókai út 34. I. 1. Reitinger József, Bp., VI. Népköztársaság út 85. Gergely Róbertné, Bp. XVI. Huszár u. 27. Szántó Imre int. Hódmezővásárhely, Fény u 3. Lőrincz Lászlóné Zalaegerszeg, MÁV Pft. Főn. Csány tér 1,



TAVASZODIK



Forgalmi utasításban nem szereplő jelzés

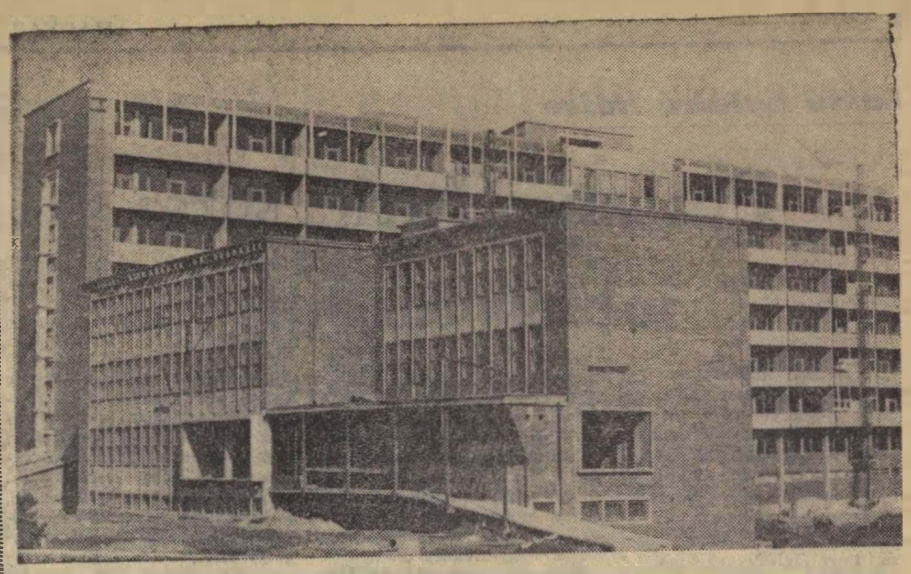


Virágzik az ibolya, „virágzik" a lassujel
(Pusztai Pál rajzai)

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. ÁPRILIS 1.



Ütemesen halad a Szolnoki MÁV Kórház és Rendelő Intézet építése. A tervek szerint az új létesítményt 1967-ben adják át rendeltetésének.

(Cikkünk a 4. oldalon)

Április 4.

Huszonegy évvel ezelőtt, 1945. április 4-én az ország utolsó helységéből, a Vas megyei *Nemesmedves* községből is kiverték a fasiszta csapatokat a *Vörös Hadsereg* katonái.

21 év csupán az ember életében nagy idő. Mint történelem, csak néhány pillanat. Mégis, ha az elmúlt idők világtörténelmének fejlődését nézzük, azt látjuk, hogy szinte teljesen megváltozott a világ képe. 1945-ben mindössze két szocialista ország volt a Földön, *ma a három világrészen, 14 szocialista országban, mintegy 1,1 milliárd ember építi a szocializmust, a kommunizmust.* Húsz év alatt több mint 50 országból űzték el a népek a gyarmatosítókat.

1945. április 4-én, ezen a sokat ígérő tavaszi napon az ország romokban hevert. *A magyar népgazdaság háborús károsodása 22 milliárd aranypengő* — a háború előtti nemzeti vagyon 40 százaléka — volt. Ez az összeg 50 százalékkal nagyobb, mint a mai Magyarország egy évi nemzeti jövedelme, és öt esztendő beruházási programját fedezhetnénk belőle.

A 25 éves Horthy-rendszer öröksége: *romba dőlt ország, elcsigázott, kétségbeesett, reményt vesztett nép.* De volt erő, amely vallotta és hirdette: *lesz magyar újjászületés.* A kommunista párt kidolgozta az ország újjáépítésének és felemelkedésének programját, amelynek megvalósítására tömörítette mindazokat az erőket, amelyekkel a háború időszakában összefogott az ország megmentésére.

A Szovjetunió baráti segítsége már az ország újjáépítésének időszakában megnyilvánult. A felszabadulás első napjaiban 2000 vagon élelemmel, ipari nyersanyagokkal, 250 millió pengő hitellel segítette az országot, hogy megindulhasson a termelés, az élet.

21 év után öröm és büszkeség töltheti el bennünket: *nem sújárkodtunk rosszul a több évszázados elnyomás után visszakapott szabadsággal.* Megteremtettük a magyar nép legjobb fiainak álmát, a szabad, független Magyarországot, a nép hatalmát. S ha a felszabadulás óta történtek is hibák, időleges törések a kijelölt célhoz vezető úton, a fejlődés, az élet azokat igazolta, akik a legnagyobb kétségbeesés idején is hirdették a magyar feltámadást.

A magyar nép élniakarása, a párt vezetése, a munkásosztály, a parasztság, az értelmiség együttes [illegible] megérlelte gyümölcsét. *Hazánk a hárommillió koldus országából fejlett iparral és fejlődő mezőgazdasággal rendelkező országgá vált.* Sikeresen befejeztük a második ötéves tervet, leraktuk a szocializmus alapjait, s hozzákezdhettünk a szocializmus teljes felépítéséhez.

A harmadik ötéves terv minden eddiginél szélesebb távlatokat nyit az ország fejlődése, az élet- és munkakörülmények javítása terén. *Hazánk gazdasági erejét bizonyítja, hogy 1966-ban 340 népgazdaságilag jelentős beruházást helyezünk üzembe. Az idén több mint 50 ezer lakás épül fel. Növeljük a szociális és kulturális intézményeink számát. 2000 szociális, kórházi férőhely, több mint 600 iskolai tanterem, 1800 óvodai, 1200 bölcsődei hely épül.* A dolgozók reáljövedelme a terv szerint 3,5 százalékkal, a reálbére 1,6 százalékkal növekszik.

A vasút beruházási tervében 34 villamos, 90 Diesel-mozdony, 280 személy- és 3600 nagy raksúlyú teherkocsi beszerzése szerepel. Tovább folytatódik a Miskolc—Nyíregyháza vonal villamosítása. 400 kilométer vágányhossz felépítménycseréjére kerül sor, amelyből 300 kilométer korszerű, hézag nélküli pálya lesz. Sor kerül több állomás bővítésére, biztosító berendezések építésére. Tovább nő az élet- és munkakörülményeket javító létesítmények száma. Új orvosi rendelő, vasutaslakások, szociális létesítmények építése szerepel többek között a tervben.

1966 az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével kapcsolatos intézkedések megindulásának éve is, *hiszen a fejlődéssel előállott új helyzet új irányítási módszerek bevezetését teszi szükségessé.* Az intézkedések célja az, hogy gyorsítsuk a termelőerők fejlődését, növeljük hazánk népgazdasági erejét, további feltételeket teremtsünk az életszínvonal rendszeres emeléséhez.

Az idén végrehajtott ár- és bérrendezések nem találtak mindenkinél egyformán megértésre. Természetszerűleg, akiknél átmeneti jövedelemcsökkenést eredményezett, azok nehezen tudják céljaikkal egybeesőnek tekinteni az intézkedéseket. *Jövőnk érdekében azonban szükséges és érdemes vállalni átmeneti nehézségeket is. Mindannyiunk ezére, szívére, tehetségére, tudására szükség van ahhoz, hogy tovább fokozzuk hazánk, társadalmunk, közösségünk erőforrásait,* mert csakis így biztosíthatjuk nagy céljaink megvalósítását, a munkáshatalom további erősödését, népünk jólétének gyarapítását.

Az 1966-os esztendő harmadik ötéves tervünk első esztendeje. Jó vagy rossz munkánk előrehaladásunkat, célkitűzéseink miként végrehajtását határozza meg. A megnövekedett feladatok megnövekedett felelősséget követelnek dolgozóktól, vezetőktől egyaránt.

Terveink valóraváltásánál fő követelmény *a munka minőségének javítása, a műszaki színvonal emelése, a munka termelékenységének növelése, az önköltség csökkentése, a gazdaságosság minden szinten való érvényre juttatása.* Ezek képezik az alapját, forrását előrehaladásunknak, jövőnk építésének.

A magyar dolgozó nép — köztük a vasutasok — felszabadulásunk óta tanújelét adta, hogy a legnehezebb időkben is helytáll. Teremtő erejének, munkájának gyümölcse 21 év minden vívmánya, minden eredménye. Ez a hozzáállás további terveink valóraváltásának is záloga.

A szakma kiváló tanulói

A vasutas ipari tanulók között már hagyományai vannak a Szakma kiváló tanulója címért folyó versengésnek. Az országos verseny színhelye ebben az évben a *Miskolci Járműjavító ÜV* volt. A március 26-án megrendezett versenyen a járműlakatos szakmában a következő eredmény született: 1. *Imricskó István*, a Miskolci Járműjavító; 2. *Győri László*, az Északi Járműjavító; 3. *Németh László*, a Szombathelyi Járműjavító tanulója.

Az 1. helyezett kéthetes külföldi üdülést kapott, a másik két helyezett pedig tárgyjutalomban részesült. Megjutalmazták a legjobb tanulók oktatóit is. *Lévai Ernő*, az első helyezett oktatója 1000, *Királyhidi András*, a második helyezett oktatója 800, *Szigetvári Pál*, a harmadik helyezett nevelője pedig 500 forint pénzjutalomban részesült.

A KPM 1966-ban is folytatja a vezetők képzését

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban az ágazati irányító szerveknél és vállalatoknál 1965-ben szervezték meg a vezetők intézményes, tervszerű továbbképzését. A cél az volt, hogy olyan szemléletet alakítsanak ki a vezetőknél, amely elengedhetetlenül szükséges gazdaságirányítási rendszerünk reformjának eredményes megoldásához.

A szakértők közreműködésével kialakított elgondolásokat 1965. június 16-án megtartott miniszterhelyettesi értekezlet hagyta jóvá, majd később megalakult a vezetőképző tanács, amelynek vezetésével *Buják Konstantint*, a személyzeti és munkaügyi főosztály vezetőjét bízták meg. Őt kértük, hogy összegezze a vezetőképzés múlt évi tapasztalatait és ismertesse a jövő terveit.

— *A vezetőképző tanács 1965. augusztus 23-án tartotta első ülését, amelyen megállapította saját ügyrendjét, majd előterjesztéseket fogadott el a vezetők továbbképzési programjának folytatását illetően* — mondotta. — *Az elfogadott előterjesztések lényegében a továbbképzés tervszerűségét voltak hivatva biztosítani. Az egységes továbbképzési elvek érvényre juttatása szempontjából meghatároztuk a továbbképzés szintjeit.* A tárca területének irányító és vezető munkaköreit — a vezetők továbbképzése szempontjából — négy kategóriába soroltuk. Ezzel a kategorizálással lehetővé válik a továbbképzési ismeretanyag, illetve az előadások anyagának differenciálása, az általános elméleti és szakmai ismeretek arányának kedvező hatásfokú kialakítása.

A tanács határozata értelmében az A és B kategóriákba tartozó vezetők továbbképzését a minisztérium rendezésében biztosítjuk. Míg a C és D kategóriába tartozó vezetők továbbképzése a szakágazatok feladata.

— *Az 1965-ben lebonyolított négy tanfolyam tapasztalatai azt bizonyították, hogy a továbbképzésben részt vevő vezetők között új szemlélet alakult ki* — folytatta. — *Olyan szemlélet, amely elengedhetetlen feltétele gazdasági rendszerünk egészséges átalakításának. A tanfolyamon részt vevő vezetők olyan koncepciókkal gazdagodtak, amelyek távlatokat nyitottak meg előttük, ugyanakkor további önképzésre, ismereteik fejlesztésére serkentik őket.*

— Milyen programot állítottak össze 1966-ra?

— A vezetők továbbképzési és kiképzési programjának megvalósítása sokirányú kutatási és adminisztratív feladatot jelent. *Éppen ezért a minisztériumban a vezetőképző tanács mellett titkárság is létesült. A titkárság már megkezdte munkáját. Ebben az évben — a tavaszi és őszi időszakban — 3—3 egymást követő tanulmányi csoport részére háromhetes, bentlakásos, továbbképző tanfolyamot rendezünk.* Az első csoport február közepén kezdte meg tanulmányait a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyező Egyesületének parádi üdülőjében.

Ezután a vezetőképző tanfolyamok tematikájára terelődött a szó. A múlt évi tapasztalatokat is figyelembe véve az alábbi témakörökből tartanak előadásokat: vezetés- és szervezéselméleti alapismeretek, a közlekedés és hírközlés vezetési és szervezési sajátosságai, matematikai módszerek a közlekedés és hírközlés vezetésében, jogi eszközök és üzemi kollektíva munkájának irányításában, tájékoztató előadások a tárca aktuális gazdaságpolitikai célkitűzéseiről.

(vf)

Jugoszláv vendégek a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben

A Jugoszláv Vasutak Vasúti Tudományos Kutató Intézetétől *Jovisa Prokopijević* igazgató és *Bogdan Popović*, az automatizáció és biztosítóberendezési iroda vezetője és munkatársai hivatalos látogatást tettek a magyar Vasúti Tudományos Kutató Intézetben.

A látogatás befejeztével a delegáció vezetője elmondotta, hogy meglepte őket a *VATUKI-nál folytatott tudományos vizsgálatok dinamikája.* Főleg a vasúti közlekedés

gazdaságossági számításai és a műszaki fejlesztés kérdései érdekelték a jugoszláv vendégeket.

A vasúti ráfordítási költségek, amelyek a népgazdasági kiadások nagy tételét képezik, igen sürgetően jelentkeznek a jugoszláv népgazdaságnál is. A jugoszláv vasutaknál *a műszaki fejlesztés, a vasúti szállítások új technológiájának bevezetése kereskedelmi úgy is,* hiszen a gazdaságosság valamennyi dolgozó érdeke. A jugoszláv tudományos kutatás egyik feladata, hogy az adminisztratív szemléletet egyre inkább a termelékenységi-kereskedelmi szemlélet váltsa fel.

A két tudományos kutatóintézet között

most először került sor hivatalos találkozásra.

A jugoszláv vendégek magyarországi látogatását a magyar tudományos kutatók előreláthatólag a nyár folyamán viszonozzák Belgrádban.

A vendégek megállapították, hogy a kutatási témák a két országban csaknem azonosak és igen sok területen nyílik együttműködési lehetőség a két kutatóintézet között. Már most megállapodtak tudományos cikk- és modellcserékben.

B. I.

Munkával köszöntik április 4-ét

Hazánk felszabadulásának 21. évfordulójára készül az ország népe. Az üzemi vállalatok, a vasúti szolgálati helyek, kis és nagy állomások dolgozói, a vasutas társadalom munkával köszönti a szabadság megszületését jelentő tavaszi napot.

A felszabadulás 21. évfordulója tiszteletére

egyhónapos ünnepi műszakot indítottak a szombathelyi fűtőház dolgozói is.

Vállalták, hogy az önköltségi tervükben mutatkozó 1,2 százalékos lemaradást pótolják és az intézkedési tervben meghatározott 1 százalékos csökkenéssel együtt az *önköltséget 2,2 százalékra csökkentik.*

A fajlagos szénfogyasztásnál lemaradás mutatkozik. Az intézkedési tervben 1 százalékos megtakarítást vállaltak. Felajánlásaik között szerepel az is, hogy a vontató járműveket műszakilag olyan állapotba hozzák, hogy a felkínált 20 százalékos túlsúlyt menetrend szerint továbbítani tudják. A mozdonyjavító fiókműhely dolgozói vállalták, hogy az 520—028. sz. mozdony hathavi vizsgálatát terven felül elvégzik.

Szeged Rókus állomás dolgozói április 4-e tiszteletére vállalták, hogy a

kocsitartózkodási időt 1 százalékkal javítják és 2 százalékkal növelik a kocsiba berakott súly mennyiségét.

Kecskés János 12 tagú szocialista brigádja pedig külön ünnepi műszakot tart.

Gyorsul a vasútirányítás — új tárolóvágányok

Március 11-én, *Szombathelyen* az igazgatóság épületének harmadik emeletén *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes átadta rendeltetésének az üzemszervezési részleg új, korszerű menetirányító berendezését, melyet *Locskai Ferenc*, a III. osztály főnöke vett át.

Szegedi Nándor, az igazgatóság vezetője ismertette az új berendezés jelentőségét, melynek üzembe helyezésével megvalósították *a gyors operatív vasútirányítás azonnali lehetőségeit* — ezzel az intézkedések időtartamát felére csökkentették. Az új irányítási rendszert országos viszonylatban Szombathelyen alkalmazzák először. A 130 ezer forintos költséggel készült akusztikus hangelnyelő falú helyiségben felszerelt irányítóasztalt az igazgatóság V. osztályának dolgozói tervezték és állították össze.



Harmati Sándor vezérigazgató helyettes átadja rendeltetésének az új tároló vágányokat.

(Nagy Ottó felvétele)

★

Ugyancsak március 11-én adták át rendeltetésének *a zombathelyi járműjavító új árolóvágányait.* A 11,5 millió forint költséggel épült hat ujnáros tárolómezővel, melyen 450 javításra váró kocsit helyezhetnek el, régi probléma oldódott meg az üzemben. Eddig Szombathely állomás rendező pályaudvarán várakoztak sorukra a meghibásodott vagonok.

Az új tároló elősegíti a kocsik és mozdonyok javítási, valamint átadási idejének csökkentését, mivel közvetlen az üzemhez kapcsolódik.

(ha)

Lassú halálra ítélve

Pozsonyi Jutka sorsa jobbra fordult

„...A bal halántékon két centimeter hosszú, fél centiméter szeles seb. Az orr törött, dagadt, rajta másfél centimeter hosszú, fél centiméter széles heg. A bal áll alatt galambtojás nagyságú, véraláfutásos daganat. A fagyott lábszáron 30 cm hosszú, 4 cm széles, vörös seb ...” Nem folytatom tovább a MÁV Kórház gyermekgyógyász főorvosának látleletét. Az áldozat adatai, akin ez a töménytelen sérülés elfért, a következők: Neve: *Pozsonyi Jutka*, súlya 8,85 kg, kora 3 év.

Nemrégiben a Magyar Rádió XX-as stúdió című műsorában milliók hallgatták ezeket a megdöbbentő adatokat az emberi butaságról, az anyai kegyetlenségről.

Pozsonyi Jutkával az *Ifjúsági Rádióhoz* érkezett levél alapján ismerkedtem meg. Többek között ezt írták a levélben:

Az egész család gyűlölte

„Van egy 2—3 év közötti kislány, akit az egész család gyűlöl, de főleg az anya, aki arra hivatkozik, hogy az anyósára hasonlít a gyermek. Ruha nincs a kislányon. Még a legnagyobb hidegben is csak egy kis rékli és egy rossz cipő van rajta. Teste csupa seb, annyira összerugdossák és verik a szülők és a nagyobb testvérek, akiket a szülők a kicsi utálatára nevelnek. A konyhaajtóból szokták kidobni a kislányt és a többi testvér azon mulat, hogy mekkorát esik. Ha most a helyszínre mennének, meggyőződhetnének róla, hogy a kislányon még egett seb is talalható. A kis lába majdnem rothadt és az elő húsa látszik. Ez a kegyetlenség egy perc halasztást nem tűr, mert nem akarjuk, hogy a kis Sárika sorsára jusson, ez a kisgyermek is.” Aláírás: kiskunlacházi édesanyák.

A levél névtelen volt. *Lehet, hogy mindez a szörnyűség rágalom?* De mivel életveszélyről, méghozzá egy kisgyerekről szólt, azonnal a helyszínre mentünk. Először a kiskunlacházi tanács gyámügyi előadóját *Pfendert Mihálynét* és *Béki József* VB-titkárt látogattuk meg: mit tudnak a családról, mit tudnak Jutkáról?

A családra mind a ketten emlékeztek. Az apa, *Pozsonyi György*, vasutas, jegyvizsgáló a Keleti pályaudvaron. Eszükbe jutottak a segélyösszegek is, amelyeket nekik folyósítottak. Azt, amit a levél tartalmazott, nem tartották valószínűnek. Ezért abban egyeztünk meg, hogy azonnal közösen megyünk a helyszínre.

Elhanyagolt lakás

Pozsonyiék, a MÁV jovoltából *kertes, családi házban laktak.* Elhanyagolt külsejű, meghatározhatatlan korú asszony fogadott bennünket. A lakás tükörképe volt gazdasszonyának. *Deli 12 órakor meg vetetlenek voltak az agyak, minden piszkos, takaritatlan, a konyhában ebédfőzésnek semmi nyoma.* Az előszobában mosógép, a szobában televízió. Az asszony körül *mosdatlan, kócos kisgyerekek*, ruhájuk ha nem is makulátlanul tiszta, de kifogástalan. S akkor a konyhaajtó mögül *előbukkant az a kis ágról szakadt, akiről szólt a levél. Egy félig agyonvert, fagyott kezű-lábú, csaknem teljesen meztelen, mezitlábas, elhanyagolt kisgyerek.* Arca, teste tele véraláfutásokkal, hegekkel, pörökkel, friss sebekkel. A megdöbbenéstől szóhoz sem tudtunk jutni. És szinte egyszerre kérdeztük:

— Miért ilyen ez a gyerek?

— *Mert lebukott a lépcsőn* — így a felelet.

— S miért tartják meztelenül?

— *Mert nem szobatiszta. Ezért megfenyítem, megverem, kiállítom az előszobába, de hiába* — mondta az asszony.

A spártaiak a kis Jutkához hasonló, gyenge, beteg kisgyermeket letaszították a Tajgetoszról. Még ők is irgalmasabbak voltak a csecsemőkkel mint Pozsonyiék a kis Jutkával. *mert ezt a gyermeket lassú halálra. éhhalálra, fagyhalálra ítélték.* Olyan állapotban volt, hogy azonnal orvoshoz vittük, s onnan sürgősséggel a MÁV Kórházba utalták.

A pici lány mindezt egykedvűen tűrte. Elesettségében őt már nem érdekelte semmi. Két kis fagyos, szederjes keze alaktalanul, duzzadtan mellette lógott, mint valami törött szárny. *Csak akkor mozdultak meg ezek a püffedt, lila kis kezek, amikor kenyeret látott.* Egy kiéhezett állatka mohóságával kapott a kenyér után, rágta, nyelte, marcangolta. Senki sem tudta könnyek nélkül nézni.

Amikor a kórházban, fürdetés közben fagyott kis lábát érte a langyos víz, felsírt. A kislányt talán először itt vigasztalgatták meleg szóval. *Odahaza csak rúgtak, marták.* Nemcsak az anyja, de a többiek, a testvérek is, akik egyébként szintén áldozatok. Jutka a testén viselte a sérüléseket, de a többi láthatatlan sérüléseket kapott. Mert milyen felnőtt lesz abból a gyermekből, aki azt látja, hogy a kicsit, a gyengét, a beteget, a tehetetlent ütni kell?

Az apa is felelős

Ezt a kérdést tettük fel az apának, Pozsonyi Györgynek is. A beszélgetésnél ott voltak a Keleti pályaudvar pártszervezetének és szakszervezeti bizottságának vezetői is, *akik bár személy szerint is nagyon sokat tettek Pozsonyiékért, most mind restellkedtek.* Az apa helyett, aki nem érezte tettüknek súlyát, *s aki először támadott.* Támadta a névtelen levélírót, aki szerinte rosszindulatról fecsegett. S amikor elé tártuk a kórházi látleletet, akkor azzal védekezett, *hogy ő nem bűnös.* ő igazán nem tudhatja, mit csinál otthon a gyerekkel a felesége.

Lehetséges ez? A kilenc gyermekért Pozsonyi Györgynek, *az apának is felelnie kell. Felelnie kell, mert őt nem hagyta magára a társadalom a nagy családjával.* Hogy több legyen a keresete, a Keletiben nemzetközi voratra tették. Valahányszor segélyt kért, soha nem mondtak neki nemet. *A családi pótlékkal együtt havi 4000 forintot vitt haza. Karácsonykor az öt iskolás gyermekét a tanacs, kettőt pedig a Vöröskereszt ruházta fel.* De a társadalom segítsége hiábavaló volt, mert hiányzott a szülőkből a felelősség. Ime a bizonyíték: *az asszony évek óta tüdőbeteg, mégis minden évben szült!!* Miután már két gyermekét is megfertőzte, a MÁV mindent megmozgatott, hogy gyógykezeltesse. *Pozsonyiné a tüdőműtét előtt kiszökött a kórházból.* Az ilyen felelőtlen emberekkel szemben csak a törvényes felelősségre vonás következhet.

A kis Jutka már biztonságban van, *örökre elvették a szülőktől.* A kórházban 3 kilogrammot hízott. A többi 8 gyermeket állami gondozásba vették, a szülőket pedig letartóztatták.

Nem magánügy

Eddig a történet. De vannak dolgok, amelyen gondolkodni kell. *Hogy lehetséges az, hogy egy tbc-vel fertőzött sokgyermekes anyát a hatóságok nem kényszerítettek, s nem kényszerithettek kezelésre?* A községi védőnő miért nem vette észre a kis Jutka elmaradott fejlődését, sebeit? Miért? Mert másfél évig nem látogatta meg a családot.

A Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottsága miért nem küldött látogatót Pozsonyiékhoz? Nem lehet szó nélkül elmenni amellett sem, hogy a községi tanács rendszeresen segélyezte ugyan a Pozsonyi családot, *de egyszer sem mentek ki az őrházhoz megnézni, hogy hogyan élnek, mire fordítják azt.*

Hogyan lehetett a szerencsétlen Jutka sorsa a szülők magánügye? Miért hallgatott annyi helyen, annyi emberben a figyelem, az emberség, az ellenőrzés?

Még valamit! Miért csak ilyenkor ocsudunk fel a közönyből? Az élet sajnos száz és száz ilyen és ehhez hasonló esetet produkál. Ezt környezetünkben észrevenni, orvosolni — emberhez méltó, szép kötelesség.

Kapusi Rózsa

Szakszervezeti tisztsége

EGYIDŐS A SZABADSÁGGAL



Déri Károly munka közben.

Reszortvezető a kismotor osztályon és immár 21 esztendeje tagja a vállalat szakszervezeti bizottságának. Társadalmi funkciója, a szakszervezeti bizottságban viselt tisztsége — megszakítás nélkül — egyidős a szabadsággal.

Déri Károly mozdonyfűtő gyermekeként 1926-ban került az *Északi Főműhelybe.* A motorszerelő szakmát tanulta. A bonyolult munkát és az embereket megszerette. Nem sokáig maradt a főműhelyben, mert mint a Törekvés tehetséges labdarúgójára a nagy csapatok hamar felfigyeltek.

A harmincas években hét évig az *Egyesült Izzóban* dolgozott és az *Ujpestben*, majd a *Kispestben* játszott. Többször helyet kapott a magyar válogatottban is. Szerénysége — mint sportolót — a világjárásban is elkísérte. Így láthatta meg az akkori világban hazája hányatottságát. Sietve visszavágyott mindenhonnan.

1939-ben visszatért régi fészkébe, az Északiba, ahol az első munkafogásokat elsajátította. Ott érte a pusztítás és a felszabadulás is.

1945 tavaszán hazánkban új élet, új történelem kezdődött, melynek ő is alakítója lett. *Ott volt az első agitátorok között, akik saját munkásszervezetüket, az újonnan alakult vasútasszakszervezet első üzemi bizottságát szervezték.*

Munkatársai érdekeiért küzdött és ez a küzdelem akkor nem volt egyszerű. A különböző pártok és szemléletek csatájában folyt a harc az emberekért. Ő maga is két esztendeig 1947-ig szociáldemokrataként agitált, dolgozott becsületesen a bizalomért, az egységért, a máért.

Szakmai munkája és szakszervezeti tevékenysége mellett 1948-ig mint a Törekvés balszélsője *a sportpályán is helytállt.* Amikor abbahagyta az aktív sportolást, négy-öt esztendőn át saját csapata edzőjeként dolgozott. Később ott volt a kitüntetett első sztahanovisták között.

1956 is a bonyolult esetek közé tartozik. Az utcát nézte és *tudatára, munkásszivére, tapasztalatára hallgatott.* Egy percig sem ingadozott. A proletárhatalom oldalára állt.

Legutóbb tizenötödször választották a vállalat szakszervezeti bizottságának tagjává. A huszonegy esztendős szakszervezeti vezetőségi tagságából, több mint tíz éve a gazdasági felelősi teendőket látja el.

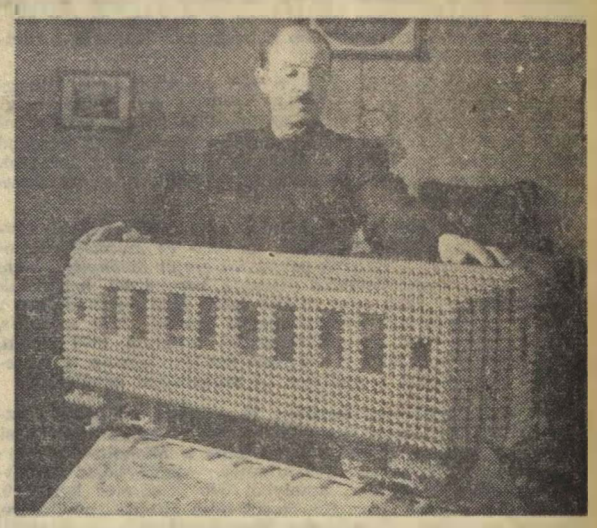
A családi balszerencsékből is több jutott, mint másoknak. *Másfél évtized alatt két feleségét vesztette el.* Így éveken át a gyermeknevelés és a háztartás minden gondja reá hárult. Gyermekeit tisztességben, becsületben, munkásemberhez méltóan nevelte és neveli. Fia is — *apja nyomdokaiba lépett* — az Északi Járműjavító ÜV-nél tanulta a szakmát és az emberséget. Ott szakmunkás már két esztendeje.

Másfél évtizede ismerem az alacsony termetű, 55 éves Déri Károlyt. *Szerény és határozott ember.* Nem tud forró hangulatú beszédeket mondani, de egyszerű tettei felérnek ezzel és másokat is cselekvésre buzdítanak. Ezért vívott ki magának szakmai és emberi rangot, több mint háromezer munkás között. Így szerzett népszerűséget és kap támogatást azóta is.

Kovács János

Barkácsoló mozdonyfűtő

Már kis gyermek korában szeretett fúrni-faragni és az volt az álma, hogy pilóta lesz. Az álom nem vált valóra, az élet más foglalkozást adott *Sági Ferencnek.* Mozdonyfűtő lett, s ma is a vasútnál dolgozik egy 324-es gépen, de gyerekkori szenvedélye, a faragás, megmaradt, mintegy kárpótlásként a meg nem valósult pilótaálomért. Sok apró díszdoboz, ízléses használati tárgy került ki a keze alól. Gyermekkori vágyát tükrözi a kétfedelű repülőgép modell, melyet apró hársfalemezekből készített.



Sági Ferenc és alkotása, a miniatür vasúti kocsi (Kabáczy Zoltán felvétele)

A mozdonyfűtői munkát, a vasúti szolgálatot is megkedvelte, s talán ez inspirálta egy vasúti személykocsi modell elkészítésére. A keskeny, vékony hársfa-lemezekből összeállított modell minden segédeszköz és kötőanyag nélkül, egy faragókés segítségével készült. Szabad idejében dolgozgatott rajta, így 22 hónapig tartott a munka.

Igen impozáns látvány a modell, mely 102 cm hosszú, 40 cm magas, s mindössze 1,85 kg súlyú. Még világítással is felszerelte és 16 padot is elhelyezett benne. A rendkívül nagy türelemmel, kézügyességgel készített vasúti személykocsi, mintegy 25 ezer apró faelemből áll.

— *A sok modell közül a vasúti kocsi lett a kedvenc modellem* — mondja *Sági Ferenc.* — *Amikor katona voltam — 98 hónapig — még ott is faragtam. Előnyöm is származott ebből, mert a „tiszt uraknak” készített díszdobozok, szelencék és egyebek mindig hozzásegítettek egy kis „plusz” szabadsághoz. Mostanában keveset faragok, mert a lakásban szűk a hely. Ez a vasúti kocsi sem érvényesül itt, azért szívesen felajánlanám a múzeumnak. Van még egy tervem, a Lánchid modelljét szeretném elkészíteni ugyancsak hársfából és ilyen megoldással.*

— Székelyhidi —

Önvallomás



Jüngling Lajosné

— Kicsit zavarban vagyok. Nem szoktam én a beszédhez, a nyilatkozathoz. Meg itt nehezen is tudunk beszélgetni. Látja, szünetlenül jönnek. Az ebédjegyeket árusítom, s bizony, itt Kaposvár állomáson is sok az éhes ember.

Ez egyébként az egyik társadalmi munkám. Szívesen végzem. Ezt is meg a többit is. Szeretek dolgozni, szeretem a vasútat. 1952-ben kerültem ide. Akkor meg 17 éves voltam. Fiatal, gondtalan, gyereklány.

Voltam fékező, kalauz, raktári munkás, személypénztáros. A kereskedelmi munka minden ágában dolgoztam. Kiegyensúlyozott, boldog ember vagyok. Férjem építésztechnikus. A gyermekeim pedig — egyik 8, a másik 12 éves — szorgalmas, jó tanulók.

Hogy mi a jelenlegi munkám? A kereskedelmi főnökségnél utánfizetési pénztáros, ezenkívül szakszervezeti bizalmi és üdültetési felelős vagyok. Sokszor mondtam már, hogy nem csinálom tovább. Tudja, milyen gonoszak, meggondolatlanok az emberek. Ha nem adhatok olyan üdülőjegyet, amilyet szeretnének, megharagszanak. Pedig én nem tehetek róla. Legnagyobb harc Hévízért és Hajdúszoboszlóért van. Mindenki nem mehet oda. Pedig azt is megteszem, hogy melegvizes beutalóért még más vállalatokhoz is telefonálok.

Itt születtem Somogy ország fővárosában, mindenkit jól ismerek. Rendszerint sikerül beutalót szereznem. Ilyenkor olyan boldog vagyok. De akik zúgolódnak, sértegennek, mindezt nem tudják. Egyszer az egyik vonatvezető miatt sírtam is. Nagyon goromba volt hozzám, sértegetett, mert gyermekének nem tudtam kedvezményes beutalót adni. Akkor elhatároztam, hogy lemondok. Nem vagyok hajlandó a sértéseket eltűrni. Bódis József, a szakszervezeti bizottság titkára nagyon emberi hangon beszélt velem. Maradtam. Sőt, megszereztem — szintén a vállalatoktól csere útján — az emlitett vonatvezetőnek a gyermekbeutalót. És tudja, hogy fogadta? Gúnyos hangon kijelentette, nem tart rá igényt. Pedig ha tudnák az emberek, hogy egy jó szó, egy kedves mosoly mennyire jólesne? Amikor egy-egy üdülőtől üdvözlő lapot kapok, kimondhatatlanul jó érzés fog el. Én is csak egy gyengéd nő vagyok. Ilyenkor mindent feledek.

A bizalmi munkát a szakszervezeti bizottság beleegyezésével már le akartam mondani, mert az üdülés intézése sok időt lefoglal. Ezt meg munkatársaim nem engedték. Olyan szépen kértek, úgy hízelegtek, mint egy rakoncátlan gyerek, ezért vállaltam továbbra is. Öt éve végzem mindkettőt.

A 14 évi munkám alatt mindössze egyszer üdültem családommal Szilvásváradon. Az életem leggondtalanabb két hete volt az.

Szerényi József

400 óra társadalmi munka

Rákosrendező állomáson a szocialista címért küzdő brigádok az elmúlt évben is *becsülettel helytálltak.* Tizenhat brigád közül 9 oklevelet, 1 brigád pedig — évek óta eredményesen dolgoznak — emlékplakettet kapott.

Az eredményes munkát, a jó kollektív szellemet bizonyítja az is, hogy a brigádtagok *400 óra társadalmi munkát végeztek.* Résztvettek az állomás parkosításában, a fogadó- és a gurítóvágányok közötti felgyülemlett szemét eltávolításában.

Ebben az évben 17 kollektíva versenyez a szocialista brigád címért. Valamennyi brigád elsőrendű feladatának tekinti, hogy 1966-ban az élüzem címért folytatott versenyben is becsülettel helytalljanak. Ugyanakkor célul tűzték ki az általános műveltség emelését, a könyvtár, a mozik és a színházak rendszeres látogatását.

Említést érdemel, hogy a szocialista brigádok vállalták az újfelvételes dolgozók patronálását.

Vas István

SZÁMVETÉS

a vasút második ötéves terve a számok tükrében

Az 1961. évi II. törvény a népgazdaság és ezen belül a vasút fejlesztésének feladatait is meghatározta.

Az említett törvény többek között előírta, hogy a vasútnak a második ötéves terv időszakában — 1961. január 1-től 1965. december 31-ig — áruszállítási teljesítményét mintegy 39 százalékkal, személyszállítási teljesítményét legalább 18 százalékkal kell növelnie.

Most, amikor a második ötéves tervidőszak lezárult, vizsgáljuk meg, hogyan hajtottuk végre feladatainkat, milyen eredményeket értünk el és milyen hiányosságok gátolták a munkát.

Az árusúly 21 százalékkal növekedett

Az áru- és személyszállítás alakulásának elemzésekor elsősorban a második ötéves tervidőszak egyes éveiben mutatkozó fejlődést kell vizsgálni. *Az áruszállítási teljesítmények emelkedése a tervidőszak első három évében aránylag egyenletes volt, 1964-ben ugrásszerűen emelkedett, míg 1965-ben gyakorlatilag nem volt emelkedés. Ennek ellenére az elszállított árusúly öt év alatt 21 százalékkal, az árutonna-kilométer teljesítmény pedig 29,8 százalékkal emelkedett.* Nem felesleges megemlíteni, hogy az áruszállítási teljesítmények a fővonalakon nagyobb mértékben növekedtek, mint a mellékvonalakon.

Növekedett az export-, import- és tranzitszállítások mennyisége is. Ez örvendetesen szemlélteti hazánknak a nemzetközi munkamegosztásba való fokozott bekapcsolódását. A számszerű adatok azt mutatják, hogy az elszállított tonnamennyiség exportszállításoknál 77 százalékkal, az importszállításoknál 30 százalékkal, a tranzitszállításoknál pedig 46 százalékkal növekedett.

A tervidőszak alatt a személyszállítás is emelkedett mind utasszámban, mind utaskilométerben, *az előbbi 17,1, az utóbbi 15,7 százalékkal.* A legnagyobb emelkedés 1961-ben és 1962-ben volt. Ezt az ugrásszerű fejlődést elsősorban az akkor nagyobb mértékben megindúló idegenforgalom okozta, amely azóta is évről évre erősebben érezteti hatását.

Kedvezően alakult a tehervonatok átlagos terhelése, mely az 1960. évi *843 tonnáról 1965-ben 934 tonnára nőtt,* valamint a teherkocsik statikus terhelése, amely 17 tonnáról 18,5 tonnára emelkedett.

Összegezve a leírtakat, megállapítható, hogy bár a vasút a tervidőszakban — 1963. évet kivéve — általában kielégítette a népgazdaság részéről jelentkező szállítási igényeket, a szállítás elégtelensége miatt azonban nem tudott eleget tenni az 1961. évi II. törvényben előirányzott áru- és személyszállítási teljesítménynövekedésnek. Meg kell jegyezni, hogy a fenti teljesítményt is *csak eszközeink túlzott és egyes esetekben gazdaságtalan kihasználásával, a munkaintenzitás fokozásával, főként szervezési intézkedésekkel tudtuk elérni.*

Amiről a számok beszélnek

A második ötéves tervben a vasút műszaki fejlesztése is nagy lépésekben haladt előre. Állóeszközeink bruttó értéke mintegy 30 százalékkal növekedett. Ez a növekedés összefügg több, nagyobb jelentőségű állóeszközfejlesztési feladat végrehajtásával. Második vágányt építettünk *Szajol—Tiszatenyő—Kisújszállás—Hajduszoboszló,* valamint *Debrecen—Apafa* vonalrészeken és megkezdtük a második vágány építését a *Rákos—Nagykáta* közti vonalszakaszon. Ezzel mintegy 80 kilométerrel növeltük kétvágányú vonalaink hosszát.

A vonalvillamosítás — kisebb utómunkáktól eltekintve — elkészült *Füzesabony—Miskolc—Szerencs, Miskolc—Diósgyőr* és *Tatabánya—Oroszlány* állomások között. Villamosított vonalhosszunk 117 kilométerrel növekedett.

Mintegy 1500 kilométer hosszban végeztünk vonal-elsőrangúsítást 23 tonna tengelynyomásra alkalmas al- és felépítménnyel nyílt vonalon és állomási átmenő vágányokban. Állomásbővítések közül *Szolnok állomás* és a *záhonyi körzet* fejlesztése jelentős.

Távközlő berendezéseink fejlesztése is jó ütemben halad. Megszüntettük az elavult Morse távíróhálózat 92 százalékát és helyette *korszerű automatikus távgépíró hálózatot létesítettünk.* A leszerelt harangjelző berendezések pótlására távbeszélő berendezéseket szereltünk fel. A légvezetékeket kábelbe helyeztük mintegy 470 kilométer hosszban. *Fővonalainkon 1188 kilométer hosszban térközbiztosító berendezést létesítettünk, ebből 308 kilométer korszerű, önműködő berendezés.* Fővonali állomásaink 8 százalékán jelfogós, 65 százalékán mechanikus biztosító berendezés üzemel.

Nem történt meg számos nagyobb állomás előirányzott bővítése, amit a forgalomfelfutás megkívánt volna. (*Debrecen, Dombóvár, Kőbánya-felső, Veszprém-külső stb.*) Nem tudtuk elvégezni több kis- és középállomásnak a vonal elsőrangúsításával összefüggő bővítését sem. Az állomásbővítések elmaradása — különösen csúcsforgalmi időpontokban — *torlódásokra vezetett.* Miután a második vágányok építésének az üteme is elatta maradt a szükségleteknek, ez csak fokozta a nehézségeket.

A vasúti vontatás korszerűsítése érdekében 210 Diesel- és 85 villamos mozdonyt szereztünk be. A vontatott járműbeszerzések eredménye 940 darab négytengelyes személykocsi és 14 647 darab új teherkocsi.

Nagyobb ütemben folytatódott a pályaépítés és fenntartás gépesítése is. Ezáltal az építési szolgálatnál a munka termelékenysége az elmúlt öt év alatt mintegy 16—17 százalékkal emelkedett.

A vasutas dolgozók szociális és egészségügyi ellátásának megjavítása érdekében is számos intézkedés történt. (*Ezekről lapunk más helyén külön cikkben számolunk be. A szerk.*)

11 milliárd beruházásokra

A tapasztalatok azt mutatják, hogy az elmúlt öt év alatt állóeszközeink állapota is romlott. *Legkedvezőtlenebb az átlagos állapot alakulása a berendezéseknél.* A járműveknél az átlagos állapot kis mértékben ugyan, de javult. A vizsgálatokból kitűnik az a műszakilag már korábban megállapított tény, hogy — a bekövetkezett fejlesztés ellenére — állóeszközeink műszaki romlása fokozódik és elkerülhetetlen azok kellő ütemű rekonstrukciója. Mindez korántsem jelenti azt, hogy lebecsüljük azokat a nagy juttatásokat, amelyeket népgazdaságunk adott a vasútnak. *A második ötéves tervidőszak alatt több mint 11 milliárdot tesz ki az a beruházási összeg, amelyet a vasút fejlesztésére fordítottunk.* Az igazság kedvéért azt is meg kell mondani, hogy az adott lehetőségeket sem használtuk ki kellőképpen. A beruházási tervet például — minden évben — csak 93—97 százalék között teljesítettük.

Jelentős a vasúti állóeszközök felújítására fordított összeg is, *mely öt év alatt több mint 13 milliárd forint volt. Ebből 6,3 milliárd forintot fordítottunk felépítmény felújításokra és 4 milliárdot vasúti járművek nagyjavítására.* Említésre méltó az üzemi épületek, hidak, távközlő- és biztosító berendezések és a vasúti alépítmény felújítására, valamint a gépek és egyéb berendezések beszerzésére fordított összeg is.

Érdemes megvizsgálni a létszám alakulását is, mely öt év alatt *1,3 százalékkal növekedett.* A létszámfelfutás 1963 végén 4,2 százalékos volt, majd 1964-ben és 1965-ben csökkent. Igy alakult ki az átlagos 1,3 százalékos felfutás. Az 1963. évi túllépést — többek között — a rendkívüli időjárás idézte elő. Munkaerőgazdálkodás szempontjából 1965 volt különösen jelentős. A párt- és kormányhatározatok értelmében alakult létszámmegállapító bizottságok eredményes munkája, az elavult munka- és kiszolgálási normák felülvizsgálata következtében *a vasút területén mintegy 2000-rel csökkent a létszám.*

Bérpolitikai intézkedések

Az elmondottak a vasúti közlekedés összletszámára vonatkoznak. Ezen belül egyes fontosabb állománycsoportokban — *például vasúti építőiparban, a forgalmi utazók, kocsirendezők és munkások körében — krónikusnak mondható munkaerőhiány jelentkezett.* A vasút létszámhelyzetét nagyarányú fluktuáció is jellemezte.

A második ötéves tervidőszakban örvendetesen fejlődött az élő munka termelékenysége, amely öt év alatt 21,7 százalékot emelkedett. *A béralapemelkedés a vasúti közlekedésnél 1963-ig az évi 2 százalékos átlagbér-fejlesztés és a teljesítmény-növekedés arányának felel meg.* Az 1964. január elsejével megvalósított bérpolitikai intézkedés és azt megelőzően az építési szakszolgálatnál az új országos építőipari normák bevezetésével egyidőben végrehajtott *10 százalékos bérráépítés a vasút és a vasúti építőipar, valamint az ipar és a külső építőipar dolgozói között fennálló bérfeszültséget jelentősen enyhítette.* Az 1965. évi munkaerőgazdálkodási intézkedések eredményeképpen elért 2000 fő megtakarítás bérhatása is az átlagbér-emelés céljaira szolgált. Megállapítható tehát, hogy *a tervidőszak alatt a vasutasok bérezésénél és a bérezési rendszer fejlesztésénél jelentős eredményt értünk el.* A vasutasok bérezése az iparhoz viszonyítva még így is kívánnivalót hagy maga után.

Az anyaggazdálkodás problémái

A vasút anyaggazdálkodásáról — e cikk keretében — nem lehet részletes értékelést adni. Azonban ha röviden is, de feltétlenül említést érdemel, hogy a vasút szénellátásában — 1962/63. telét kivéve — nem állottak elő zavarok. A gáz-, olaj- és villamosenergiaellátás kielégítő volt. Ezzel szemben *a hengerelt áruk ellátásánál zavarok voltak és sok problémát okozott a kerékabroncs-, valamint a féktuskóhiány is.* Ez utóbbinál még jelenleg is mutatkoznak problémák. A vasút anyaggazdálkodásának egyik legkritikusabb területe a Diesel- és villamos *járműalkatrész-ellátás biztosítása.* A legnagyobb gondot az import alkatreszek beszerzése okozta. A vasút készletgazdálkodása a tervidőszakban általában kielégítő volt.

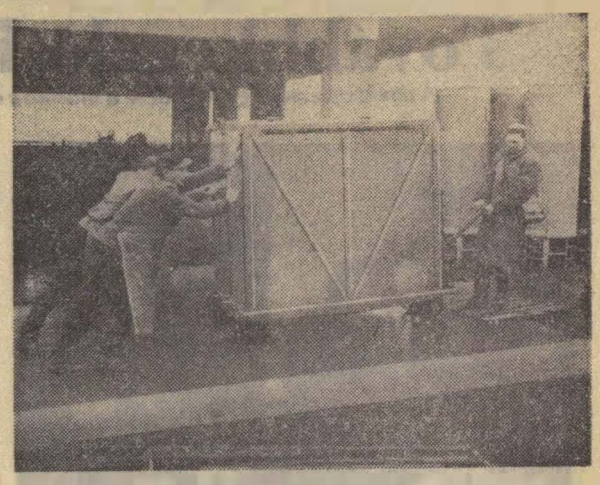
Röviden szólni kell az önköltség alakulásáról is. Az elmúlt öt év során *a vasúti közlekedésnél összesen 2,7 százalékos önköltségcsökkenést értünk el.* Ez jóval kevesebb a tervezettnél. A lemaradásnak elsősorban az az oka, hogy *a vasút nem tudta a tervezett szállítási igényeknek eleget tenni, ami jelentős bevételkiesést okozott.* Nem szá-mottevően, de kedvezőbben alakult volna a vasút önköltsége, ha minden területen következetesen érvényesül a takarékos gazdálkodás.

A vasút második ötéves tervének értékelése e rövid cikk keretében nem lehet teljes értékű, hiszen számtalan terület — többek között a vasúti javítóipar — munkáját sem érinti, jóllehet azok fontossága vitathatatlan. Rövid elemzést ad viszont a vasúti közlekedés elmúlt öt év alatti munkájáról és fejlesztéséről.

Az értékelés azonban nem lenne teljes értékű, ha megfeledkeznénk *a vasutas dolgozók áldozatkész, lelkes, lendületes munkájáról.* Hiszen sokszor mostoha körülmények között kellett helytállni a nagy szállítási feladatok megoldásában. Ehhez nyújtottak nélkülözhetetlen segítséget a párt- és szakszervezeti szervek a megfelelő politikai légkör megteremtésével, a helyes irányvonal megjelölésével, a dolgozók megnyerésével és mozgósításával, a kommunisták példamutató munkájával.

Holló Lajos,
KPM I. I. szakosztályvezető-helyettes

A Dózsa brigád példát mutat



Munkában a Dózsa-brigád
(Tőzsér Ernő felv.)

Békéscsaba állomáson jelenleg 16 szocialista brigád dolgozik. Egyik közülük a Dózsa kereskedelmi brigád.

— *Mivel foglalkozik a „Dózsa brigád?* — kérdezem *Hidvégi György* brigádvezetőtől?

— Vasúti darabáru küldeményeknek a raktárba és a raktárból történő közúti szállítását végezzük. A brigádban huszonhárman vagyunk. Érlyességre, utasításra nincs szükség. *Mindenki tudja a kötelességét.* Senki sem emlékszik olyan esetre, hogy valaki mulasztást követett volna el. Fegyelmezetten dolgozunk, s ez meglátszik a teljesítményen is. Jó a kollektív szellem. Nincs közöttünk civakodás. Megértjük, segítjük egymást.

— *Nemcsak a munkában, hanem az életben is egyek vagyunk* — jegyezte meg az egyik brigádtag.

Elmondták, hogy fehér asztalnál is találkoznak, egymáson is segítenek. Két társuknál háztetőt fedtek már. Évente többször családtagokkal együtt közös kirándulást szerveznek. A múlt év karácsonyán egyik beteg társuknak, *Nagy Mihálynak* ajándékként 400 forintot adtak.

Élen járnak a társadalmi munkában és a tanulásban is. Hídvégi János, a szállítótartály felhúzó helyét és a raktár előtti teret állandóan tisztán tartja. Ketten a villamos emelő kezeléséből vizsgát tettek. Többlet munkaként a brigád gyakran vállalja a vasúti kocsik be- és kirakását.

A Dózsa-brigád mindenben példát mutat.

T. E.

Tiszta kocsikat kérnek

Berente Szén-pályaudvaron naponta 450—500 kocsit raknak meg. Az érkezett rakott kocsik nem mindig fedezik a szükségletet. A hiányzó mennyiséget a MAV erejéhez mérten üres kocsikkal egészítik ki.

Az utóbbi időben azonban gyakran előfordul, hogy *a kocsik piszkosan, szemetesen érkeznek Berentére.* A szénosztályozó az ilyen kocsikat nem veszi át.

Hatvan állomásról gyakran érkeztek olyan kocsik, melyekben több mázsa cukorrépa volt. A télen még az is előfordult, hogy az üresként küldött kocsi, jobbik esetben, félig volt hóval.

Berentén az ilyen kocsikat nem tudják tisztítani. Bár a szénpályaudvar 1965-ben a kocsitartózkodási tervét élüzem szint felett, 93,5 százalékra teljesítette, az egy kocsira eső tartózkodási idő azonban még így is 8.6 óra volt.

Kisvárdai János
Miskolc

Szorítsuk ki a mozgalomból a formalizmust!

Miről tanácskoztak Pécsett és Dombóvárott a szocialista brigádvezetők?

A pécsi igazgatóság területén is befejeződtek a szocialista brigádvezetők tanácskozásai. A sort március 15-én *Pécsett* a Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségen tartott értekezlet nyitotta meg. Március 22-én *Dombóvárott* a forgalmi, kereskedelmi és vontatási szocialista brigádvezetők részvételével tartottak tanácskozást.

Nem tudják, mit kell vállalni

A TBFF szocialista brigádjainak munkásságát *Balogh János,* az igazgatóság V. osztályának vezetője értékelte. Elmondotta, hogy tavaly 26 brigád kötött szocialista szerződést. A 26-ból 16 teljesítette a vállalást, a többi nem. *Megállapítható, hogy egyes brigádok szinte adminisztratív kényszernek tekintették a mozgalmat.* Erre abból lehet következtetni, hogy nem tudták, mit kell vállalni, mi a szűk keresztmetszet területükön. Pedig lehetőség, tennivaló van bőven. Például a főnökség *73 dolgozója csak 6 elemivel rendelkezik, 34-nek még ennyi sincs. A 8 általánossal nem rendelkezők létszáma meghaladja a főnökség összletszámának egynegyedét...* Nem véletlenül sürgette felszólalásában az elmaradottság felszámolásának szükségességét *Szücs Sándor,* siófoki oktató.

A kollektíva nevelő hatása a legtöbb brigádban már jól érvényesül. Erről számolt be *Gombás Benjamin,* a bátaszéki 202-es blokkmesteri szakasz szocialista brigádvezetője. Kaposvárott és Csurgón viszont előfordult, hogy a hanyag dolgozót inkább kirekesztették a brigádból, csak hogy ne kelljen vesződni vele.

678 szocialista brigád

Dombóvárott a szocialista brigádvezetők tanácskozásán *dr. Szabó Tibor,* a pécsi igazgatóság vezetője tartotta a vitaindító előadást. A feladatok végrehajtásában — hangsúlyozta — az igazgatóság *példás munkát vár a szocialista brigádoktól.* Fokozottan érvényesítsék a gazdaságossági követelményeket, jobban használják ki a meglevő termelő kapacitást. A feladatok ezt igénylik, hiszen az áruszállítási teljesítményt 2,4 százalékkal, a személyszállítás eredményét 1,8 százalékkal kell növelni az idén.

A versenyben ma már *678 szocialista brigád vesz részt az igazgatóság területén.* Tagjaik összlétszáma: 7239. A tavalyi 18-cal szemben az idén már 30 szolgálati hely versenyez a szocialista szolgálati hely címért.

A mennyiségi szempontok már jól érvényesülnek a szocialista brigád-mozgalomban, de korántsem ilyen kedvező a minőség alakulása. Senki sem gondol túlzott követelményekre, *de nem fogadható el vállalásként, ami nyilvánvaló szolgálati kötelesség.* Több brigád például azt vállalta, hogy a szolgálatban nem fogyasztanak szeszes italt, udvariasan bánnak az utasokkal, résztvesznek az oktatáson.

Mi az igazi cél?

A sablonos, a minimális követelményeket tartalmazó vállalás semmire sem ösztönzi a brigádokat. Az igazi cél az, hogy valóban szocialista módon dolgozzék, tanuljon és éljen a brigád. A vállalásokat szabják a tagok egyéniségéhez, a brigád feladataihoz. S a végzett munkát ne csak év végén értékeljék, hanem havonta, folyamatosan, a rendszeresen megtartott brigádértekezletek alkalmával. Számos probléma mutatkozik még a naplók vezetésénél is. *Egyes brigádok feleslegesnek tartják a naplót.* Igaz, a legszebb napló sem teszi szocialistává a brigádot, de az értékelhetőség alapfeltétele, hogy írásban rögzítsék a munka eredményeit, fogyatékosságait. *A jól vezetett napló nem formaság, hanem a brigád munkájának tükre!*

A vitában sokan felszólaltak. *Borza István* például elmondta, hogy a dombóvári utazó brigádok szerződést kötöttek a fiókműhelyi brigádokkal. A fiókműhely a gépek alaposabb javítását vállalta, az utazók pedig azt, hogy úgy gondozzák mozdonyukat, hogy azt idő előtt ne kelljen ismét javításra küldeni.

Ha a szocialista brigádok minden területen példát mutatva a többi dolgozót is magukkal ragadják a munkaversenyben, bizonyos, hogy nemcsak 768 ezer forint jutalmat fizethetnek ki a pécsi igazgatóság területén, mint a múlt évben, hanem ennél jóval többet...

(Lőrincz)

Tízéves a Péceli MÁV Továbbkezelő Kórház

(A vasútegészségügy fejlődése a második ötéves tervben)



Gulyás János, a szakszervezet titkára átnyújtja az elnökség ajándékát Farkas Lászlónak, az intézet igazgatójának.

(Németh Gyula felvétele)

Felemelő és egyben meghatóházi ünnepség zajlott le néhány napja a *Péceli MÁV Továbbkezelő Kórházban.* Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János,* a vasutasszakszervezet titkára és *dr. Soproni József,* a 3. szakosztály vezetője. A kórház 10 éves fennállását ünnepelték. Nem nagy ez a létesítmény, hiszen csak 130 beteget tudnak falai között egyszerre elhelyezni. Mégis jelentős volt ez az évforduló, hiszen a viszonylag kis létszám mellett is 10 000-nél több vasutas dolgozó és családtag keresett és talált ott gyógyulást.

Farkas László, az intézet igazgatója, meleg szavakkal méltatta a 10 év áldásos eredményeit. Lelkesen ecsetelte a kastély történelmi nevezetességeit. Valóban hosszú, több évszázados múltú épületben talált otthonra a MÁV Továbbkezelő Kórház.

Megjegyezhetjük azonban, hogy az ódon *Rády-kastély soha hasznosabb célt nem szolgált,* nemesebb feladatot nem töltött be, mint éppen most, amikor — ha szerény keretek között is — őre lett a vasutas dolgozók egészségének. *Fontos szerepet tölt be a vasútegészségügyi hálózatban,* olyan feladattal, amelyet ennél célszerűbben és jobban nem valószínű, hogy el lehetne látni. Szoros kapcsolatban működik együtt a Központi MÁV Kórházzal és a hosszas betegség, operáció után sajátos eszközeivel segíti elő a vasutasok gyógyulását.

A fejlődés sokrétű

A péceli kórház 10. évfordulójának méltatása — úgy véljük — jó alkalom arra, hogy ha szűkszavúan is — megemlékezzünk arról a fejlődésről, *melyet különösen az utóbbi időben ért el a vasút, egészségügyi és szociális létesítményeinek fejlesztése tekintetében.* A fejlődés oly sokrétű és annyi mindenről kellene beszámolni, hogy még a szűkszavú felsorolásra sem jut hely. Csupán a lényegesebb, fontosabb intézményekre térhetünk ki.

A budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet a felszabadulás előtt 18 osztállyal és 450 ággyal látta el gyógyító és megelőző feladatát. A felszabadulástól kezdve jelentős bővülésről, fejlesztésről adhatunk számot. A háborús károk ellenére a kórház ágylétszám tekintetében rövidesen túlhaladta a háború előttit és *napjainkban 1068 kórházi ággyal működik.* A központi rendelőintézet, amely a felszabadulás előtt 18 szakrendeléssel működött, *jelenleg 28 szakrendelést lát el,* köztük a máj-, cukorbeteg-, szív-, tüdőgondozást is.

A felszabadulást megelőzően a központi rendelőintézetben és kórházban együttesen 91 orvos működött. *Jelenleg a két intézményben 180 főfoglalkozású és 81 részfoglalkozású orvos áll a gyógykezelés szolgálatában.*

Európai hírű intézet

Néhány hónap múlva ünnepeljük egyik büszkeségünk, a *Budakeszi Vasutas Tüdőgyógyintézet* fennállásának 10. évfordulóját. A péceli kórházzal csaknem egyidőben kezdte meg működését és *az eltelt egy évtized alatt európai hírnévre tett szert.* Delegációk, külföldi vendégek számtalanszor keresik fel. A legmodernebb gyógyászati elveknek megfelelően, jól felszerelt műtők, laboratóriumok állnak a betegek rendelkezésére.

A vasutasok egészségéért folyó munka fontos helyei a rendelőintézetek. A felszabadulás előtt a központi rendelőintézeten kívül más nem állt rendelkezésre. Jelenleg *7 vidéki rendelőintézetet vehetnek igénybe a vasutas dolgozók.* Ezek közül egyesek már a legmodernebb elveknek is megfelelnek. Büszkék lehetünk az 1965-ben átadott miskolci rendelőre. Az elmúlt néhány év alatt számtalan helyen épült üzemi szakorvosi és fogszakorvosi rendelő. A vasutasok *Balatonfüreden, Harkányfürdőn,* a *Szabadsághegyen* és több állami gyógyházban, illetve szanatóriumban kaphatnak kezelést, segítséget a betegségükből való felgyógyulásukhoz. Ha mindehhez hozzávesszük, hogy *építés alatt áll a 300 ágyas szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet,* befejezés előtt áll a *szombathelyi* és *celldömölki* rendelőintézetek bővítése, építése, tervezés alatt áll az új, modern *Budapesti Központi Rendelőintézet,* a *debreceni* rendelőintézet és a *Budakeszi Tüdőgyógyintézet rehabilitációs pavilonja,* akkor bárki megállapíthatja: a vasutasegészségügy jelentős fejlődését, a vasutasság egészségügyével való fokozott törődést.

A szociális helyzet mutatói

A vasutas dolgozók szociális helyzetének azonban nemcsak az egészségügyi intézmények a mutatói, hanem a bér-, a betegbiztosítás, a munkavédelem, a szociális biztosítás, a munkaruha stb., majd a dolgozók egyre javuló munka- és életkörülményeit szolgálja.

A rászoruló vasutas gyermekeket a felszabadulás előtt 420 férőhellyel rendelkező 3 nevelőintézetben lehetett elhelyezni. A felszabadulás óta *Répceszentgyörgyön, Bodrogolasziban* és *Békéscsabán* létesült új nevelőintézet, s ezzel számuk 6-ra, *a férőhelyek száma pedig 1360-ra növekedett.* Bölcsődékkel és napközi otthonokkal a felszabadulás előtt a vasút nem rendelkezett. Jelenleg *7 bölcsőde 450 férőhellyel és 15 napközi otthon 1200 férőhellyel üzemel.* A gyermekintézmények célja és lényege, hogy a dolgozó nők munkábaállását megkönnyítsék és enyhítsék azokat a gondokat, amelyek gyermeknevelés közben a szülőket terhelik.

A MÁV üzemi konyhái is a felszabadulást követően létesültek. Ezekben ma már a vasutasság mintegy egynegyede étkezik egyre javuló színvonalon.

A szociális létesítmények állandó fejlesztése mind a szakmai vezetésnek, mind a szakszervezetnek fontos feladata és azt fontosságának megfelelően is kezelik. A fejlődést azzal lehet érzékeltetni, ha az 1961—65 között végrehajtott, a második ötéves tervben megvalósított szociális létesítményeket, illetve azok közül néhányat felsorolunk. Azért csak néhányat, *mert 100-nál több a tervidőszakban épült szociális létesítmények száma.* A beruházásokon kívül még sok létesítményt újítottak fel, tatarozták, bővítettek, hoztak helyre.

Jelentősebb létesítmények

Szemléltetni az előrelépést azoknak az összegeknek az ismertetése is, amelyet öt év alatt erre fordítottunk. *A szociális beruházások 5 év alatt néhány ezer forint különbséggel százötven millió forintot tettek ki.* A költségvetési felújítások összege is jelentős: *mintegy 30 millió forint.* Egyelőre nem lehet kimutatni, de bizonyára jelentős az az összeg is, amit az igazgatóságok, vállalatok, szociális célokra, létesítmények megvalósítására fordítottak.

Melyek azok a jelentősebb létesítmények, amelyek ebben a tervidőszakban a vasutas dolgozók használatába kerültek:

1961-ben a *miskolci járműjavítóban* 500 dolgozó részére öltöző-mosdót. 1000 adagos üzemi konyhát, *Záhony* állomáson 1000 adagos üzemi konyhát, a *pécsi fűtőházban* 650 fős öltöző-mosdót adtak át.

1962-ben *Nyíregyházán* 500 fős öltöző-mosdó, *Kaposvár* állomáson 600 adagos üzemi konyha és 150 fős önkiszolgáló étterem létesült. A *hatvani fűtőházban* is elkészült a 300 fős öltöző-mosdó. Tovább fejlődött a záhonyi szociális létesítmények hálózata.

1963-ban felépült és átadásra került a *miskolci munkásszálló,* s öltöző-mosdó létesült *Vácott és Záhonyban.*

1964-ben közel 4 millió forintos költséggel 720 fős öltöző és mosdó épült *Ferencvárosban.* A *szolnoki járműjavítóban* 1500 adagos üzemi konyha, 750 fős étterem, míg *Nyíregyházán* 1000 adagos üzemi konyha és 100 fős étterem létesült.

1965-ben adták át a *miskolci* szakorvosi rendelőt 16 millió forintos ráfordítással.

A felsorolás természetesen csak vázlatos, néhány nagyobb létesítményt tartalmaz. Még sok helyen épült öltöző-mosdó, melegedő, üzemi konyha, munkásszállás és más szociális létesítmény.

Javult a lakáshelyzet

Ha nem kielégítő mértékben is, de előreléptünk a lakáshelyzet javításában is. A tervidőszak alatt *50 millió forintot fordítottunk új lakások építésére.* A Landler-lakótelepen, Pécsett, Szegeden, Miskolcon és még számos helyen épült vasutaslakás és *közel 200 pályaőri lakás bővítésére került sor.*

A harmadik ötéves tervben, melynek most vagyunk a kezdetén, szintén *jelentős összegek kerülnek a vasutas dolgozók szociális helyzetének, élet- és munkakörülményeinek megjavítását célzó létesítmények megvalósítására.* Erre szükség is van, hiszen a nagyarányú fejlődés — mely az elmúlt években bekövetkezett — sem tudja még pótolni azokat a hiányosságokat és mulasztásokat, amelyek a magyar vasúton a felszabadulást megelőzően voltak és a háborús rombolásokkal tetéződtek.

S. J.

Lelkes kollektíva

Veszprémvarsány állomáson 28 vasutas teljesít szolgálatot. Ez a kis kollektíva nagyon lelkesen, elismerést érdemlően dolgozik. 1963 óta minden évben igazgatói elismerésben részesültek. *Állomás vizsgáik 4-es eredménnyel végződtek.*

A kis állomás kollektívái 1965 januárjában elhatározták, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. A termelési tanácskozás *négy brigádjának ítélte oda a szocialista brigád címet, illetve oklevelet.* A brigádtagok közül huszan kaptak oklevelet.

Az eredményeken fellelkesedve a kis kollektíva ebben az *évben a szocialista szolgálati hely cím elnyerésére törekszik.* Ha olyan eredményesen dolgoznak mint a múlt évben, akkor a siker bizonyára nem marad el.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Régi mozdony új szerepben

A tisztálkodás, a fürdés és téli időben a fűtés is sok gondot okozott a *Hámán Kató Fűtőháznál.* Szinte valamennyi munkahelyet, irodákat, oktatótermeket külön-külön fűtöttek. Azonkívül gyakran baj volt a hideg-meleg víz szolgáltatással is.

Március közepétől azonban minden megváltozott. *Egy régi, 327-es sorozatú mozdonyt házilag olajfűtésre alakítottak át, és ez szolgáltatja a fűtéshez a gőzt és a melegvizet.* Több éves sérelmet orvosoltak ezzel a Hámán Kató Fűtőháznál.

Megérdemlik, hogy ide írjuk azoknak a nevét, akik kezdeményezték, és végezték a kazán átalakítását: *Szakos István fűtőházfőnök, Bányai Mihály, Mató Imre, Gergácz Pál és Bánhidi István.*

Felvégi István

Megfelel-e a célnak a hegesztők védőszemüvege?

A szocialista munkavédelem alapelve — a megelőzés. Törvényeink is az alapelveknek megfelelő szellemben íródnak, mégis gyakran tapasztalhatók különféle panaszok, amelyek a munkavédelmi intézkedések megalapozottságát kétségbe vonják. Ezek egyrészt a dolgozóktól, másrészt a középvezetőktől indulnak ki.

Ilyen vitatott kérdés és *gyakori panasz a láng- és ívhegesztők védőszemüvegének használhatósága.* Többen felvetik, hogy a rendelkezésre álló védőszemüvegek

nem felelnek meg a célnak, mert a szemre ártalmas sugarakat áteresztik, ennek következtében a látásélesség csökken,

s ezzel egyidejűleg kötőhártyagyulladás áll elő. Akadnak olyan javaslatok is — sokszor névszerinti megjelöléssel —, amelyek meghatározzák, hogy a legmegfelelőbb védőszemüveget melyik kisiparosnál lehet beszerezni.

A dolgozók panaszát vizsgálva megállapítottuk, hogy azok többsége jogos, mert a rendelkezésükre bocsátott védőszemüvegek valóban *nem minden esetben felelnek meg azoknak a követelményeknek, amelyekre a szem védelme miatt feltétlen szükség van.* Meg kell jegyezni, a hibák nem abból adódnak, hogy e célra megfelelő szemüveg nincs forgalomban. A hiba ott van, hogy azok, akiknek feladata a megfelelő minőségű szemüvegek igénylése,

nem a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézet által jóváhagyott szemüveget rendelik meg.

Ez különösen az ívhegesztőket érinti érzékenyen.

Az egyes munkához szükséges védőszemüvegek kiválasztásához táblázat áll rendelkezésre. A táblázatban található szemüvegek az *Anyagellátási Igazgatóság* útján igényelhetők. Tehát nem áll fenn annak szükségessége, hogy egyes üzemek a kisiparosok által — meggyőződésük szerint nem az igényeknek megfelelő minőségben — szerezzék be a védőszemüveg-szükségletet a hegesztőknek.

Takács József

A tisztaság és az egészség őrei

A Magyar Vöröskereszt üzemi szervezete február végén tartotta vezetőségválasztó taggyűlését a debreceni járműjavítóban. *Dr. Gyöngyösi Róbertné,* az üzemi szervezet titkára, beszámolójában elmondotta, hogy munkájuk elsősorban az egészségügyi felvilágosító munkában, elsősegélynyújtó tanfolyamok, tisztasági mozgalmak, véradó napok szervezésében, a dolgozók szociális körülményeinek tanulmányozásában jutott kifejezésre.

Az üzem egészségügyi fejlődését jelentősen segítette a *kocsijavító osztálynál épült 500 személyes öltöző és fürdő.* Ugyanott női fürdőt is létesítettek.

A vöröskeresztes aktívák az üzemi egészségügyi és szociális létesítmények tisztántartását, karbantartását rendszeresen ellenőrzik és ha hiányosságokat tapasztalnak, azokra felhívják az illetékesek figyelmét.

A Vöröskereszt üzemi szervezete *üzemrészenként megszervezte az egészségügyi szolgálatot.* Egészségügyi mentőládákat helyeztek el az üzemrészekben. A 12 egészségügyi és mentőláda kezeléséről és feltöltéséről az aktívák gondoskodnak.

Az alapszervezet az elmúlt választás óta több egészségügyi előadást szervezett. Ilyen előadások voltak többek között *az alkoholizmus elleni harc, a gyermeknevelés problémái és az elsősegélynyújtás.* Az előadásokon az üzem dolgozóinak több mint a fele vett részt.

A Vöröskereszt egyik legszebb és legnemesebb feladata a véradó napok szervezése. *A múlt évben 222 dolgozó 70,9 liter vért adott.* A véradásban a szocialista brigádok jártak élen.

A beszámoló után került sor az új vezetőség megválasztására.

Volosinovszki János

Baleseti krónika

Vigh III. János mozdonyfűtő március 2-án olyan súlyos égési sérüléseket szenvedett a Nógrádverőce állomáson tartózkodó 411031 sz. mozdonyon, hogy március 6-án belehalt sérüléseibe. A vizsgálat megállapította, hogy a halálos balesetet a fűtő kezében levő tisztítógyapot és az olajtól teljesen átitatott ruhájának sugárzó hőtől keletkezett öngyulladás okozta.

★

Március 4-én Budapest Kelenföld állomáson *tolatás közben halálos balesetet szenvedett Farkas II. Antal kocsirendező.* Nevezett balesetét az idézte elő, hogy a mozgó gépről leugorva váltókeresztezésen szándékozott ráakasztást végezni, miközben megbotlott, *és estében feje nagy erővel a sínkoronához vágódott.* Megállapítást nyert, hogy a sérültet szabálytalan munka miatt a tartalék mozdony vezetője már több ízben figyelmeztette.

★

Március 11-én *Nyíregyháza* állomáson a jelzés téves értelmezése miatt a XII. vágányról meginduló 1. sz. tartalékmozdony beleütközött a IX. sz. vágányra behúzó, de egy részével még biztonsági határjelzőn kívül álló 3. sz. tartalék által mozgatott kocsisorba. Egy kocsi kisiklott, az M 44 129 sz. tartalék megrongálódott.

★

Március 15-én *Neszmély* állomásra behaladó 3522. sz. vonat elütötte *Berényi Lajos* állomásbejárást végző forgalmi szolgálattevőt. Nevezett az elütés következtében *mindkét lábán nyílttörést és fejsérülést szenvedett.* Az eddigi megállapítások szerint a balesetért kizárólag a sérült hibáztatható, mert a II. sz. őrhelyen végzett ellenőrzés után, *figyelmeztetés ellenére, a behaladó vonat űrszelvényébe lépett.*

★

Március 15-én a ferencvárosi pályafenntartási főnökség XI. pályamesteri szakaszának dolgozói a hegyeshalmi vonal Soroksári úti hídján hídgerenda-cseréhez állványozási munkát végeztek. Állványkészítés közben az egyik 10x10 cm-es keresztgerenda középen eltörött, *és az állvány öt dolgozóval, több mint 5 méter magasból lezuhant.* A baleset következtében ketten súlyosan, hárman könnyebben megsérültek. A vizsgálat még tart.

★

Március 16-án Miskolc tiszai pályaudvaron az 1. sz. állomási tartalék előtötte Simon István gépkísérőt, aki nem életveszélyes fejsérüléses balesetet szenvedett.

★

Március 18-án Hatvan állomáson a 411362 sz. tartalékmozdony halálra gázolta Szalabán Károlyné fűtőházi kocsitakarítót. A baleset azért következett be, mert nevezett körültekintés nélkül a tartalékgép űrszelvényébe lépett.

★

Március 20-án *Galgamácsa* állomáson tolatás közben lábcsonkulásos balesetet szenvedett *Varga Pál* Balassagyarmat honállomású vonatfékező. A baleset ráakasztás után történt, nevezett ugyanis *megbotlott és elesett. A sérült elismerte, hogy szolgálatbalépés előtt szeszes italt fogyasztott.*

FELHÍVÁS

az Országos Vasútas Képzőművészeti Kiállításra

A szakszervezet szervezési és nevelési osztálya a XVI. 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, dombormüvekkel, népművészeti és iparművészeti munkákkal.

A műveket 1965. június 24-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához: *Budapest, VIII., Népszínház utca 29.*

A bíráló 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 munkaábrázolás 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:

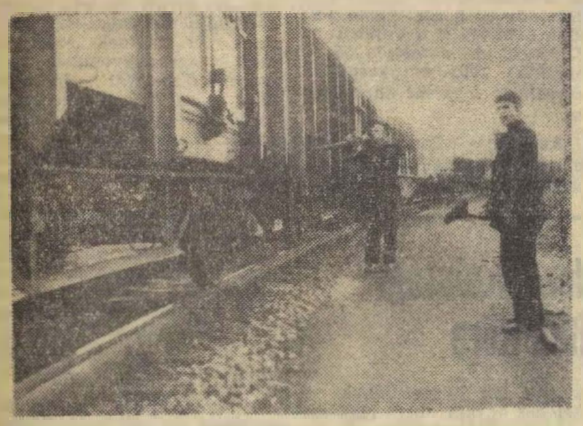
A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy 400 Ft

A vasútnak menni kell

A rekonstrukció alatt is zavartalan a munka a szolnoki csomóponton

A Nagyalföld kapuja. A szolnoki csomópontot így is nevezhetnénk.

Az állomás füstös, lüktető életét a felüljáróról, a közúti hídról figyelem. Alattam az acélsinek sokasága fut. A messziről jött sineké, amelyek itt találkoznak, majd pár száz méter közös út után újból szétválnak. Szétválnak, mint az emberek, mint az emberi sorsok, akiket az élet egymástól elszakít.



Hasznos Pál és Fekete II. István kocsirendezők munkában

(Tőzsér Ernő felv.)

Nézem az embereket, akik faradhatatlanul dolgoznak. Az állomást nézem. A pöfögő 411-est és a könnyedén suhanó piros Dieseleket. A múltat és a jelent.

A gurítódombra egy hosszú szerelvényt húznak fel. Az öreg gőzös erőlködik. Nehezen bírja. Aztán mégis felér.

Szép, nagyon szép így felülről a vasút mozgalmas, lüktető élete. Olyan, mint egy megelevenedett kis játékasztal, ahol egy gombnyomásra minden mozogni kezd...

A ki és berakás zavartalan

Az állomáson ma *Hargitai László* állomásfőnök-helyettes az ügyeletes. A napi munkáról kérdezem.

— *Az éjszaka egy söderrel megrakott irányvonat jött Délegyházáról* — kezdte a beszélgetést. — *Ebből 25 kocsit a teherpályaudvarra állítottunk ki. A kocsikat még az éjszaka kiraktuk és a vonat reggel 7 órakor üresen, menetrend szerint elindult vissza Délegyházára. A 4266-os vonattal — szintén az éjjel — kő érkezett az új Zagyva-híd és a Tiszahíd között épülő új vágányhálózat töltéséhez.*

Közben megszólal a hangosbemondó.

— *Figyelem! Figyelem! Az első vágányon vonat halad át...*

Barta Margit hangja. Reggel 6-tól este 6-ig az utazóközönséghez ő beszél. A két bemondás között pedig — telefonon — felvilágosítást ad.

A vonat elment. A főnöki iroda ismét csendes. A forgalmi naplót nézegetjük. *A mai napra minden igényelt kocsit kiállítottak.* Kocsihiány jelenleg nincs. Ez persze nemcsak a vasutat, hanem a szállítófeleket is dicséri. Zökkenőmentes a ki- és berakás.

A gurítón a 2061-es és az 5599-es tolatós tehervonatot állítják össze. Az egyik *Hatvanba*, a másik *Rákosra* megy. *Szabó István* tolatásvezető irányításával az ötös tartalék dolgozik ott.

A szolnoki rendezőben naponta 2200—2500 vagon gurul. Csak irányvonatból naponta 8—9-et állítanak össze. Itt rendezik azonkívül *a Ferencvárosból jövő két, több csoportos irányvonatot* is. A békéscsabai és a debreceni elegyet kettéveszik, majd kiegészítve indítják tovább. A kocsirendezésben a teherpályaudvar is segít.

A rekonstrukció első szülötte

A legtöbb munkát most is a *Tiszamenti Vegyiművek* adja. A hatalmas gyáróriás kiszolgálása már az új ideiglenes, magas fogadón történik. Ez az új vágányhálózat *a rekonstrukció első szülötte.* A csomópont korszerűsítése, az állomás építése tervszerűen halad, szinte észrevétlenül, hogy a forgalmat ne zavarja.

Ha befejeződik ez a nagy munka, akkor Szolnok állomás Közép-Európa egyik legmodernebb csomópontja lesz. Várják is nagyon a szolnokiak, mert bizony ennek a nagy forgalomnak már nehezen felelnek meg.

Most egy személyvonat érkezik. Közben a telefon is cseng. A fűtőház jelentkezik. Közlik, hogy egy tartalék mozdonyt vittek be javítani, helyette másikat adtak.

— *Látja, így van ez naponta* — mondja mosolyogva a főnökhelyettes. — *Hol kevesebb, hol pedig több gonddal, de megy a munka. Mert a vasútnak mindig menni kell...*

Géprevárás nem volt

A fűtőháznál *Fehérvári József* vezetőmérnök kalauzol.

— *A javításra váró gépeket már beállították* — mondotta. — *Ilyenkor, hét közben nincs olyan nagy hajrá. Munka perze mindig akad. Jelenleg öt gépet javítunk.*

— Alkatrész?

— *Féktuskóból és lángboltartó csövekből jelenleg is hiány van. A hiányzó anyagok, persze, néha késleltetik a javítást. De gépre várás nem volt.*

Közben egy új mozdony érkezik. A 424-273-as nagykátai tolatós fordulóból jött be kétnapi mosójavításra.

Egy mozdony jött. Három pedig már útra kész en áll. *Szentesre, Ferencvárosba* és *Újszászra* mennek. Mellettük emberek. Kezükben táska, a napi ennivalóval. Felszállnak a gépre, amely az acélsineken tovagördül.

És holnap kezdődik előlről minden.

(szerényi)

Felejthetetlen két hét

Kellemes két hetet töltöttem feleségemmel együtt a siófoki bányászüdülőben. Külön köszönetünket fejezzük ki a személyzet udvarias, előzékeny és figyelmes kiszolgálásáért, és azért, hogy rövid idő alatt kedves, családias hangulatot teremtettek. *36 évi szolgálati időm alatt ez volt az első alkalom, hogy igénybe vettem a szakszervezet kedvezményes üdültetését.* Bár tél volt, mi mégis jól éreztük magunkat a magyar tenger partján.

Markos József
Zalaegerszeg

Forgalmas állomás

Mezőhegyes, az Alföld egyik legforgalmasabb állomása. Forgalmának nagyrészét a cukorgyár és az állami gazdaság küldeményei adják. A répakampány idején például 15 745 kocsi cukorrépát szállítottak a cukorgyárnak. A feldolgozott mennyiségből visszanyert répa zelet 9499 vagont tett ki. A gyár késztermékéből, a cukorból 374 vagonnal exportra, 939 vagonnal pedig belföldi fogyasztásra továbbították a mezőhegyesiek.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Tavasz — háborús háttérrel

I.

A falu alá ért a háború,
s egy öleléssel rom lett a falu.
Elhajtották a szelíd tehenet,
mikor kertük az éltető tejet.

Békétlenség kovásza: háború —
Temetett szlavot, germánt a falu.
S egyre messzebb — az ég falain át —
az élőkhöz még dörgött a világ.

II.

Menekülő, hamuszín utak
az utaknál szürkebb ég alatt
A grófi erdő egy máglya volt.
... És énekeltek a madarak!

Négy-öt határnak nekivágtunk
— gyalog, rokon-látogatásra;
vicinálisnak is örültünk,
amely már a megyét is járta...

Mert tavasz volt — fölhasogatták
a fények a gomolygó eget;
s kirajzott szívünkből a remény,
hogy összehordja az életet.

Fazekas Lajos

Négyes névadó ünnepség a MÁV Kórházban

Az elmúlt szombaton, a MÁV Kórház történetében először, kedves, családi ünnepség zajlott le a szülészeti osztályon. A VI. kerületi Tanács és a MÁV Kórház vezetőinek kezdeményezésére itt kapták meg nevüket a legifjabb kis állampolgárok. Mind a négy vasutas gyerek.

Nyitrai Tamás az Északi Járműjavító, felesége a MÁV Északi Osztószertár dolgozója. Gyermekük a Tamás. *Beregszászi Károly* a ferencvárosi pályafenntartási főnökség, felesége Soroksár állomás dolgozója, kislányuk a Mariann. *Vámos Károly* és felesége a Dunakeszi Járműjavító dolgozói, gyermekük a Károly, *Tóth Tibor*, a Csepel Vas- és Fémművek, felesége a MÁV Kórház dolgozója, kislányuk az Andrea nevet kapta.

A hivatalos ünnepség után a kis újszülöttek kék kisdobos nyakkendőt is kaptak. Majd ezután nagyon sok virággal és ajándékkal halmozták el a szülőket és az újszülötteket.

Virág Péterné,
szülésznő



A névadó ünnepség megható pillanata

Idejében szólunk

Papkeszi állomás nem tartozik ugyan a forgalmas szolgálati helyek közé, de havi le- és feladási kocsiforgalma így is meghaladja az 500-at. *Éppen ezért indokolt lenne az állomás területének megvilágítása*, mert a tolatásnál a sötétség balesetveszélyes. Mindössze egy villanyoszlopot kellene felállítani, hiszen a *tővezeték* csak 50 méterre van. A tolatási padka is hiányzik.

Idejében szólunk! Baleset eddig még nem történt, de ki tudja...

Kiss Lajos
Alsóörs

Gyomán még mindig kosaraznak

Gyoma állomáson naponta 4—5 mozdony szerel. Ezek 150 mázsa szenet vételeznek. *A szénrakodás még mindig kosarazással történik*, pedig többször szó volt már arról, hogy gépesítik a rakodást.

Ülést tartott a vasutas eszperantó szakosztály

A Magyar Eszperantó Szövetség Vasutas Szakosztálya március 10-én tartotta évi munkaülését a vasutasszakszervezet Benczúr utcai székházában. Az ülés részvevőit *dr. Bácskai István*, a szakosztály elnöke tájékoztatta. Az 1965. évi munkáról szóló beszámolóhoz 18-an szólaltak hozzá. A felszólalók szinte kivétel nélkül érintették a csoportjukban folyó munkát, továbbá azt, hogyan készülnek *az Utrechtben megrendezendő 18. Nemzetközi Vasutas Eszperantista — és a hazánkban megrendezendő 51. Egyetemes Eszperantó Világkongresszusra.* Hangsúlyozták, hogy tudatában vannak a rendezvények idegenforgalmi, sőt politikai jelentőségével is.

Az értekezlet külön foglalkozott a nők napja, a tavaszi béke-kampány és a Nemzetközi Együttműködés Éve keretében kifejtett vasútas eszperantó tevékenységgel. A meghívott vendégek elismeréssel emlékeztek meg felszólalásaikban a szakosztály munkájáról és méltatták a nemzetközi nyelv jelentőségét a kulturális színvonal emelése és a béke érdekében.

A vezetőség külön napirendi pontban számolt be a világkongresszus előkészítő munkáinak eredményeiről. Figyelemre méltó, hogy a világ minden tájáról eddig több mint kétezren jelentkeztek. A jelentős vasúti és közúti közlekedési kedvezmények — a devíza könnyítések, az 50 százalékos vízum-kedvezmény — hatására további tömeges jelentkezésekkel kell számolni.

A kimagasló eredményeket elérő tagok könyvjutalmazása után *dr. Jáki Ferenc* az északi országokról vetítettképes előadást tartott.

A szomorú óriás

Hivat az öreg masiniszta. Vajon mit akar a kedves, ősz hajú ismerős.

Régóta ismerem. Többször írtam már róla, *Nagy XI. János* nyugdíjas mozdonyvezetőről, aki soha nem ismerte a fáradtságot, a lehetetlent, ha a szolgálat úgy kívánta.

Amit én a munkások erejéről és hatalmáról hallottam, azt nekem ez a keménykötésű ember testesítette meg. Ő a hús, a vér ember, aki a szemem láng és hegyorom. Fáradhatatlan hős, mégis vígan egyszerű, tréfáskedvű, őz lelkű óriás, széles vállakkal és gyermekien tiszta szemekkel.

A csepeli vasgyárból került a vasúthoz. Húszéves volt és lakatos. Később fűtő lett, azután mozdonyvezető. Fürge acélparipájával sokáig repített személy- és gyorsvonatokat. Megfordult a szomszédos országokban is. Látott külföldi városokat, boldogan ölelkező utasokat, de a szíve mégis a tehervonatokhoz húzta. *A nagy feladatokat szerette. Az olyan szerelvényeknek a továbbítását, amelyeknek alig látta a végét a mozdonyától.*

[redacted]

1949 nyarán írtam először róla, a kiváló mozdonyvezetőről. Hír övezte, a munka dicsősége. *Háromszorosan kitüntetett vasutas volt*, a jövő mozdonyvezetőinek egyik kiváló oktatója.

Huszonnyolcadik esztendeje szolgált ekkor már a vasútnál. Ezért megkérdeztem tőle:

— *Hogy-hogy ennyi év után még mindig gőzmozdonnyal jár?*

Hangosan nevetett:

— *Ezt már mások is kérdezték. Magának is azt mondom, amit nekik mondtam: én már lassan kiöregszem, nekem megteszi a gőzmozdony is. A villany- és a Diesel-mozdonyé a jövő, ismerkedjenek azokkal a fiatalok. Szeressék, bánjanak velük úgy, ahogy mi, öreg masiniszták a gőzmozdonyokkal bántunk.*

Első találkozásunkkor elhatároztam: lehetőséget keresek arra, hogy valamelyik útjára elkísérhessem, hogy munkában is láthassam ezt a nagyszerű vasutast.

1952 őszén került erre sor. Egy élelmiszerrel megrakott gyorstehervonatot hozott fel Szegedről Ferencvárosba.

Az esti órákban indultunk. Soha nem felejtem el, hideg éjszaka volt. Egyik állomáson megálltunk, hogy vizet vegyünk. A fűtő meg a mozdonyvezető-tanuló gyorsan hozzá is kezdett.

A vezér közben a mozdonya körül vizsgálódott. Egyszer csak hallom, hogy hangosan felkiált:

— *Hé, féleszűek! Mit csináltok!*

Lenézek a mozdonyról, s látom ám, hogy az öreg csurom víz. A fűtője figyelmetlen volt és a kútból vastag sugárban kiömlő víz rázúdult.

— Szent ég, mi lesz itt? — gondoltam magamban.

De ő csak megrázta magát, mint egy tanyai komondor. Ruhát cserélt, aztán mintha mi sem történt volna, folytattuk az utat.

Pontosan, menetidő szerint érkeztünk Ferencvárosba...

[redacted]

Nagy XI. János mozdonyvezető ötvenhétben nyugdíjba ment. Elszorult szívvel fogadtam a hírt. Szomorúan gondoltam arra, hogy elszállt az idő, átfordult a Nap azég közepén és János bácsi életébe beszettenkedett az álmos, a szendergő alkonyat.

Elmentem és megnéztem, hogy él egy nyugdíjas masiniszta. A tőle megszokott módon, korát meghazudtoló kedvvel fogadott.

Sok mindenről beszélgettünk. Szóba hoztam az emlékezetes éjszakai zuhanyfürdőt is, mire az öreg huncut nevetéssel megkérdezte:

— *Ugye, akkor azt gondolta, hogy kitör a botrány?*

— Hát...

— És nem fázott meg akkor?

— *Nem én. Se akkor, se máskor én még nem voltam orvosnál. Egy szem pirula nem sok, de még annyi sem ment le a torkomon. Nem tudom mi a betegség...*

[redacted]

A hatvanharmadik születésnapján beszélgettem utoljára az öreg masinisztával. Levelet ugyan többször váltottunk azóta, de az egészen más, mint a személyes találkozás.

A napokban üzent, hogy feltétlen keressem fel, nagyon szeretne beszélni velem. Szívesen tettem eleget kérésének.

Kis családi házának kerítésén túl, moccanás nélküli, néma csend. Az életnek semmi jele. Vajon mi lelte a nyugdíjas vasutast? Komoly oka lehet, hogy ilyen csendes a portája.

Rossz érzésem támadt: *csak nem érte valami baj?*

Becsengetek.

Hallom, ahogy nyílik az ajtó. — Jön már az öreg — sóhajtok megkönnyebbülten.

Ám, egyszerre nem őt, hanem a kedves arcú nénit, a feleségét látom a verandalépcsőn lecsoszogni.

— *De jó, hogy eljött —*, hálálkodik. — *Nagyon várja az öregem...*

Ennyit mond az asszony. Mást nem. Hiába kérdezem.

A szobába lépve úgy érezte[illegible]tem, mintha fojtogatnának.

— *Jani bácsi, kedves, öreg barátom, mi történt?*

Mosolyog. De fekete szeméből hiányzik a fény, mely valamikor úgy izzott, mint mozdonya tüzes gyomrában a parázs. Lapátnyi kezéből hiányzik a máskor elmaradhatatlan cigaretta. Nem esik jól. Alighogy rágyújt, egy-két szippantás után elnyomja a hamutartóban.

A kedvetlenség ütött szívében tanyát. A szomorúság, mert... mert... Ki kell mondani: *az ősszel elveszítette egyik lábát...*

Egy gondatlan gépkocsivezető okozta a bajt. Ittasan vezetett, s az egyik kanyarban felszaladt a járdára, és elgázolta az arra haladó nyugdíjas vasutast.

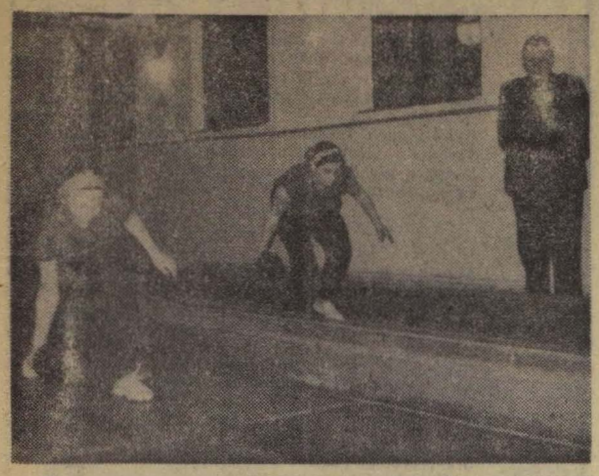
Soha nem gondoltam volna, hogy valaha is ilyen körülmények között látom viszont a jóságos lelkű „óriást", aki *harmincöt évet szolgált a vasútnál és sok százezer kilométert tett meg mozdonyával, de soha még csak egy jelzőmeghaladása sem volt.* Egész életében becsülettel látta el a szolgálatát, mert tudta, hogy minden utasát várja valaki. Egy pillanatra sem tévesztette szem elől, hogy emberéletek és milliós értékek vannak gondjára bízva.

Mindig tudta a kötelességét. Ő vigyázott magára és másokra is. Egy valaki azonban nem vigyázott őreá.

Németh Ferenc

Több segítséget érdemelnének

A kecskeméti NB I-es női tekézők között



Medgyesi Istvánné és Vancsai Lajosné edzés közben. A képen jobbra Tóth József edző.

(Tőzsér Ernő felvétele)

A város peremére kalauzolnak. Egy gyárhoz érünk. A kapun felirat: *Első Angyalföldi Konzervgyár.* A Kecskeméti MÁV SE, női tekézői itt tartják edzéseiket.

A teke-szakosztálynak 36 igazolt versenyzője van. Ebből 26 férfi, 10 nő. Három férficsapat küzd a bajnoki címért: 1 az NB II-ben, 1 a megyei és 1 csapat pedig a városi bajnokságban. A női csapat viszont az NB I-ben szerepel.

— *Az új bajnoki idényre szorgalmas munkával készültünk* — kezdi a beszélgetést *Tóth József* edző. — *Heti kétszeri edzésen bemelegítés, árnyéktekézés golyó nélküli rohammal, kötelezés, kiegészítőként súlyemelés és levezető mozgás szerepelt. Közben a formábahozás időszakában a „fejadag", 50 dobás a három első fára, később a duplájára nőtt a követelmény.*

Ha képet akarunk kapni egy edzés megterheléséről, tudni kell azt is, hogy a golyó súlya, amit néhány százszor elgurítanak, majdnem 3 kg.

A bajnokság már megkezdődött. Első mérkőzésükön — a tavalyi női bajnok FTC-től — vereséget szenvedtek. Az edző és a játékosok nemcsak emiatt keseregnek. *Az állomáson levő négyes tekepályájukat elöntötte a talajvíz.* S mivel a Konzervgyárban csak kettes pálya van és ezt más csapatok is használják, kevesebb edzéssel tudnak egy-egy bajnoki mérkőzésre felkészülni.

Az elmúlt bajnokságban a tabella alsó régiójában végeztek. Ennél többre képesek. Ebben a bajnokságban a középmezőnyben szeretnének végezni. Tudásuk, versenytapasztalatuk és mindenek előtt elszántságuk — a mostoha körülmények ellenére is — feljogosítja őket erre a reményre.

Kiváló versenyzőik is vannak. *Vancsai Lajosné* érdemes sportoló, 1948-tól versenyez. 1962-ben országos csúcstartó, 496 fával. Ez az egyéni rekordja is. Kétszer volt válogatott. Mérkőzésenként 440—450 fát üt.

A csapat másik kiválósága *Medgyesi Istvánné* is az edzéshiány miatt panaszkodik.

— *Januárban jöttünk ide. Itt kevesebb az edzési idő, de jobb a pályának a talaja. A másik pálya idegileg kikészített: a golyó — becsapódása előtt — rendszeresen eltért irányától. Most már kezdek megnyugodni.*

S a többiek is mind a rövid edzési lehetőségre panaszkodnak.

A kecskeméti pályafenntartási főnökség elvállalná a négyes tekepálya felújítását. Az egyesület elnöksége pedig többet foglalkozhatna a tekeszakosztállyal.

Tőzsér Ernő

— *Örömmel versenyzek* — mondja. — *Rendszeresen járok edzésre. Edzéshiány miatt azonban a bajnoki mérkőzéseken 20—40 fával kevesebbet nyújtok, mint amennyire képes lennék. Ilyenkor bosszankodom.*

Egy évtized a tömegsport szolgálatában

Kökényesi István, a szombathelyi járműjavító tervosztályának dolgozója, egy évtizede foglalkozik az üzem tömegsportjával. Minden évben nagy hozzáértéssel szervezi a vállalat dolgozóinak testedzését, a különböző bajnokságokat sportversenyeket.

A sakkosztály jó képességű versenyző gárdával szerepelt a megyei bajnokságban. 1965-ben a vasutas kispályás labdarúgó bajnokságban több csapat indult az üzemből. Közülük *a karbantartó osztály szerezte meg az első helyet* a csíjavító osztály csapatai előtt. Ugyanakkor a vasutas labdarúgó kupában az üzem csapata a harmadik helyen végzett.

A *Kilián Testnevelési Mozgalom* is népszerű a járműjavítóban. A különböző alapfokú bajnokságokon, tömegversenyeken *mintegy 450 dolgozó vett részt. Ebből 300-an vas, 100-an bronzjelvényt szereztek.* A versenyek szervezésében a KISZ-szervezet sportfelelőse, *Magyar József* is sokat segít Kökényesi Istvánnak. De dicséretet érdemelnek a kocsijavító osztály sportaktívái, *Szakály László, Varga Antal* és *Vass László* is, akik szabad idejükben szintén sokat fáradoznak dolgozótársaik testedzéséért.

Az üzemi sportkör elnökét jó munkájának elismeréseként a *Szombathelyi Haladás* ezévi tisztújító közgyűlésén az elnökség tagjai sorába választották.

Kovács István



Kökényesi István

1966 április 11

A költészet napja

Április 11-e a *költészet napja*, minden évben a vers, a költészet iránti figyelem ígyében zajlik le szerte az országban. Kirakatokban, könyvtárak bemutató polcain, tartalmukhoz méltó szép köntösben megjelennek a legújabb verses kötetek. Gazdag a választék — a verset kedvelő, olvasók minden rétege megleltheti a kötetek között az ízlésének leginkább megfelelőt.

Fazekas Mihály klasszikus Ludas Matyijától *Komját Aladárig, Gellért Oszkártól* a fiatal, első kötetével jelentkező *Bella Istvánig* tág a választék. Hosszúra nyúlna az ünnepi antológiákat végig felsorolni. Néhány azonban ide kívánkozik.

A költészet napjának bizonyára legszebb, legigényesebb, valóban ünnepi kiadványa a Szépirodalmi-Helikon kiadásában megjelenő *Arany János* összes költői művei című kötet lesz. Az esztétikai ismeretek terjesztésének, az olvasók esztétikai igényének növelését szolgálja a Gondolat Kiadó *Miért szép?* című ünnepi kiadványa. A *Szép versek 1965*, a Magvető szervezte Versbarátok Köre III. évfolyamába lépő antológiája, a kör tagjainak illetmény kötete. A már tavaly is keresett kötet most azok számára is hozzáférhető lesz, akik nem tagjai a Versbarátok Körének. *Az antológia 55 élő költőnk 1965-ben megjelent verseinek legjavát tartalmazza.*

Az idei versünnepen kiadóink értékes antológiákat kínálnak a költő barátainak.

Megalakult a Mezőgazdasági Könyvbarátok Köre

A vasutas dolgozók nagyobb része lakik kertes családi házban, vagy rendelkezik többkevesebb földdel. A családi szükségletek előállítása, megtermelése érdekében baromfi-, nyúl-, galambtenyésztéssel, gyümölcs- és zöldségtermesztéssel, vagy virágkertészettel foglalkoznak.

A mezőgazdasági szaktudás növelését, a kertek jobb hasznosítását, az eredményesebb állattartást könnyíti meg a *Mezőgazdasági Kiadó* kezdeményezésére megalakult *Mezőgazdasági Könyvbarátok Köre.*

A kör célja, a tagok szakismereteinek és műveltségének növelése, tájékoztatása a hazai és külföldi szakirodalomról, a tagok kedvezményes és gyors ellátása háztáji szakkönyvekkel. A kör lehetővé teszi az olvasók igényének széles körű megnyilvánulását és ez hozzájárul a könyvkiadás tematikájának és a tényleges vásárló igények szerinti kialakulásához.

A kör eszmei, baráti társulás, melynek tagja bárki lehet, aki szándékát írásban bejelenti a kör központjának. A belépés anyagi megterheléssel nem jár. *Belépési, tagsági díj, vagy egyéb hozzájárulás a tagot nem terheli.* Minden tag díjmentesen kapja meg a tájékoztató kiadványok jegyzékét. *A tagok 15 százalékos kedvezménnyel vásárolhatják meg előrendelés esetén a mezőgazdasági szakkönyveket.*

Azok a tagok, akik évente legalább 4 mezőgazdasági szakkönyvet vásárolnak, *100 forintot meghaladó értékben, díjmentesen kapják* a Mezőgazdasági Könyvbarátok Köre Évkönyvét.

A kör kulturális és gazdasági szempontból jelentős mozgalom, amely lehetővé teszi, hogy a falutól és várostól távol lakók is ugyanúgy hozzájuthassanak a legújabb szakkönyvekhez, mint azok, akik nap mint nap látogatói lehetnek a könyvesboltoknak.

A Mezőgazdasági Könyvbarátok Körének bárki tagja lehet. Az érdeklődők a név, a lakcím, foglalkozás feltüntetésével levél útján is jelentkezhetnek. Cím: *Bp. V. Báthory u. 10.*

Lakáscsere

— **Elcserélném** Budapest, Kerepesi úti 1 szoba, félkomfortos MÁV-lakásomat Pest környéki 2 szoba, összkomfortos, kertes lakásra. Dr. Farkas, telefon: 186—990/380 m. Érdeklődni: 8—16.30 óra között.

— **Miskolc I. kerületi** 1 szoba, komfortos tanácsi lakásomat elcserélném budapesti (lehetőleg a Déli pu. környékén) hasonlóra, esetleg ráfizetéssel nagyobbra. Érdeklődni lehet: Visnyovszki Józsefnénél, Bp. Déli pu. nyugdíjnyilvántartó, 81—98 telefonon.

— **Elcserélném** vasutassal Baross térnél levő 2 szoba, összkomfortos, földszintes MÁV-lakásomat belterületi vagy budai 1 szobás nagyobb méretű vagy hallos, összkomfortos, földszintes, esetleg központi fűtéses lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni 220—660/137 m, vagy 16—46 telefonon lehet.

— **Dunaharasztin** közvetlen a vasútállomásnál levő MÁV szolgálati kertes, nagyméretű két szoba, összkomfortos lakásomat elcserélném hasonlóra vagy egy szoba, komfortosra, Budapest területén. Cím: Koncz Dénes, Dunaharaszti, Dózsa György út 73.

Felhívás tovább tanulásra

A XIV. kerületi dolgozók gimnáziuma a Keleti tömb vasutas dolgozói részére kihelyezett gimnáziumi osztályokban már a negyedik esztendeje végez oktatást a Keleti pályaudvaron. A kihelyezett osztályokon kívül a gimnázium épületében (*Bp., XIV., Ajtósi Dürer sor 37.*) szintén sok vasutas folytatja középiskolai tanulmányait.

A gimnázium igazgatósága *az 1966/67-es tanévre a Keletiben működő üzemi osztályokba felvételt hirdet.* Azok a vasutas dolgozók, akik szeretnének tovább tanulni, iskolai bizonyítványukkal jelentkezzenek a gimnázium igazgatói irodájában. Budapest, XIV., Ajtósi Dürer sor 37. II. emelet, igazgatói iroda. Szombat kivételével, mindennap 16—17 óra között.

HÍREK

— **Három és fél millió virágpalántát,** 6000 pelargóniumot, 5000 cánát és 1000 kétnyári évelőnövényt ültetnek ki a tavaszi idényben a balatoni állomásokra.

— **A vietnami nép megsegítésére tánccal egybekötött** műsoros estet rendezett az Utasellátó szakszervezeti bizottsága. A műsoros est teljes bevételét a szabadságukért harcoló vietnami népnek ajánlották fel.

— **Balesetmentesen dolgoztak az elmúlt évben Sárbogárd állomás dolgozói.** Dicséretet érdemelnek azért is, mert a személyvonatok menetrend szerinti indítását 98,98 százalékra, a tehervonatokét 89,74 százalékra teljesítették. A múlt gazdasági évben 3 brigád 46 dolgozója elnyerte a szocialista brigád címet.

— **Februárban is túlteljesítették az élüzem-kitűzéseket** Nyékládháza állomás dolgozói. A tehervonatok terhelésénél 97,5 százalék helyett 98,82 százalékot, a kocsitartózkodásnál pedig 92,85 százalékot értek el. Az év első két hónapjában 102 660 kocsiórát takarítottak meg.

— **Eredményes az együttműködés** Szeged Rókus állomás és a Szegedi 10-es AKÖV között. A ki- és berakások az előre meghatározott „menetrend szerint" történnek. Dicséretet érdemel a 10-es AKÖV azért, hogy rakodóterületüket példásan rendben tartják.

— **Vietnami műszakot tartottak a vésztői fűtőház dolgozói.** A március 27-én vasárnap megtartott 8 órás műszak alatt az AB 393 p.sz. motorkocsi M 2 vizsgálatát és a 275 103 p.sz. mozdony hathavi javítását végezték el. A műszakban részt vett dolgozók teljes keresetüket a vietnami nép javára ajánlották fel.

— **Eltörött a hegedűm címmel magyarnótaestet rendezett** Szegeden a vasutasszakszervezet Petőfi Sándor Kultúrotthona. A műsorban felléptek Madarász Katalin és Bojtor Imre magyarnótaénekesek. A kétórás műsor keretében a szegedi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjait és több élenjáró dolgozót köszöntöttek egy-egy nótacsokorral.

— **Premier előadást tartott** március 19-én Kisvárdán a város művelődési otthonában a vasutasszakszervezet záhonyi művelődési házának irodalmi színpada. A Halhatatlan szerelem című verses, zenés összeállítással nagy sikert arattak a záhonyiak.

— **15 tagú szakemberekből álló delegáció utazott a KGST** keretében Mongóliába. A delegáció tagja Márton Gyula mérnök-geológus, a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozója is. A szakemberek a távol-keleti baráti országban három évig végeznek feltáró kutató munkát.

A Hivatalos Lapból

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

11. számból: 105138/1966. I/2. B. Tanoncként (szakmunkástanulóként) 1950. január 1. előtt eltöltött idő beszámítása rangfokozat szempontjából.

106151/1966. I/2. C. Felvételek rendje az egyetemek, főiskolák és a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum 1966/67. tanévére.



A szerkesztőség üzeni

Felvégi István Budapest, Tálai József Sárbogárd, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Ugiyai Sándor Nyékladháza, Markos József Zalaegerszeg, Kisvárdai János Miskolc, Hoffmann József Veszprémvarsány, Vas István Rákosrendező, Kiss Lajos Alsóőra, Kovács István Szombathely, Behán Rózsa Kazincbarcika: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Markos József Zalaegerszeg: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

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: 75.915.001—K 95
Szikra Lapnyomda

ÜNNEPI FORGALOM



— *Elég, ha a következő állomásig bírja, ott már lesz hely, mert sok a leszálló.*



— *Hát maga hogy került ismét ide, hisz egyszer már feltettem a vonatra?*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM Ára 40 fillér 1966. ÁPRILIS 16.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának és a KISZ Központi Bizottságának

FELHÍVÁSA

Magyar Munkások!
Szervezett Dolgozók!
Elvtársnők, Elvtársak!
Ifjú Kommunisták!
Dolgozó Fiatalok!

Nemzeti programunk, szocialista jövőnk a dolgozó nép alkotó tevékenységében formálódik és valósul meg.

Százezrek lelték meg országunkban a módját annak, hogy közösen alakítsuk ki feladatainkat — részt vállalva a termelés, a gazdálkodás gondjaiból, a közösség ügyeinek intézéséből. A szocialista kötelezettségvállalások teljesítésével milliók vesznek részt tevékenyen életünk, sorsunk formálásában, a szocialista építőmunka ez évi feladatainak megvalósításában. Az alkotó, cselekvő munka bizonyítja, hogy világos, határozott célokra a munkásosztály, a dolgozó nép odaadó tettekkel válaszol.

Hazánk további fejlődésének jelentős állomása lesz a a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa.

A magyar munkásosztály, a dolgozó parasztság és értelmiség pártunk iránti bizalma, dolgozó népünknek a szocializmusba vetett hite nyilvánul meg az egyre növekvő termelési aktivitásban és abban, hogy felelősségteljesebb munkával köszöntsék pártunk IX. kongresszusát.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa és a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség központi bizottsága üdvözli a dolgozó tömegeknek, a szocialista brigádoknak ezt a kezdeményezését.

Felhívjuk a vállalatok, üzemek, gazdaságok, a tervező- és kutatóintézetek dolgozóit: legyenek kezdeményezői, példamutató harcosai az 1966. évi tervünk megvalósításáért folyó szocialista munkaversenynek. Termelékenyebb munkával, takarékosabb gazdálkodással, jobb minőségű termékekkel, exportfeladataink kifogástalan teljesítésével szolgáljuk szocialista hazánk további felvirágoztatását!

Felhívjuk az üzemek, gazdaságok, intézmények vezetőit: a munka jobb megszervezésével, a folyamatos és biztonságos munkavégzéshez szükséges feltételek biztosításával segítsék, hogy a dolgozók kötelezettségeiket teljesíthessék. Érvényesítsék következetesebben a szocialista építésnek azt az elvét, hogy aki odaadóbb, jobb munkával többet ad a társadalomnak, az magasabb anyagi és erkölcsi elismerésben részesüljön.

Felhívjuk a szakszervezet tisztségviselőit, a KISZ-szervezetek vezetőit és aktivistáit: legyenek tevékeny szervezői és részvevői a IX. pártkongresszus tiszteletére kibontakozó nemes kezdeményezésnek, társadalmi aktivitásnak.

Javasoljuk a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának, hogy az 1966. évi terv teljesítésében legjobb eredményt elérő vállalati kollektívákat kongresszusi zászlóval, illetve oklevéllel tüntesse ki.

Magyar Munkások!
Szervezett Dolgozók!
Elvtársnők! Elvtársak!
Ifjú Kommunisták!
Dolgozó Fiatalok!

A szocializmus teljes felépítésén munkálkodunk. Céljaink megalapozottak, de megvalósításuk nem könnyű. Ez évi terveink minőségileg is nagyobb követelményeket állítanak elénk. Mindannyiuk eszére, szívére, lelkesedésére van szükség, hogy összefogva, közös erővel legyűrjünk minden akadályt és fegyelmezett, odaadó munkával, az 1966. évi feladataink teljesítésével erősítsük hazánkat, teremtsük meg a jólét további növelésének feltételeit.

A kongresszusi munkaverseny legyen kifejezője szocialista társadalmi programunk, nemzeti célkitűzéseinek megvalósításáért folytatott tudatos tevékenységünknek.

Szakszervezetek Országos Tanácsa
Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség
Központi Bizottsága

Megnyílt a Közlekedési Múzeum



A múzeum ünnepélyes megnyitója után dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és Németh Károly, a Budapesti Pártbizottság első titkára megtekintették a múzeum gazdag anyagát

(Hemző Károly felvétele)

A felszabadulás 21. évfordulójára új intézménnyel gazdagodott Budapest. Április 2-án *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepélyesen megnyitotta az újjáépített Közlekedési Múzeumot. Ott volt az ünnepségen *Németh Károly*, a Budapesti Pártbizottság első titkára, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a közlekedési ágazatok és az ágazati szakszervezeti szervek több vezetője, a Művelődésügyi Minisztérium, a Fővárosi Tanács, az idegenforgalmi szervek és tudományos életünk számos képviselője.

Dr. Csanádi György bevezetőjében méltatta a felszabadulás jelentőségét, majd így folytatta:

— *Az újjáépített Közlekedési Múzeum kapuinak megnyitása azért örömteli ünnep számunkra, mert a közlekedés kultúrájának megtestesítőjét üdvözölhetjük benne. A Közlekedési Múzeum jelentősége mégsem mérhető egyetlen szakma igényeivel, mert fővárosunk lakossága, sőt, az ország népe idősebbek és fiatalok egyaránt olyan rég óta hiányzó létesítményt kaptak benne, amely a közlekedés műszaki kultúrájának fejlesztésére hivatott.*

A mi Közlekedési Múzeumunk nem csupán klasszikus értelemben vett múzeum. Olyan intézmény, amely a hagyományos múzeumi munkát széleskörű társadalmi bázison folytatja. Képes az elmúlt idők közlekedéstechnikájának és közlekedéspolitikájának mély megismerésétől, haladó hagyományaink ápolásától és tanulságaitól, tovább kalauzolni a látogatókat a modern közlekedés megértéséig, sőt érzékeleti a jövő fejlődési lehetőségeit is.

Új intézményünktől azt várjuk, hogy a közlekedés technikája mellett *mutassa be az embert és társadalmát*, amely az új technikát kezeli, alkotó módon fejleszti és békében maga, s gyermekei javára alkalmazza.

A miniszter a továbbiakban méltatta a múzeum korábbi munkásságát, újjáépítésének körülményeit, majd beszédét a következő szavakkal fejezte be:

— *Legyen mindannyiunk munkájának legfőbb jutalma e nem mindennapi alkotás felett érzett jogos orom a főváros és az ország népének, a múzeum látogatóinak, a felnövő új nemzedéknek szellemi gazdagodása és az Európa-szerte kiérdemelt elismerés.*

Ezután dr. Csanádi György átnyújtotta a kormánykitüntetéseket és a miniszteri dicséreteket azoknak a dolgozóknak, akik érdemeket szereztek a múzeum újjáépítésében, majd a meghívott vendégek kíséretében megtekintette a múzeum gazdag anyagát.

(vf)

Az üzemi jutalék 12,5 nap

A vasúti közlekedés 1965. évi eredménye alapján **12.5 napi bérkereset fizethető ki jutalék címén.** Ezen belül a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek 40, az élüzemek 25, a vezérigazgatói és igazgatói elismerésben részesített szolgálati helyek dolgozói pedig 15 százalékkal több üzemi jutalékot kapnak.

Egyes dolgozók betöltött szolgálati éveik után, továbbá kiemelkedő jó munkájuk alapján is kaphatnak többlet üzemi jutalékot.

A MÁV üzemi vállalatainál a nyereségrészesedés a következőképpen alakult:

Északi Járműjavító ÜV.	**21,3 nap**
Landler Jenő Járműjavító ÜV.	**18,9 „**
Dunakeszi Járműjavító ÜV.	**21,5 „**
Debreceni Járműjavító ÜV.	**17,0 „**
Miskolci Járműjavító ÜV.	**19.9 „**
Szolnoki Járműjavító ÜV.	**22,7 „**
Székesfehérvári Járműjavító ÜV.	**19,1 „**
Szombathelyi Járműjavító ÜV.	**20,8 „**
Utasellátó ÜV.	**12,7 „**
Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV.	**14,3 „**
Gépjavító ÜV.	**13,4 „**

A jó eredmény kötelez

Kiskunfélegyháza állomáson nagy a forgalom. Személy- és tehervonatok váltogatják egymást. A forgalmi szolgálattevő szinte percenként intézkedik.

— *A mai délelőttünk igen erős* — mondja *Majzik Sándor* állomásfőnök. — *S ez így megy már hosszú-hosszú ideje.* A télen egyszer azt hittük, hogy „bedugulunk", mert az állomás tehervonatokkal volt tele. Aztán mégis sikerült fennakadás nélkül továbbítani a szerelvényeket. *Ezt elsősorban az állomás rutinos vasutasainak köszönhetjük, akik a legkritikusabb helyzetben is feltalálták magukat.* Ebben a nagy munkában segített a szegedi igazgatóság is. *Horváth Imre* felügyelő és *László Béla* vonalbiztos itt a helyszínen intézkedett, irányított, s így közösen átjutottunk a holtponton.

Az állomás kollektívája szereti a vasutat, szereti a munkát. A múlt évi tervüket — minden tényezőnél — az élüzem szint felett teljesítették. A tehervonatok menetrend szerinti indításánál a tervben meghatározott 70 százalék helyett 79.56 százalékot értek el a személyvonatok menetrend szerinti indítását is 1.95 százalékkal túlteljesítették.

Az állomásfőnök jelentéseket tesz elém. Belelapozunk. Észrevételeket, javaslatokat rögzítenek a sorok. *Hatvani Lajos* a közbeváltás bevezetését sürgeti, mert szellemileg, fizikailag teljesen kimerülnek.

— *A közbeváltás mindennap téma állomásunkon* — folytatta Majzik Sándor — *s ez idáig, sajnos, nem sikerült eredményt elérni.* Naponta 500—600 kocsit rendezünk két tartalékkal dolgozunk s ez a nagy munka bizony nagyon igénybe veszi az embereket. Ha sikerülne a közbeváltást bevezetni, még nagyobb eredményeket is produkálhatnánk.

Eredményes a szocialista brigádmozgalom is. A forgalomnál 3, a vonatkísérőknél pedig két brigád nyerte el a szocialista brigád címet.

A múlt évi jó munkájukért méltán kerültek a legjobbak közé. De ezek az eredmények köteleznek is.

(szj)

Új, korszerű vagonvilágítási berendezés

A vasúti kocsik világítási berendezéseinél az UIC, az OSZZSD és az üzemeltető vasúti előírások meghatározott követelményeket támasztanak. Ezek közé a követelmények közé tartozik — a többi között —, hogy az utastérfülkék világítása az ülő utas olvasásához elegendő fényt adjon, a megvilágítás egyenletes legyen, azaz a mérési helyek legkedvezőtlenebb és legkedvezőbb luxértékeinek viszonyát meghatározza; a fényforrás által kibocsátott lumenérték változása ne legyen az utazóközönség számára zavaró hatású stb.

A magyar gördülő anyagipar minden időben igyekezett mind a belföldi forgalomban, mind pedig a külföldre küldött kocsikban az előírásoknak megfelelő világítást biztosítani.

A Magyarországon gyártott új vasúti személykocsikba az *Egyesült Villamosgépgyár* által kifejlesztett váltakozó áramú töltőgenerátorral rendelkező berendezés kerül beépítésre. *Az exportra gyártott vasúti személykocsikat már kivétel nélkül ezzel a berendezéssel látják el. A terv szerint rövidesen a nemzetközi vonalakon futó magyar személykocsik is ilyen berendezést kapnak.* Jelenleg két ilyen személykocsi közlekedik próbaként a nemzetközi vasúti forgalomban, kitűnő eredménnyel.

Milyen előnyökkel rendelkezik a generátoros vagonvilágítási áramfejlesztő berendezés?

Egyszerű, olcsó szerkezet, s a súlya sem nagy. A gépen belül nincs mozgó, kopásnak, elhasználódásnak kitett alkatrész. Benne szénpor nem keletkezik. Könnyen megvalósítható a teljesen zárt kivitel. Forgó része, amelyben melegelvezetésről nem kell gondoskodni, tekercseletlen. Felügyeletet, karbantartást nem igényel.

Érdekessége, hogy a generátor kapcsaira csatlakozó egyenirányítók visszáramot nem engednek át, ezért a generátor és akkumulátor között párhuzam kapcsolóra nincsen szükség. Az egyenirányító utáni polaritás független a generátor forgásirányától, illetve a vonat haladási irányától. S ami a legfontosabb: *kis üzemeltetési költség mellett is gazdaságos és üzembiztos.*

A magyar tervezésű vagonvilágítási generátort és a magyar gördülőanyagipar által gyártott személykocsikba beépítésre kerülő tranzisztoros és thyristoros egyedi és központi invertereket az év elején mutatták be a külföldi és hazai szakemberek jelenlétében. Utóbbiak ugyancsak magyar tervezésű átalakítók, amelyek a vagon akkumulátoráról táplálva 220 V-os 400 Hz váltakozó feszültséget adnak a fénycsövek táplálására. A villanyborotvák üzemeltetésére 50 Hz 220 V-ot szolgáltatnak ugyancsak statikus inverterek.

Az új vagonvilágítási berendezés *a magyar vasutak műszaki kultúráját is jelentősen emeli.* Reméljük, mielőbb mind több személykocsiban találkozunk majd a korszerű berendezéssel.

V. J.

Dr. Csanádi György látogatása Ferencvárosban

Kedves vendéget fogadtak április 1-én a ferencvárosi vasutasok. *Dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter látogatta meg őket. Sorra járta a szolgálati helyeket, elbeszélgetett a gazdasági és mozgalmi vezetőkkel, majd a felszabadulás 21. évfordulója alkalmából a November 7. Kultúrotthonban rendezett ünnepségen beszédet mondott.

Bevezetőjében méltatta a felszabadulás jelentőségét, majd a vasút fejlődéséről, a népgazdaságban betöltött szerepéről, a vasutasok nehéz és felelősségteljes munkájáról beszélt.

Nagy sikert aratott a jugoszláv vasutas együttes

Hazánk felszabadulásának 21. évfordulója tiszteletére a Vasutasok Szakszervezete szervezési és nevelési osztálya és a Törekvés Művelődési Ház vezetősége a jugoszláv *Branko Cvetkovics Vasutas Népi Együttes* vendégszereplésével nagy sikerű ünnepi estet rendezett. Még az igazi magyaros temperamentumhoz szokott közönség is fellelkesült a jugoszláv vendégek táncán, *mert amit bemutattak, az ízig-vérig művészi megformálása volt a jugoszláv népek tánchagyományainak.*

A jugoszláv népek dalait, szokásait bemutató produkción túl, a változatos, sok színű népi viselet is méltán tetszett a Törekvés Művelődési Ház közönségének.

A több mint kétórás műsor után hosszan tartó tapssal köszöntötték a művészeket és az együttes vezetőjét. Dusan Reboljt.

Az est nem hivatalos részében a Törekvés Művelődési Ház kultúrcsoportjainak tagjai és a jugoszláv vendégek terített asztalnál baráti eszmecserét is folytattak.

KITÜNTETÉSEK
a felszabadulás évfordulója alkalmából

Hazánk felszabadulásának 21. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül számos vasutas dolgozó részesült kormánykitüntetésben, miniszteri és vezérigazgatói dicséretben. A kormánykitüntetéseket április 1-én az UVATERV kultúrtermében rendezett ünnepségen *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, a miniszteri és vezérigazgatói dicséreteket *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója adta át a *Vasúti Főosztály* kulturtermében.

A *Népköztarsaság Elnöki Tanácsa* hazánk felszabadulásának 21. évfordulója alkalmából a vasuti közlekedés érdekében kifjtett eredményes munkájuk elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMREND
arany fokozata

kitüntetést adományozta.

Molnár Gábor m. felügy., mozdonyvezető Ferencváros fth., Sterbinszky Gyula főfelügy. oszt. vez. miskolci ig., Lázár Ferenc ellenőr, tornyos térfelvigy., [illegible]osrendező.

MUNKA ÉRDEMREND
ezüst fokozatát

kapták:

Kökény Janos főell. állomásvez. Pusztavám., Taár László m. főell, motorvez. Déli fth., Altorjai Sándor főell., III. szakcsop. tartalékos, Ferencváros., Bakos László titkár, Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum Marxizmus—Leninizmus Tanszékvez. docens, P[illegible] Jenő felügy. osztvez. h. pe[illegible], S[illegible]ndor András főint., [illegible]ertárfőn. Mátészalka Szertárfőn. Matkó József m[illegible]nök tan., oszt. vez. h. Vas Főoszt Jj oszt., Herpai Lajos fő[illegible], vizsg. főkalauz, Debrecen. Kaiser István felvigy., csop. vez. [illegible]előmunkás Pécs Pft., Tóth II L[illegible]ló segédellenőr lakatos csop vez. Szolnok fth., Bangó Sándor főig. Angyaföld Pft. Főn. vez., Ki[illegible] Ernő felügy áll. főn., Pápa, Kiss László főell. vonatvez. Kiskunhalas. Erdélyi János felügy. áll. főn Miskolc tiszai pu., Asztalos István felvigy. tola[illegible]svez., Nyíregyháza, Pintér Lajos főint., áll. főn. h., Székesfehérvár. [illegible] Ferenc m. seg[illegible]lenőr mozd. v[illegible] D[illegible]bó[illegible]r fth. L[illegible]ky La[illegible]os főfelügy. GYSEV soproni ig v[illegible]. Sós Károly főint., [illegible]érfőn. H[illegible]van, [illegible]ezei Béla mérn[illegible] főtan. Bp ig. oszt vez h. P[illegible]pp [illegible]zló m főell.. mozd. ve[illegible] Bék[illegible]ba f.h., Györe József mu[illegible] szénkirakó Székesfehérvar S[illegible]r Huszti József seg[illegible]felvigy. csop. v[illegible] előmunká[illegible], Sátoraljaújh[illegible]y Pf., Szabadki István főel[illegible] k[illegible]mest[illegible]r Kőbánya-felső dr Horváth László Gabor főtan Vasúti és Közúti Alk. Int. vez., Vajd[illegible] S[illegible]ndor felügy. oszt. vez. h. szegedi ig., Wojtekovits Ferenc felügy. okt. tiszt Záhony, Földi B[illegible]la főell lakatos csop. vez. Kele[illegible] Mu[illegible]z. Ko[illegible]zolg. Főn Albe[illegible] István fe[illegible]y tolatásvez. Szombathely.

MUNKA ÉRDEMREND
bronz fokozatát

kapták:

Hegyi József m. főint vonalell. Bp. Tavközlő Fenn. Főn., Kohl József m. főint futóházfőn Nyíregyháza Kisvasút fth, Fehérvári József felügy. csop. vez. budapesti ig., Sánta István segédellenőr, gépmunkás csop. vez. Kitérőgyártó ÜV., Bukhar Lajos m. főell. müvez. Miskolc fth Papp László m. főin[illegible] főmunkairányító Debrecen Jj. ÜV., Kollár Lászlóné segédellenőr. forg. szolg tevő Rákoscsaba. Nem[illegible]ker Ki[illegible] Geza mérnök főint.. főelőadó 14 szakoszt., Mi[illegible]kovics György főint. okt. tiszt Dombóvár, B[illegible]ogh Mihály ell. villamoslakatos. Keleti fth.. Béri Gyula segédmunkás. rakodó. Szombathely Szertar, Bartos Géza m. főell. mozd. reszortos Sopron fth., Virág Sandor m int. fth. főn. Kiskunhalas f.h., Pataki László m. főint. főép. vez. Bp. Ep. Főn., Szabó József főint. okt. tiszt Veszprém-külső. dr. Födényi Pál főtan. hiv v[illegible]z. h. BVKH. Vörös Gyula főint. belsőell. Székesfehérvár Pft, Maczkó Andras főint. főelőadó, miskolci ig, Dobos Ferenc m. főellenőr. vezénylő mozd. felvigy. Püspökladány fth., Cserháti József m. felügy. okt. tiszt Kecskemét pft., Rajka Antal m. főint. műszaki reszortos Nagykanizsa fth., dr. Szebeni József orvos tan. vez. főorvos Szolnok, Vass Mihály főell. tehergépkocsi vez. Autófuv. Főn.. Jenei [illegible]ván segédfelvigy.; targoncavez. Landler Jenő Osztószertár. Szakácsi Károly m. főfelügy. főelőadó I/7 szakoszt., Varsányi Ferenc m. főell. fiókműhelyi csop. vez. Celldömölk fth., Czibere Ferenc ell. időmérő. Debrecen Déli pft.. Simon István főell. gyártáselőkészítő. Landler Jenő Jj. ÜV.; Kriston János m. főint. főn. vez. Miskolc TBFF., Kígyós László főfelügy. oszt. vez. debreceni ig.; Iszli József m. főint. blokkmester Pécs TBFF. Major Zoltán főell. csop. vez. Gépjavító ÜV.; Varga Ferenc mérnök tan. oszt. vez. h. szombathelyi ig., Gajtkó József mérnök tan. oszt. vez. budapesti ig.; Svéda Béla főell előadó. Miskolc Ep. Főn., Nemesi Károly m. főfelügy. [illegible]árrészlegvez. Északi Jj. ÜV., Illés Sándor m. segédellenőr. szakasz[illegible] mester, Nyíregyháza pft., Borbély Júlia felvigy. váltókez. Solymár, Csík Sándor felügy. oszt. vez. h. I/8. szakoszt., Kádár Mihály m. főell. blokkmester Debrecen TBFF, Gönczi Miklós főell. keresk. hiv. Nyékládháza, Kalocsai János felügy. oszt. vez. Vasúttervező ÜV., Némethi Ferenc szerz. havibéres dolg. vez. cukrász Utasellátó ÜV., Dobai Lajos főfelügy. oszt. vez. Anyagell. Ig., Bárdy József m. főint vonalkez. Hatvan—Salgótarján Pft., Rogge József főint főelőadó debreceni ig., özv. Fodor Mihályné segédellenőr, gyalus Gépjavító ÜV., Tari Vilmos m. főint., műsz ügyint. TB. Ep. Főn.. Molnár Mikl[illegible]é int. belsőell. Debrecen.

A közlekedés és postaügyi miniszter eredményes és példamutató munkájáért

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette:

Bakó Sándor vez. váltóőr Záhony, Sátor Mihály munkavez. Székesfehérvár Pft. Főn., Horváth Ferenc müvez. Hatvan fth., Ládi Sándor forg. szolg. tevő Diósgyőr Vasgyár áll., Pokol Béla átrakó munkás. Záhony, Árvai Pál okt. mozd. felvigy. Dombóvár fth., Almási Lajos szakmunkás csop. vez. Hódmezővásárhely Pft., Főn., Kovács Sándor motorszerelő Zalaegerszeg fth., Lovas Imre raktárnok. Eger, Antal Lajos szerelő csop. vez. Autófuv. Főn., Varga N. Gyula munkavéd. megbízott Hídépít. Főn., Szabó József vezénylőtiszt Kaposvár, Takács Imre mozd. vez. Kiskunhalas fth., Juhász Ferenc rend. forg. szolg. tevő, Mátészalka, Nagy András ir. vez. h. Járműjavító Üzemszerv., Munkaszerv. és Techn. Iroda, dr. Cserkuti Gyula ell. üzemorvos Hatvan Fügedi Imre árurirányító, Szolnok. Homonnai Dezső vonalkez. Miskolc tiszai pu.. Vecsey Béla bádogos, Debreceni fth. Nagy Lajos von. kez. Kaposvár Pft. Főn., Bátori Gyula mozd. vez. Miskolc fth., Déri József csop. vez. budapesti ig., Horvath Dezső segédmunkás Magasépítési főn., Pálinkás Pálné vízvizsg. Háman Kató fth., Nádasi János vonalfőnök, Sárospatak, Benke Jó[illegible] művez. Celldömölk Ep. Főn., Szalai István előadó I/2. szakoszt., Papp Sandor csop. vez. Debrecen, Ep. Főn., Bartha Ferenc munkavez. Omiskolci Pft. Főn., dr. Csillag Ferenc főelőadó I/1. szakoszt., Bartha István csop. vez. Békéscsaba fth.. Nagy Ernő munkás. Hatvan Szertárfőn., Siroki Gyula csop. vez. debreceni ig., Fi[illegible]r László munkás, Dombóvári Ép. Főn., Bajnok László üzemvez. Épületelemgyártó Főn.. Mayer Jó[illegible]f főelőadó. I/6. szakoszt.. Nagy András brigádvez. Landler Jenő Jj. ÜV., Mányik Miklós motorvez. Nyíregyháza fth., Lángi Alajos főelőadó, szegedi ig., Fülöp Ferenc mozd. oszt. vez. h.. Szolnok Jj. ÜV.. Birinyi Lajos főelőadó, budapesti ig., Erdélyi Zol[illegible]n főelőadó I/8. szakoszt., Tóth I[illegible]tvánné oszt. vez. ápolónő. MÁV Kórház. Czeglédi János műszerész, Miskolc TBFF. Németh Gyula munkás, Szombathely TBFF. dr. Szigeti József jogtan. főelőadó I/3. szakoszt., Gonda Henrik csop. vez. h. Építési Géptelep Főn., Mohay György faátvevő csop. vez. Anyagvizsgáló Főn., Széll László előadó. Debrecen Ép. Főn. Bertha József vez. technikus Tüdőgyógy. Int., Hegedűs Géza főelőadó I/9. szakoszt., Balogh Sándor csop. vez. Anyagell. Ig.. Kárpáti János munkavez. Adatfeldolg. Főn., Boda Sándorné felszolg[illegible]ó, Utas[illegible]ó ÜV., Tárnai Mihály főelőadó Vasúti Főoszt. Titkárság, D[illegible]bos László főelőadó. Járműjavító o[illegible]t. Csányi Erzsébet előadó, I/4 szakoszt., Asztalos István technikus, Közp F[illegible]lépítményvizsg. Főn.. Dabóczy Ödön aloszt vez. I/7. szakoszt.

A vezérigazgatói dicséretben részesült dolgozók névsorát lapunk következő számában közöljük.

Négy évtized a vasútnál

Lakos Zsigmond felügyelő 1925-ben került a Miskolc Tiszai pályaudvarra. A forgalmi munka szinte valamennyi területén dolgozott. A felszabadulás után Bánrévére került állomásfőnöknek. Később a miskolci igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályára került, ahol a kazincbarcikai és a rudabányai vonal kereskedelmi oktatója lett. Szeretettel, megértéssel foglalkozott az állomások dolgozóival.

Negyvenegy évi becsületes szolgálat után, hatvanadik születésnapja alkalmával jó egészséget és nyugodt, boldog életet kívánunk Lakos Zsigmondnak.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Versenytábla „versenyen kívül"

Tótkomlós állomás felvételi épületét szépen rendbehozták. A tatarozás, a falak festése megváltoztatta az állomás képét. Van azonban egy szépséghiba: *a versenytáblát még a tatarozás alatt levették a falról és az állomás falának támasztották.* A munka már befejeződött, az építők is elvonultak, csak a táblát felejtették ott a fal tövében.

Nem lehetne a versenytáblát az eredeti helyére visszatenni?

Boldizsár Gyula

A XXIII. kongresszus után

Tíz napon át a világ közvéleménye élénk érdeklődéssel fordult Moszkva felé, ahol a Szovjetunió Kommunista Pártja XXIII. kongresszusa ülésezett. Elhangzottak a beszámolók, napokig folyt a vita mind a pártélet, mind a gazdasági építőmunka kérdéseiről, elfogadták a határozatokat. Az ügyrendet kimerítve, formailag tehát bezárult a kongresszus. De a beszámolók, a hozzászólások, a határozatok egyaránt évekig szolgálnak még következtetések levonásának alapjául barátok és ellenségek előtt egyaránt.

Talán azok. akik szenzációt vártak, kénytelenek csalódni a tanácskozásban. Azok viszont, akik a lenini párt erejét és internacionalista szellemét tartották vezérfonalnak, újabb erőt kaptak további harcukhoz. *Valóban nem hozott semmi „szenzációt" a kongresszus.* Különösen csalódtak azok, akik a XX. és a XXII. kongresszus irányelveitől való eltávolodást vártak. *A marxi—lenini eszmékhez való hűség kongresszusa volt ez, amely megerősitette az előző két, jelentőségében szinte felülmúlhatatlan tanácskozást.*

A kongresszus azon túl, hogy a szovjet nép egységét és összeforrottságát demonstrálta, azt is megmutatta, hogy a Szovjetunió Kommunista Pártja a haladás zászlóvivője, a szovjet népet mélyen áthatja a proletár nemzetköziség érzete, áldozatkészsége a nemzeti felszabadító mozgalmakért, az emberi haladásért.

Egyöntetű volt a hozzászólók megállapítása: *a Szovjetunió élén jár azoknak az erőknek, melyek célul tűzték, hogy megállítják az amerikai imperializmust világuralmi törekvéseiben, véget vetnek a vérontásnak Vietnamban.* Abban a harcban, amely a népek szabadságjogaiért világméretekben folyik, nemcsak a szocializmust építő országok, hanem a harmadik világ képviselői is támaszuknak látják a Szovjetuniót.

Az a tény, hogy 86 ország kommunista és munkáspártja küldte el képviselőit Moszkvába, megcáfolja mindazokat a képtelen állításokat, amelyek a Szovjetunió elszigeteltségét próbálták bizonygatni. *„A magyar kommunisták azt valljak, hogy az internacionalizmus próbaköve volt mindig és ma is a Szovjetunióhoz való elvi, elvtársi viszony. Szovjetellenes kommunizmus nem volt, nincs, és nem is lesz sohasem."* Kádár elvtársnak ezek a szavai élénk visszhangot keltettek világszerte. A hasonló hangnemű hozzászólások mind azt bizonyították, hogy a testvérpártok döntő többsége a Szovjetunióhoz fűződő barátságot vallja.

A kongresszus határozatot hozott a Szovjetunió új ötéves tervének irányelveiről. Mind a beszámolók, mind a hozzászólások egyaránt tükrözték, hogy az elkövetkezendő években a termelés soha nem látott volumenét produkálja a szovjet népgazdaság valamennyi ága. *Ami a nagyarányú beruházások, rekonstrukciók mellett is szembetűnő, hogy minden korábbi tervfeladatnál nagyobb súlyt kap a dolgozók életkörülményeinek javítása.* A Szovjetuniónak van ereje ahhoz, hogy a világ legmodernebb hadseregének fenntartása mellett egyre nagyobb anyagi erőt fordítson a kommunizmust építő szovjet nép életszínvonalának emelésére.

Koszigin elvtárs beszámolójának sok száz tervszáma nemcsak a jövőt vetíti elénk. A szovjetország erejének tükre, hogy napirendre tűzhetnek 310 milliárd rubel beruházást, 47 százalékkal többet, mint a legutóbbi öt évben, hogy áttérhetnek az ötnapos munkahétre, jelentős szociális intézkedéseket helyezhetnek kilátásba. S ez az erő, s az újabb erősödés nemcsak a szovjet nép. hanem az egész világ haladó erőinek gazdagodását is jelenti.

A kongresszus véget ért. Hazatérnek a testvérpártok küldöttei. Sokuk előtt ma még zárva saját hazájuk határa. Sokukra talán börtön vár odahaza, de mindannyian, a felszabadult, szocializmust építő országok küldötteivel együtt népeik egyetértésével találkozva tettek hitet a Szovjetunióval való barátság mellett. *Mindannyiuknak egyaránt új erőt adott a tíznapos tanácskozás ahhoz a harchoz, amelyet népeik, az egész világ haladó emberiségenek jobbléteért, szabadsagáért folytatnak.*

Önmeózás az Északi Járműjavítóban

Úgy látszott, terméketlen vita kezdődik. A feladat az volt: *emelni kell a javított mozdonyok minőségi szinvonalát.* De honnan vesznek hozzá, egyáltalán vehetnek-e fel elegendő mű[illegible]zaki [illegible]ört. A gazdasági veze[illegible]k azt mondták: *oldjak meg a meglevő létszámmal.* A MEO meg bizonygatta: fokozott feladatok elvégzése létszámemeles nélkül lehetetlen.

Kovács Gyula, a műszaki ellenőrzési osztály vezetője írásban tájékoztatta az üzem vezetőit a MEO helyzetéről. Megállapította, *hogy az ellenőrzés még a legfontosabb területeken sem elégséges*, ugyanakkor sok terület nélkülözi a MEO-t. Az ellenőrzéseket és átvételeket nem tudják maradéktalanul teljesíteni a MEO-sok és ha több munkájuk akad, akkor a fontossági sorrend dönt.

Vállalták a felelősséget

Egyszóval, ahhoz is kevesen vannak, hogy a jelenlegi feladatokat ellássák, nemhogy meg ú[illegible]bbakat vegyenek a nyakukba.

Ez volt a helyzet az Északi Járműjavítóban még az év elején is. A szakszervezeti bizottság értekezletén azonban egy olyan javaslat hangzott el, amely merészsege mellett is nagy érdeklődést keltett. *A javaslat lényege az volt, hogy bizzanak meg szocialista brigádokat önmeózással.* Természetesen a végátvételt és az eddig végzett munkát is a MEO-sok végzik. Ezen felül a szocialista brigádok vállalják felelősséget az általuk gyártott, vagy szerelt munkáért.

A szakszervezeti bizottság, az illetékes osztályok vezetői és a MEO-sok még januárban összeültek és számbavették, melyik szocialista brigád érdemes erre a bizalomra. Végül is tíz brigád kapott megbízólevelet.

A X. osztályról *Magyarossy György, Heimann Zoltán, Balatoni Ferenc* szocialista brigádjai. A XII. osztályról *Futó Sándor, Orgován László, Orbán János, Berta József, Dézsi József, Dániel Sándor* és *Szalai István* brigádjai jogosultak arra, hogy a saját munkájukat önmaguk ellenőrizzék.

Az önmeózás feltételei

Részletesen szabályozták az önmeózás feltételeit is.

Mégpedig: a munkaterületükön javított és gyártott termékeket a vonatkozó utasítások szerint és a szükséges módszerekkel önállóan ellenőrzik.

Megakadályozzák olyan termékek bekerülését a járművekbe, amelyek nem felelnek meg az érvényes utasításoknak és előírásolcnak.

Olyan mértékben gondoskodnak önképzésükről, hogy a jelenlegi és a várható feladataiknak, a korszerű haladásnak eleget tudjanak tenni.

Munkatársaiknak átadják tapasztalataikat es őket is továbbképezik.

Felelősek a munkaterületükön levő feladatok eredményes elvégzéséért, munkájuk következményeiért, a szakmai utasítások gondos és szakszerű betartásáért.

Végül az önátvevő brigádnak joga van részt venni a garanciális és egyéb jellegű meghibásodások ténymegállapításainál.

Ezek többnyire munkaköri kötelességek és fennállnak a többi munkabrigádoknál és csoportoknál is. *Az önátvevő szocialista brigádokat azonban felelősség terheli.* Az ő munkadarabjaikat nem veszik át a művezetők, sem a MEO-sok. Bennük megbíztak a vezetők, mégpedig az eddig végzett jó munkájuk alapján. *Ezt a bizalmat örömmel fogadták a szocialista brigádok* és az eddig eltelt egy hónapban nem is játszották el.

Rászolgálnak a bizalomra

Magyarossy György szocialista brigádja az elektromos javításokat végzi. Ez a munka igényli talán az egész üzemben a legnagyobb gondosságot. Veszélyes, sőt életveszélyes lehet a legkisebb hibájuk is hiszen a mozdonyok magasfeszültséggel dolgoznak.

— *Megtiszteltetés számunkra, hogy megbíznck bennünk. azonban érezzük a felelősséget is. Ez a mi brigádunknál különösen azért nagy, mert új, eddig kevésbé ismert mozdonyok javítását is mi végezzük.* Az utóbbi egy évben a brigád tagjai sokat tanultak, képezték magukat, de még ma sem mondhatjuk el, hogy tökéletesen ismerjük a szilíciumegyenirányítós mozdonyt — mondta a brigádvezető.

— *Mögöttünk már csak a végátvétel van* — mondja Orbán Janos brigadvezető. — *A hiba pedig ott mindenképpen felszinre jön, ha elkövetjük.*

— Jó érzés. hogy bíznak bennünk. Büszk[illegible]k vagyunk rá. de nagy szégyen lenne, ha meltatlannak bizonyulnánk a bizalomra. Amióta önmeózást vegzünk, nem is kell mondanom a brigádtagoknak, hogy ügyeljenek a munkára, maguk is jobban figyelnek.

Az önmeózást az Északi Járműjavítóban február 8-án kezdték. És csak néhány brigád kapott erre jogot. Hogy milyen eredményeket hoz, arról még korai lenne beszélni. Egy bizonyos, *megoldotta a MEO létszámgondjait, új, értékesebb kapcsolatot hozott létre a munkások és a MEO-sok között és a minőségjavítás országos célkitűzéseivel összhangban jelentős lehetőséget adott a szocialista brigádok tevékenységének, fejlődésének.* (Ez utóbbit bizonyítja az is, hogy jónéhány szocialista brigád kérte az Északi Járműjavítóban az önmeózási jogot.)

Az önmeózás a vezetők bizalmát jelzi, amellyel büszkeség élni, s amely a műhelyben rangot is ad egy-egy kollektívának.

Lepies György



A felszabadulás 21. évfordulója alkalmából foto- és képzőművészeti kiállítást rendezett a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága a főosztály KISZ-fiataljainak legjobb munkáiból. A kiállítást Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója is megtekintette és elismerését fejezte ki a rendezőknek

(Laczkó Ildikó felvétele)

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Mikor lehet megvonni az üzemi jutalékot?

Rákospalota-Újpest állomás főnöke egyik munkatársát arról értesitette, hogy 1965-ben elkövetett igazolatlan mulasztás miatt az 1967 és 1968 évi üzemi jutalékát megvonják, tekintve, hogy 1965—66-ban korábbi elbocsájtás miatt üzemi jutalékra nem jogosult. Kérdés, meg lehet-e vonni több évre az üzemi jutalékot?

Az 1965. évi 21. sz. *Hivatalos Lap* 111 286/1965. I/4. C sz. alatt közli az üzemi jutalék 1965. évi szabályzatát. A III. fejezet 5/c pontja szerint nem jogosult üzemi jutalékra az a dolgozó, akinek *„... az év folyamán négy nap, vagy ezt meghaladó igazolatlan mulasztása volt.* A IV. fejezet 2/ab pontja így rendelkezik: *„Az igazolatlan mulasztás minden napja 25 százalékkal csökkenti az üzemi jutalék alapösszegét."*

A fenti esetben azonban más természetű vétség miatt az érintett dolgozó egyébként sem jogosult üzemi jutalékra, emellett még igazolatlan mulasztása is volt a tárgy évben. *A többszörösen fegyelmezetlen dolgozó magatartását mindenképpen el kell ítélni.* Vele szemben ismételt fegyelmi eljárásnak, büntetésnek is helye lehet, mivel a fegyelmezetlenséget és annak továbbterjedését meg kell akadályozni, s ha lehet meg kell előzni.

Az üzemi jutalék több évre való megvonását, illetve az üzemi jutalékra jogosultság elvesztését *csak a dolgozó elbocsátása, illetve munkaviszonyának a dolgozó által történt jogellenes megszüntetése eredményezi.* Más esetben nem lehet az üzemi jutalékot több évre megvonni.

Ugyancsak a IV. fejezet mondja ki. hogy *„... annak az évnek alapján járó üzemi jutalékot kell csökkenteni, vagy megvonni. amelyikben a dolgozó a cselekményt elkövette. Ha pedig az üzemi jutalék kifizetése után derül ki a vétség, vagy bűntett elkövetése, akkor annak az évnek az üzemi jutalékát kell megvonni, vagy csökkenteni, amelyben a MÁV a cselekményről tudomást szerzett ..."*

Igazolatlan mulasztás miatt tehát csak annak az évnek az üzemi jutaléka vonható meg, amelyben a mulasztás történt.

Munkaverseny

a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa tiszteletére a vasúti közlekedés és ipar területén

Egész társadalmunk életében kimagasló esemény lesz *a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa*, mely felméri, értékeli a szocializmus építésében eddig megtett út tapasztalatait, életünk lényeges kérdéseit, s meghatározza a további tennivalókat.

A pártkongresszusok és egyéb jelentős események tiszteletére kibontakozó termelési aktivitásnak már hagyományai vannak országunkban. *A SZOT és a KISZ Központi Bizottsága, számítva a nép alkotó erejére, odaadó munkájára, a kongresszusi munkaverseny széles körű kibontakozására hívja fel a szervezett munkásokat, a magyar dolgozókat.* Az elmúlt 21 év alatt a vasutas dolgozók tízezrei hősies munkával, becsületes helytállással tettek tanúbizonyságot a párt iránti hűségükről. A szocialista munkaverseny hagyományait bizonyítja, hogy alig adta hírül a sajtó és a rádió a kongresszus időpontját, megmozdultak a szolgálati helyek, csomópontok, üzemi vállalatok dolgozói, mint jó gazdák, számvetést készítettek: *mit kell tenniük azért, hogy méltóképpen készüljenek fel szocializmust építő társadalmunk e jelentős eseményére.*

A dolgozóknak ezt a törekvését, akarását, kezdeményező készségét, lelkesedését kell a párt-, a KISZ- és a szakszervezeti szerveknek, szakmai vezetőknek felkarolni, fejleszteni, támogatni és megfelelő módon felhasználni a népgazdaság 1966. évi szállítási igényeinek maradéktalan teljesítéséhez.

A kongresszusi verseny során arra kell törekedni, hogy a vasúti közlekedés és ipar a már megkezdett 1966. évi feladatoka még célratörőbb, még körültekintőbb munkával a leggazdaságosabban teljesíthesse.

Feladataink, tennivaloink ismertek. A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége és a vezérigazgatóság irányelvei a vasúti közlekedés és ipar 1966. évi feladatainak végrehajtását segítő szocialista munkaversenyhez, valamint az éves vállalások megtételéhez támpontul szolgálnak. Ismertek az élüzem cím elnyeréséért folyó munkaverseny, az igazgatóságok munkaversenyének 1966. évi célkitűzései, a MÁV—AKÖV komplexbrigád-mozgalom irányelvei. Kiadásra kerül a KISZ Központi Bizottságának, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének és a MÁV Vezérigazgatóságnak a KISZ-szervezetekhez szóló versenyfelhívása is. A vezérigazgatóság, a szakosztályok, az igazgatóságok, a csomópontok, az üzemi vállalatok és a főnökségek már elkészítették intézkedési terveiket. Az ezekben foglaltak következetes, legeredményesebb végrehajtása jelentse a kongresszusi munkaverseny tartalmát, képezze a vállalások alapját.

A kongresszusi versenyben való részvétel nem jelenthet formaságokat, külsőségeket. *Felelős helytállást követel minden vasutas dolgozótól a szocializmus építéséért, közvetlenül pedig 1966. évi feladataink, célkitűzéseink megvalósításáért.* A felelős helytállás azt jelenti, hogy a munkaverseny — ezen belül a szocialista brigádmozgalom, a szocialista munka szolgálati helye, üzeme cím elnyeréséért folyó verseny — jobb és eredményesebb szervezésével éves terveinket és célkitűzéseinket a munkafegyelem fokozásával, a szolgálati utasítások következetesebb betartásával, a munka minőségének javításával, a termelékenység emelésével, az önköltség csökkentésével, a vonó és vontatott járművek és egyéb gépek jobb kihasználásával, a gazdaságossági szemlélet fokozásával, a biztonságos munka megteremtésével, a munkakörülmények javításával váltjuk valóra.

Felhívjuk az igazgatóságok, az üzemi vállalatok, a főnökségek, a szolgálati helyek vezetőit, valamennyi vasúti párt-, KISZ- és szakszervezeti bizottságot, alapszervezetet, aktivát, hogy *a kongresszusi verseny szervezésében, irányításában és segítésében a legteljesebb együttműködés, összehangolt munka érvényesüljön.* Teremtsék meg annak feltételeit, hogy a dolgozók alkotó kezdeményezése még jobban kibontakozhasson. Felvilágosító munkával érjék el, hogy a szolgálati helyek, vállalatok, üzemek egész kollektívájával a szemléleti és cselekvési egység kialakuljon, mint feladataink megoldásának lényeges politikai tényezője. *Biztosítsák a jobb és folyamatos munkaszervezést, munkaerő-gazdálkodást, ezen belül különösen az utazószemélyzet túlzott igénybevételének csökkentését, a biztonságos és egészséges munkakörülmények feltételeit úgy, hogy dolgozóink vállalt kötelezettségeiket teljesíthessék.* Érvényesítsék következetesebben a szocialista építésnek azt az elvét, hogy aki odaadóbb, jobb munkával többet ad a társadalomnak, az magasabb anyagi és erkölcsi elismerésben részesülhet.

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága kongresszusi zászlóval, illetve oklevéllel tünteti ki az 1966 évi terv teljesítésében legjobb eredményt elérő kollektívákat.

Javasoljuk, hogy az igazgatóságok és a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságai területükön az 1966. évi célkitűzések végrehajtásában legjobb eredményt elérő szolgálati helyeiket az általuk alapított kongresszusi zászlóval, illetve oklevéllel tüntessék ki.

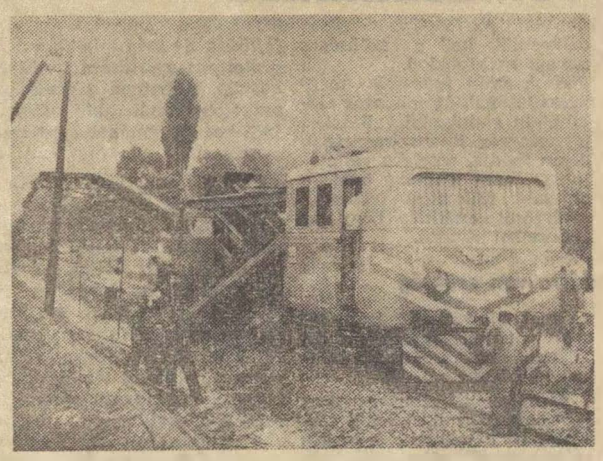
Vasutas Dolgozók!

Feladataink nagyok, de megoldhatók. Nagyszerű céljaink új erőt adnak a mindennapi munkához. Mindannyiunk eszére, szívére, lelkesedésére szükség van, hogy összefogva, leküzdve minden akadályt, fegyelmezett és odaadó munkával, a szolgálati és közlekedési ágak szoros együttműködésével teljesíteni tudjuk a vasúti közlekedés és ipar 1966. évi terveit, célkitűzéseit. Ez jelenti a kongresszusi verseny tartalmát, feladatait. Így készüljünk a párt IX. kongresszusára. Az éves feladatok végrehajtásával járuljunk hozzá a nagy nemzeti program megvalósításához, a szocialista társadalom felépítéséhez.

Vasutasok Szakszervezete elnöksége
MÁV Vezérigazgatóság

Minden év nagy próbája

a tavaszi fenntartási munka



Munkában az ágyazatrostáló gép

Reggelente a pályamunkások ezrei veszik kezükbe a kavicsvillát, az aláverő csákányt, a geókulcsot, és indulnak munkába. Kavicságyat rostálnak, szabályoznak, alávernek az év minden napján, függetlenül az időjárás szeszélyeitől. *Nem válogatnak a jó vagy rossz idő között.* Minden idő helytállást követel. Számukra a tavasz nemcsak a természet ébredését, hanem a legnagyobb fenntartási munkát is jelenti.

A téli helytállás után a tavaszi erőpróba következik. Így van ez a budapesti igazgatóságnál is, ahol több mint hétezer pályafenntartási dolgozó kezeli a vonali, állomási és ipartelepi vágányokat. Munkájukról, legfontosabb tavaszi teendőikről beszélgettünk *Császár Gézával*, az igazgatóság pályafenntartási és építési osztályának vezetőjével.

Előtérben a gépi fenntartás

— *Két év alatt félezerrel csökkent a fenntartási dolgozók száma* — mondotta —, *a munkáltatás mégis egyenletesebb és magasabb színvonalú. Az anyag- és összköltség alakulása, a ritkuló és rövidebb ideig tartó lassújelek a múlt évi jó munkáról egyaránt tanúskodnak.*

— A szokatlanul kedvező téli időszakot hogyan használták fel a tavaszi fenntartási munkák előkészítésére, könnyítésére?

— *A tavaszi fenntartási munkákra már a múlt év decemberében megkezdtük az előkészületeket.* Pályafenntartási főnökségeink időben elkészítették az 1966. évi tervszerű megelőző karbantartási munkafelvételeket és terveket. *A gondosan elkészített tervek szervezett programot adtak a szakaszoknak a szórványos síncserékhez, a sín- és geocsavarok utánhúzási munkáinak elvégzéséhez.* Az enyhe télnek és dolgozóink szorgalmának köszönhető, hogy március első felére huszonötezer sínfolyómétert cseréltünk ki. Ebben szerepet játszott az is, hogy irányítószerveink tizenöt vágánykilométer új sínanyagot már az év első napjaiban rendelkezésünkre bocsátottak.

— *Örvendetes az is, hogy a korszerű alázuzalékolással szemben mindinkább hátterbe szorul a hagyományos fenntartási munka* — folytatta. — Jóllehet, a gépi alaverés még nem érte el az éves fenntartási vágányhossz 26 százalékát sem. Ebben az évben szeretnénk a gépi alaverést a múlt évinek másfél-kétszeresere növelni. A nagygépek összevonásával, az új módszerű munkáltatás alkalmazásával *februárban és márciusban 35 munkanap alatt 65 vágánykilométert szabályoztunk és vertünk alá.* Ez az 1965. évi gépi munkáknak 40 százalékát jelenti.

Megalapozottabb műszaki vezetést

— Az elmúlt esztendőkben a munkaerőhiány gyakori volt. Mi jellemzi most a főnökségek munkaügyi, műszaki és üzemszervezési tevékenységét?

— *Az idén is létszámhiánnyal küzdünk. A legtöbb munkáskéz a budapesti főnökségeken hiányzik. Pedig a növekvő, sűrűsödő vonatforgalom a fenntartási szolgálatot is mind nagyobb feladatok elé állítja.* A fenntartási munka műszaki szervezése, technológiájának kialakítása, az egyenetlen munkaerőhelyzet megalapozottabb műszaki vezetést, szervezést, vonalanként kialakított technológiai munkát kíván. Mind nagyobb szükség van a szakaszok, a vonalrészek, a főnökségek sokrétű munkaelemzésére. Ma még csak a *józsefvárosi*, a *hatvan-salgótarjáni* és a *székesfehérvári* főnökségünk ismerte fel, hogy a gondos elemzésen alapuló intézkedés mellett a vezetőknek a dolgozókkal is foglalkozni kell.

Ezután a szocialista munkaversenyre terelődött a szó. Az osztályvezető elmondotta, hogy *a pályafenntartási dolgozók több mint 50 százaléka szocialista brigádokban dolgozik.* Több mint 20 szolgálati hely közel ezer dolgozója pedig a szocialista szolgálati hely címért harcol.

— A tapasztalatok azt igazolják, hogy számos szolgálati vezető és műszaki dolgozó csak számszerű eredményekre törekszik. A brigádvállalásokban pedig az általános tervteljesítés vállalása a jellemző. Mi erről a véleménye?

— *Az általános, semmitmondó vállalások valóban nem viszik előbbre az ügyet. Ehelyett célszerűbb lenne, ha olyan feladatok is szerepelnének a brigádok vállalásaiban, mint például az igazolt hiányzás megszüntetése, a munka minőségéért való szavatosság vállalása, az óraterv teljesítése, a közösségi élet formálása, a tanulás, az egyes dolgozók műveltségét biztosító egyéni vállalások.*

Jobb szociális körülményeket

A pályamunkások szociális helyzetéről is szólni kell. Annál is inkább, mivel *egyes szakaszokon hiányzik a szükséges öltöző, tartózkodó, télen a melegedőhelyiség, a zuhanyozási lehetőség.* Az otthonuktól távol élő szállásolókon körülményeit is otthonosabbá kellene tenni. Kevés még az angyalföldi és a józsefvárosi pályafenntartási főnökség példáját követő műszaki vezető. A két főnökség másfél-két év alatt jelentősen javította a dolgozók szociális helyzetét. Sok helyen megoldásra vár még a nyílt vonalon dolgozók munkaeszközeinek szállítása. Pedig ezáltal is növelhető a fenntartási munka minősége, hatékonysága.

Kovács János

Határállomás

– ahol vizsgázik a vasút

– Képek Murakeresztúr életéből –

Gyors növekedés jellemezte az utóbbi években *Murakeresztúr* állomás forgalmát. 1959-ben 94 ezer kocsit kezeltek, 1965-ben pedig már 185 ezret.

Kitűnik, hogy évről évre többet dolgoznak az ott szolgálatot teljesítő vasutasok. Aki azt gondolná, hogy ez teljesítményeikben is tükröződik, erkölcsi és anyagi elismerésük is lépést tart ezzel — téved. 1961-ig, amíg a forgalom a fele volt a jelenleginek, hatszor kapott élüzemkitüntetést Murakeresztúr állomás.

1.

Ezen a határállomáson is, mint bármelyiken, *vizsgázik a vasút.* Ott érezhetik magukat a ferencvárosiak csakúgy, mint a záhonyiak, vagy bármelyik feladási hely dolgozói. Jugoszláv szomszédaink szigorú, de igazságos vizsgáztatók. *(Mi sem vagyunk elnézőbbek!)*

S a vizsgánk nem mindig sikerül. Vasutunk és a népgazdaság számára sok veszteség adódik ebből. 1965-ben *814 kocsi átvételét utasították vissza a JZS szakemberei.* Rakományhiba volt 336 kocsinál, a többinél főleg műszaki hibák okozták az átvétel késedelmét. Az egyébként is szűk állomáson 1604 kocsinál merült fel túltartózkodás, ami egész évben 43 737 órát tett ki. A rakományigazításoknál 2360 tonnát, átrakásoknál 3470 tonnát kellett megmozgatniuk a dolgozóknak. Számadáselválasztás miatt 497 kocsi 15 376 órát tartózkodott Murakeresztúron.

Mit szólnak ehhez a feladási állomások illetékes dolgozói?

2.

A mult év második felében feltűnően nagy volt Murakeresztúron az élőforgalom. Ez augusztustól jelentett külön problémát, amikor megkezdték a szarvasmarha-szállítmányok kivezetéses gondozását.

Hej, Toldi Miklós! Ide kellene a bikafékező erő... A kocsikból kivezetett bikák néha úgy nekivadulnak, hogy majdnem szétdöntik a karámot. Az állatgondozók alig bírnak velük. *Már több sérülés történt emiatt.*

Ez a kivezetéses gondozás jó az állatoknak, *de nem kedvező az állomásnak.* Volt olyan nap, amikor 180 kocsi élő futott be, s 24 óra alatt a legnagyobb igyekezettel is csak 60 kocsi kezelhető.

3.

Az állomás három szocialista címért versenyző brigádját *Novák János, Mészégető Béla* és *Fehér Imre* forgalmisták vezetik. Vállalásaikat tavaly nem tudták teljesíteni, bár szépen dolgoztak. Egész évben mindössze három kocsikisiklás történt, melyek közül csak egy terhelte az állomást. Személyi balesetet csak az élő állatok okoztak.

Az oktatáson *Várady Károly* főintéző állomásfőnök nagy gondot fordít arra, hogy az emberek maguk is elemezzék munkájukat, tanuljanak az egyszer elkövetett hibákból.

4.

Versenyben vannak a murakeresztúriak a szomszédos *Kotoriba* vasutasaival. Az első követelmény: *naponta öt vonatpár menetrendszerű indítása.* Ebben az idén már a jugoszlávok vezetnek, ha nem is behozhatatlan előnnyel. A másik követelmény, hogy *a fuvarokmányokat a vonat indítása előtt 60 perccel át kell adni, és 120 perccel korábban előjelentést kell adni a másik félnek.* E követelményeket eddig mindkét fél sikerrel teljesítette.

5.

Nemzetközi fuvarlevél-számfejtőként dolgozik az állomáson *Szita György* főtiszt, a szakszervezeti bizottság titkára. Az alapszervezet munkájáról tájékoztatott.

— *Kapcsolatunk a pártalapszervezettel és a szakvonali vezetéssel közvetlen, jó. Vezetőségünk munkája aktív.* Különösen jól dolgozik *Jávor Endre* intéző, tt-felelős, aki a nyugdíjelőkészítéssel is foglalkozik. Termelési albizottságunk minden tagja egy-egy brigádot patronál.

— *Brigádonként kirándulást tervezünk az idén Csáktornyára* — folytatta Szita György —, *hogy dolgozóink megismerkedjenek a jugoszláv versenytársakkal, akikkel egy időben teljesítenek szolgálatot.*

— További terveik?

— *Szeretnénk élüzemszinten dolgozni.* Januárban és februárban ez sikerült. Nem tudjuk, később lesz-e elegendő gép. Hogyan tudjuk fogadni a vonatokat? A magunk részéről mindent megteszünk, hogy munkánk sikeres legyen. Felsőbb szerveinktől több támogatást és sokkal nagyobb bizalmat kérünk...

Lőrincz János

A dolgozók javaslatai nyomán...

A termelési tanácskozások tapasztalatai a debreceni járműjavítóban

A termelési tanácskozások és munkaértekezletek előkészítéséről és megtartásáról szóló 1001/1965. MT—SZOT elnökségének közös határozata a múlt év elején jelent meg. A határozat nyomán *a termelési tanácskozások színvonala 1965-ben jelentősen fejlődött a debreceni járműjavítóban.*

A határozat megjelenése előtt a tanácskozásokat összevontan, osztályonként tartották; azóta decentralizáltan, kisebb egységekben tartják. A tapasztalatok azt mutatják, hogy helyesebb kisebb részlegekben tartani az üzemi demokrácia megnyilvánulásának e hasznos fórumát.

A vállalatnál az 1966. évi első negyedévi termelési tanácskozásokat az elmúlt napokban tartották. A dolgozók különösen azokon a termelési tanácskozásokon voltak aktívak, ahol *a tartalmas beszámolók a részlegen belül brigádokra és egyénekre egyaránt meghatározták a feladatokat.*

Ilyen tanácskozás volt a kocsijavító osztály futórészlegénél, ahol 22 dolgozó szólalt fel. A megmunkáló osztályon pedig 21 dolgozó mondta el véleményét, javaslatát.

A termelési tanácskozásokon értékelték a szocialista munkaverseny múlt évi eredményeit, hibáit is. A versenymozgalmak közül *elsősorban a szocialista brigád cím elnyeréséért folyó verseny fejlődött sokat.* Ebben a mozgalomban 140 brigád 1551 fővel vesz részt. A tanácskozáson a dolgozók a műszaki vezetés és a szakszervezet előterjesztése alapján megvitatták és elfogadták a brigádok kitüntetéseit és a mozgalomban való további részvételt.

Volosinovszki János
Debrecen

Munkával ünnepeltek

A *Szombathelyi Járműjavító ÜV* dolgozói hazánk felszabadulásának 21. évfordulója tiszteletére ünnepi műszakot tartottak. A mozdonyjavító osztály 1 darab 376 sorozatú mozdony főjavítását elvégezte, a kocsijavító osztály dolgozói pedig 30 kocsi megjavítását vállalták.

A kocsijavító osztály dolgozói túlteljesítették vállalásukat, 30 kocsi helyett 50-et javítottak meg. *Az ünnepi műszak alatt elkészült „békevonat”* április 2-án ünnepélyes külsőségek között gördült ki az üzemből futópróbára.

Ünnepi műszakot tartottak *Tatabánya-Alsó* állomás dolgozói is. A forgalomnál *Tömöri Sándor* brigádja 101 százalékot, *Sziráki István* brigádja pedig 99,6 százalékos eredményt ért el.

A műszaki fejlesztési alap képzése és felhasználása

A szocializmus építésében, anyagi-technikai bázisának megszilárdításában döntő szerepe van *a műszaki haladásnak*. Ahhoz, hogy a műszaki fejlesztési célkitűzések megvalósulhassanak, az ipari vállalatoknak és más műszaki fejlesztési intézményeknek rendelkezniük kell a szükséges anyagi eszközökkel.

A műszaki fejlesztés meggyorsításának igen fontos előfeltétele a műszaki fejlesztési tevékenység finanszírozásának olyan módja, amely a vállalatok számára lehetővé teszi a műszaki fejlesztési feladatok elvégzését anélkül, hogy az érdekeiket sértené.

További előrehaladásra van szükség

Éppen ezért — figyelembe véve a korábbi finanszírozási módok negatív hatását is — az 1959-es árrendezésnél a kormány termékcsoportonként megállapított kulcsok alapján *az ipari termelői árból képzett műszaki fejlesztési alapot hozott létre azzal a célkitűzéssel, hogy a minisztériumok és vállalatok ezzel az alappal viszonylag nagyon kevés megkötés mellett, gazdálkodjanak és ebből fedezzék a folyamatos műszaki fejlesztési kiadásokat.* Ennek megfelelően, a vasútiparban 1959. január 1-től, az egyes gyártmányok után megállapított kulcsok alapján, a vasúti közlekedésben pedig 1961. január 1-től, a nettó teljesítményi értékre százalékosan vetítve van lehetőség műszaki fejlesztési alap képzésére, melyből vállalati, irányítószervi (vezérigazgatósági) és központi (minisztériumi) alapot kell létesíteni.

A műszaki fejlesztési alap létrehozása az üzemszerű termelés és a műszaki fejlesztés szükségszerű elkülönítésének fontos lépése volt, de további előrehaladásra van szükség.

Hogyan gazdálkodtak az irányítószervek és a vállalatok az elmúlt években a műszaki fejlesztési alappal?

Mindenekelőtt megállapítható, hogy az első években, különösen 1959-ben és 1960-ban (a vasúti iparban) és 1961-ben (a vasúti közlekedésben) nem használták ki megfelelően. A műszaki fejlesztési alap évenkénti felhasználása százalékban:

	Vasúti ipar:	Vasúti közlekedés:
1959	18	—
1960	32,4	—
1961	117.1	63
1962	105,8	81,2
1963	80,0	80
1964	86,1	75
1965	73,8	74,7

1965-ben például a vasúti iparban 3 426 000 forint, a vasúti közlekedésben pedig 7 323 000 forint nem került felhasználásra, ami a képzett alapnak az iparban 26,2 százaléka, a közlekedésben pedig 25,3 százaléka. Az évről évre jelentkező tartalékok kialakulása azonban nem jelenti feltétlenül a műszaki fejlesztési alap felhasználásának tervszerűtlenségét, sem az alap túlméretezettségét. Inkább azt jelenti, hogy nem érvényesül minden évben az a követelmény, mely szerint a műszaki fejlesztési alappal rendelkező szerveknek olyan méretű műszaki fejlesztési tevékenységet kell végezni, amilyen a műszaki fejlesztési alap lehetővé tesz, illetve ami a rendelkezésre álló pénzkeretek hatékony felhasználását teszi lehetővé.

Helyes tendencia

Hol és milyen célokra használták fel a műszaki fejlesztési alapot és milyen megoszlásban?

A tapasztalatok azt mutatják, hogy — különösen az ipari vállalatok — a műszaki fejlesztési alap nagyobb részét *a prototípus gyártására és a technológia fejlesztésére fordították.* Az utóbbi a járműjavítóiparban különösen helyes tendencia, mert viszonylag lassú a gyártmányösszetétel változás, a termelés nagy szériában folyik, ami emeli a jelentőségét a valóban korszerű technológiai kidolgozásnak. Ezt igazolja az 1965. évi statisztika is, melyből megállapítható, hogy a járműjavító vállalatok által előirányzott 50 témából 33 a javítási technológia korszerűsítésére irányult és a témák többsége előre mutató.

A vasúti közlekedés témaválasztásánál is *tapasztalható fejlődés, de még mindig sok a prototípus gyártására fordított költség*, különösen a vontatási szakszolgálatnál, ahol például 1965-ben 13 témából 7 ezt irányozta elő.

Feltűnő, hogy egyes vállalatok és üzemi szakosztályok viszonylag *kevés megbízást adnak a kutató-fejlesztő intézeteknek és más vállalatoknak.* A megbízások nagyrésze is gyártmányfejlesztésre és prototípus gyártására vonatkozik és nem elég eredményes az egyes kidolgozott témák elterjesztése, tapasztalatcseréje, azok propagálása sem.

Döntő kérdés

Az a tény, hogy évről évre felhasználatlanul marad a műszaki fejlesztési alap egy része és az említett néhány fogyatékosság, a műszaki fejlesztési tevékenység bázisának *viszonylagos elmaradottsága miatt következett be és összefügg a műszaki fejlesztésnek azzal a döntő kérdésével, hogy az anyagi ösztönzés rendszere a legfejlettebb műszaki kádereket a műszaki fejlesztés szektorába irányítja-e, vagy az üzemszerű termelés vezetésére.* Ugyanis műszaki haladásunk legfontosabb záloga azokban az emberekben, műszakiakban és munkásokban rejlik, akik a műszaki fejlesztés szektorában dolgoznak. De a műszaki fejlesztési tevékenység függ attól is, hogy a műszaki fejlesztésben részt vevő mérnökök *mennyire tekintik szívügyüknek a technikai haladás ügyét.*

Különösen fontos a műszaki fejlesztési tevékenység hatékonyságának növelése és a műszaki fejlesztési alap optimális felhasználásának biztosítása azért is, mert végső soron ezen múlik az, hogy a munkatermelékenységben a szocializmus rövid időn belül elhagyja a kapitalizmust.

Zubor István

A tárgyaló teremből

Két évi szabadságvesztés gondatlan veszélyeztetésért

Foglalkozás körében elkövetett, halált okozó gondatlan veszélyeztetés bűntettében, továbbá a társadalmi tulajdon gondatlan rongálásában mondta ki bűnösnek a székesfehérvári járásbíróság *Boros István* pázmándi sorompókezelőt, és kétévi szabadságvesztésre ítélte.

A vasúti szerencsétlenség 1965. december 18-án történt a budapest—székesfehérvári fővonalon. A 161-es őrházhoz tartozó sorompónál

az volt a szokás, hogy a járművel érkezők megrángatták a leengedett sorompóvezetéket,

a mintegy 600 méterre levő őrházban tartózkodó sorompókezelőnek így jelezték áthaladási szándékukat. A fenti napon is ez történt. Délelőtt fél 10 körül egy pótkocsis vontatóval a sorompóhoz érkezett *Csapó András*, pettend-pusztai traktoros. Leszállt és megrángatta a leengedett sorompóvezetéket. Amikor szabad út nyílt előtte, visszament vontatójához, és megindult a sinek felé. A síkos úton azonban megcsúszott a vontató kereke, nehezen tudott elindulni, és a vezető figyelmetlensége folytán nem vette észre, hogy a sorompót újra leengedik. A jármű a két sorompó közé szorult.

Ekkor ért oda *Papp József* vonalbejáró, aki figyelmeztette Csapót, hogy akár a sorompó eltörése árán is menjen le a sinekről. Az 1222-es számú személyvonat ugyanis már közeledett, Papp József, látva a veszélyt, a vonat elé szaladt, és

két durrantyút helyezett el a sineken, de a személy a rövid távolságon már nem tudott megállni és elsodorta a vontatót.

Schrenk Gyula vonatvezető és *Aradi Antal* jegyvizsgáló nyomban leszálltak, és a helyszínt vizsgálták. Közben Székesfehérvár felől — mintegy 70 kilométeres sebességgel — felbukkant a menetrendszerű gyorsmotorvonat, Aradi Antalnak még volt annyi ideje, hogy az álló személyvonat alá bujjon,

Schrenk Gyulát azonban halálra gázolta a vontató roncsát maga előtt toló gyorsvonat.

Két másik személy súlyosan megsérült, a vontató és a pótkocsi teljesen megsemmisült. A pályában, valamint a vonatokban esett kár meghaladta a 170 ezer forintot.

A bírósági ítélet megállapítása szerint *Boros István sorompókezelő megszegte az F. 2. utasítás 357. pontjának utolsó részében foglaltakat, és a 364. pont előírásait*, mert a távolról kezelt és már leengedett sorompót a vonat érkezése előtt felnyitotta, és a vontatót a sorompópár közé zárta. Cselekedete okozati összefüggésben áll a tragikus következménnyel. Így eredményezhette a helytelen gyakorlat, a szolgálat hanyag ellátása Schrenk Gyula vonatvezető halálát és a súlyos következményeket Az ítélet nem jogerős.

Berczik Árpád

A baleset a vasúti munka selejtje

A miskolci igazgatóság dolgozói 1965-ben *22 millió 174 640 tonna árut szállítottak el.* Ez 103,9 százalékos teljesítménynek felel meg. Az elszállított utasok száma meghaladja az ország lakosságának három és félszeresét, *több mint 35 milliót.* 1964-hez képest félmillió utassal szállítottak többet.

Az igazgatóság dolgozói az utasokat és a feladott árut összesen

209 361 vonattal továbbították el és 10 millió 420 ezer vonatkilométer utat tettek meg.

Ez a teljesítmény 25-ször nagyobb, mint a föld és hold közötti távolság.

A miskolci igazgatóság dolgozóinak jó eredményén azonban csorbát ejtettek a balesetek. *1965-ben 611 forgalmi baleset történt az igazgatóság területén.* 1964-hez viszonyítva ez 21 százalékos javulást jelent, de a balesetekből keletkezett kár

671 ezer forintról, 2 millió 345 ezer forintra emelkedett.

Ez nemcsak az elért teljesítményeket rontotta, hanem csökkenti a dolgozók évvégi üzemi részesedését is.

A közlekedő vonatokkal történt balesetek száma 40 százalékkal, a vonatveszélyeztetéseké 30 százalékkal alacsonyabb, mint a bázis időszakban. Váltóellenőrzés elmulasztásával, szinte alig lehet találkozni. Ugyanakkor a közlekedő vonatok és a tolatás közben történt balesetek következtében *megsérült 43 utas és 4 vasutas, 33 utas és 2 vasutas pedig meghalt.*

Akadnak mástermészetű hiányosságok is. Ilyenek

a vonatfogadás elmaradása, a jelzések szabálytalan adása, az alkohol fogyasztás és nem utolsó sorban a szakismeret hiánya.

A miskolci fűtőháznál például 50 mozdonyvezetőt küldtek pótvizsgára, mert forgalmi szaktudásuk nem volt kielégítő. Egy-egy baleset alkalmával a forgalmi akadály gyors megszüntetése nem egyszer azért húzódik el, *mert az igazgatóság segélykocsi szerelvényének felszerelése korszerűtlen.* Ezen sem ártana változtatni.

Az első negyedévi tervismertető termelési tanácskozásokon is sok szó esett a balesetekről és azok előidézőjéről, *a selejtes munkáról.* Ezzel kapcsolatban a dolgozók sok hasznos javaslatot mondtak el. Helyes lenne, ha ezeket a javaslatokat megszívlelnék az illetékesek.

Kisvárdai János

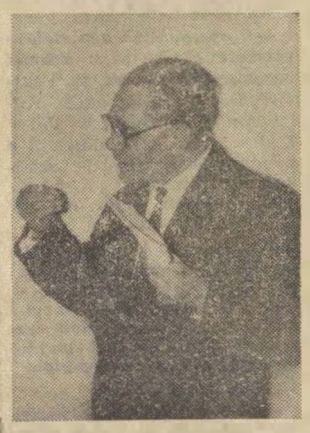
38,5 MILLIÓS MEGTAKARÍTÁS

Kitüntették a vasút legjobb újítóit

Április 4-e alkalmából a kiváló újító jelvény arany, ezüst és bronz fokozatát adták át a vasút „milliós" újítóinak a Vasúti Főosztály Szív utcai klubjában. Az ünnepségen megjelent és felszólalt *Tasnádi Emil*, az Országos Találmányi Hivatal elnöke is.

6876 újítás

Az újítókat és a vendégeket *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára köszöntötte, majd *Szűcs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes az elmúlt év újítómozgalmának eredményeiről számolt be. Beszédében elmondotta, *hogy 1965-ben a vasútnál 6876 újítást adtak be, ebből 2278-at elfogadtak és 2076-ot már eredményesen alkalmaznak is. Az újításokkal egy év alatt 38,5 millió forintot takarítottak meg, s a kifizetett újítási díj 1,8 millió forint.*



Simon Lajos

Egy újítóra átlagban 19 ezer forint újítási érték jutott, s ez a szám önmagáért beszél.

A beszámoló után a vezérigazgató-helyettes azoknak az újítóknak, akik javaslataikkal milliós megtakarítást értek el. *7 arany, 14 ezüst és 28 bronz jelvényt* adott át.

Egy a sok közül

Az egyik arany fokozatú jelvényt *Simon Lajos*, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség minőségi átvevője kapta.

Mint örökös utazónak — az ország vasgyáraiban ugyanis ő veszi át a felépítményi vasanyagokat — módjában állt és áll szakmai tapasztalatokat gyűjteni, gazdagabb, elmélyült tudást szerezni. Így szaporodtak az újításai is. *Az elsőt 14 évvel ezelőtt 1952-ben adta be, s azzal 160 ezer forintot takarítottak meg.* Az utolsó pedig, amiért az arany jelvényt is kapta, mindössze hat hónapja. Ez az utolsó javaslata már 1,6 millió forint hasznot hozott a népgazdaságnak.

— *Az ország vasgyárait járva, nagyon sok beolvasztásra szánt ötvözött bugát láttam* — mondotta. — *Ekkor jött az ötlet, hogy ezek a bugák felépítménycsavar készítésére tökéletesen alkalmasak lennének.* Az elgondolást tett követte és a felépítménycsavarok egy része azóta már ezekből a „halálraítélt" bugákból készül kiváló minőségben. A buga anyaga ugyanis első osztályú, csak felületi repedés, vagy kisebb öntési hiba miatt arra a célra, amire eredetileg készítették, nem alkalmas. A jóval kisebb csavargyártásra azonban kitűnőek.

— A sok újítása közül melyik a legemlékezetesebb?

— A csúcssínek minőségi javítása, illetve ezek selejtcsökkenése. Értéke ugyan nem nagy, mindössze 210 ezer forint, *de négy évig viaskodtam, hadakoztam érte.* Négy éven keresztül írtam, rajzoltam, bizonygattam az igazamat, mert tudtam, hogy igazam van. Ez az újítás megjárta a *KGM Vaskohászati Igazgatóságát* és a *Szabványügyi Hivatalt* is. S négyéves kitartó harc után ez az elgondolásom már szabvány.

Sz. J.

Eredményes brigádmozgalom

A szombathelyi járműjavító szocialista brigádmozgalma 7 éves múltra tekint vissza. *Ez alatt a 7 év alatt 52-re emelkedett a szocialista címért küzdő brigádok száma.*

Az 1965. évi termelési tanácskozásokon mind az 52 brigád megújította a brigádszerződést. A vállalások között első helyen szerepelt a gazdaságos termelés, az önköltségcsökkentés, a munkaidő kihasználása, a minőségjavítás, a tanulás és a szocialista együttélés szabályainak betartása. Évközben az értékelésnél egy 12 tagú brigád kiesett, de 3 új brigád csatlakozott a mozgalomhoz.

Az üzem szocialista brigádjainak 1965. évi munkáját értékelve megállapíthatjuk, hogy [illegible] esetet kivéve a vállal[illegible] értek.

Az [illegible] értékelést minden esetben *semleges bizottság végzi.* A bizottságban képviselve van a pártszervezet, a szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet megbízottja, továbbá a vállalat műszaki bizottságának képviselője. Az értékelés eredményét a termelési tanácskozás elé terjesztik. *A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a nagy kollektíva előtt elhangzott értékelés nem szükségtelen ismételgetés.* A termelési tanácskozás az a fórum, ahol a brigád a saját munkáját és feladatait az összműhely munkája és feladatai tükrében vizsgálhatja.

Itt kell megemlíteni, hogy a kocsijavító osztály futórészlege másodszor, a megmunkáló osztály rugókovács üzemrésze pedig harmadszor nyerte el a szocialista műhely címet.

Kovács István

Baleseti krónika

Március 22-én a *Kőbánya-Felső állomáson* áthaladó 405. sz. vonatot meg kellett állítani, mert a gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói a vágányról nem tudták időben eltávolítani a síncsiszoló munkagépet. *A veszélyeztetést az idézte elő, hogy a síncsiszolót a forgalmi szolgálattevő engedélye nélkül helyezték munkába.*

★

Március 25-én *Nagykapornak* állomáson a bejáró 1472. sz. vonat *összeütközött a III. vágányon megfutamodott kocsisorral.* Az összeütközés következtében négy vasúti kocsi kisiklott, kettő megrongálódott. Személysérülés nem történt. Megállapítást nyert, *hogy a tolatás befejezése után elmulasztották a kocsisor megfutamodás elleni biztosítását.*

★

Március 26-án Békéscsaba állomáson a behaladó 5657. sz. vonat elütötte a leugró Lukovszki Lajos pályamunkást. Nevezett súlyos fej- és lábsérüléses balesetet szenvedett.

★

Március 26-án *Tornanádaska* állomáson a 9892/b/II. sz. mozdonyvonat behaladása után *elmulasztották a bejárati jelző visszaállítását.* Emiatt bejárt a követő 9828/a sz. vonat és kíméletlenül összeütközött a IV. vágányon mozgásban levő 9892/b/II. sz. mozdonyvonattal. *Mindkét mozdony szolgálatképtelenné vált.* A balesetért Tornanádaska állomás forgalmi szolgálattevője a felelős.

★

Március 29-én *Záhony* állomáson a dolgozók előzetes értesítése nélkül gurítást végeztek a takarítás alatt álló kocsisorra. A váratlan ráütközés miatt *Kozma József* átrakó munkás a kocsiról leesett és olyan súlyos lábtöréses balesetet szenvedett, hogy jobb lábát április 4-én amputálni kellett.

★

Március 30-án a Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet IV. emeletéről ablaktisztítás közben ismeretlen okból kiesett és halálos balesetet szenvedett Visnyei Gábor raktáros. A baleset kivizsgálása még tart.

★

Április 2-án *Kelebia* állomáson a 976. sz. vonat M 62—047. sz. Diesel-mozdonya az V. vágányon *engedélyezett körüljárás közben kíméletlenül ráütközött a még ott tartózkodó 979. sz. gépvonatra.* Az ütközés következtében egy kalauzkocsi súlyosan megrongálódott. Megsérült a 424 093. sz. mozdony szerkocsija is.

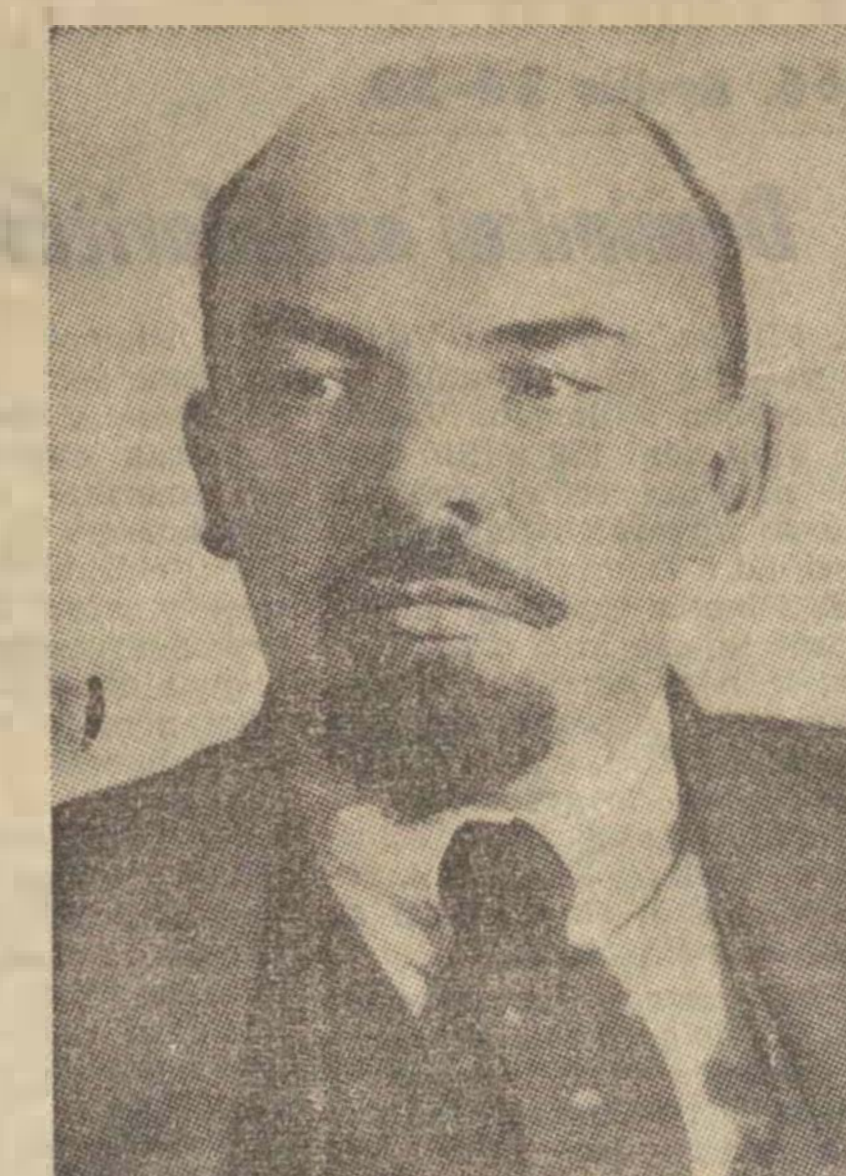
★

Április 7-én *Ferencváros Keleti* guritójának II. kihúzó vágányára visszatoló 520 003. sz. gép személyzete a megállj jelzést figyelmen kívül hagyta és emiatt a IX. sz. irányvágányról *kijáró mozdony beleszaladt a visszatoló szerelvénybe.* Az ütközés következtében több vasúti kocsi kisiklott és *elzáródott a Keleti rendező összes irányvágánya* Az összeütközést az 520 003. sz. mozdony személyzetének figyelmetlen szolgálat ellátása okozta.

★

Április 9-én Újszász állomáson a 2099. sz. vonat vágányút ellenőrzés elmulasztása miatt a kijelölt szabad VI. sz. vágány helyett a foglalt VII. vágányra járt és gyengén ráütközött az ott álló kocsisorra.

Leninre emlékezünk



Kilencvenhat évvel ezelőtt 1870. április 22-én született Vlagyimir Iljics Lenin Szimbirszkben — a mai Uljanovszkban. Lenin korunk legnagyobb forradalmára és gondolkodója, harcosa és humanistája, agitátora, legnagyobb embere volt.

A család amelyben született, kivétel nélkül forradalmárokat nevelt. Lenin azonban mindannyiok közül a legnagyobbá lett, a forradalmi mozgalmak elhivatott tervezője, lelkesitője és szervezője.

A forrongó cári Oroszország elnyomott dolgozó tömegeinek tapasztalatai nevelték Lenint és Lenin nevelte a tömegeket. Élete szakadatlan tanulás és tanitás, küzdelem és harc. Állandóan hangsúlyozta a marxizmus alkotó továbbfejlesztését; melynek legnagyobb művelője korunkra való alkalmazója is volt. Életműve, de egész élete felbecsülhetetlen számunkra és a napjaink embere az élet minden területén, példát útmutatást merithet belőle.

A világ első proletárállamának megteremtése, a szocializmus diadalrajutása a Szovjetunióban és azóta a világ egyharmadán, mind Lenin nevéhez fűződik. Lenin neve a munkáshatalmat, a szocializmust a kommunizmust jelenti. Lenin neve az elnyomás és gyarmatositás felszamolását, a kizsákmányolás elleni harcot, a békét jelenti ma is az egész világon.

Ma is Lenintől tanulunk. Lenin harca a proletárhatalomért, a proletár internacionalizmusért, az elmélet tisztaságáért, a jobb- és baloldali elhajlás ellen ma is segíti mindennapi küzdelmünket.

A világ legnagyobb humanistája és optimistája volt, mert minden tette az ember felszabaditásáért, a békéért, a háború és elnyomás ellen irányult. Az első világháború kitörésének megakadályozásáért vívott küzdelme, a hatalomra jutott bolsevikok első felhívása, a béke megteremtésének egy-egy fontos állomása volt. Azért harcolt törhetetlen erővel a békéért, mert hitt abban, hogy véres harc nélkül is győzhet a szocializmus a világ más országaiban, miután az első munkásparaszt hatalmat megteremtették.

E rendithetetlen hite nyilvánult meg a szovjet hatalom fejlődésének felvazolásában is. Olyan körülmények között dolgozta ki a szocializmus alapjainak lerakására, a kommunizmus felépitésére irányuló terveit — a villamositás, a bőség terveit —, amikor 14 intervenciós hatalom próbálta vérbefojtani a fiatal szovjet hatalmat.

Életet, munkáját, küzdelmeinek célját és értelmét ma a Szovjetunió példázza. A közeli napokban lezajlott XXIII. kongresszuson az SZKP vezette Szovjetunió fejlődéséről, fejlesztésének további állomásairól, a kommunizmus épitéséről számoltak be.

Amikor Lenin felvázolta a kommunizmus épitésének útját még csak egy országban győzött a proletárhatalom. Ma 14 országban a proletáriátus vezetésével épül a szocializmus, a kommunizmus. A világ első munkás-paraszt állama úrrá lett a kezdeti nehézségeken es bár egy borzalmas világháború pusztításait is elszenvedte, mégis ma a világ második — úton a világelsőség felé — legnagyobb ipari hatalma, de már első a tudományok fejlesztésében, a rakétatechnikában, az atomkutatásban és az űrkutatásban is.

Lenin e nagy fejlődést korai halála miatt nem érhette meg. Nem láthatta, hogy először szovjet ember lépett ki a világűrbe, hogy ezzel megnyitotta a távoli bolygók meghóditásának a lehetőséget. Nem érhette meg a kommunizmus épitésének nagyszerű távlatait. Nem érhette meg, de megérezte, hitt benne és e hite százmilliókat lelkesitett. Az ő nevével épül egy szebb, boldogabb világ. És ahol a békéről, haladásról szó esik, ott Leninről is beszélnek. Ahol a szocializmus és a kommunizmus épitésén munkálkodnak, ahol a proletár internacionalizmus, a proletáregység megteremtésén munkálkodnak, ott a lenini úton járnak. Ahol ma a gyarmatositás ellen, a népek felszabaditásáért harcolnak, ott Lenin harcát folytatják. Ahol a brutális elnyomás helyébe a humánum diadala lép, ott Lenin ügye győzött. Amikor azt mondjuk, hogy Lenin élt, Lenin él és Lenin élni fog, ebben benne van mindaz, amit Lenin eltervezett és alkotott, mindaz, ami az egész világ jelenét és jövőjét meghatározza.

A műhold meggyőzőbb volt...

Néhány gondolat a budapesti bizottság ismeretterjesztő munkájáról

Tíz esztendeje annak, hogy a budapesti bizottság irányításával a peremvárosokban, a szálláshelyeken ismeretterjesztő munka folyik.

A munka nehezen indult. Sokszor kellett részvétlenséggel, a szolgálati vezetők közönyével szembe nézni. Nem volt könnyű megtalálni azt a hangot sem, amellyel meg lehetett nyerni a vasutas dolgozók bizalmát. Nehéz volt az érdeklődést felkelteni — emlékeznek vissza azok a tanárok, akik úttörői voltak ennek a munkának.

Az elmúlt tíz év alatt a dolgozók és a tanárok között *barátság, családias viszony alakult ki*. Sokszor úgy összebarátkoztak, hogy a félévenként történő vezényléseknél, helycseréknél a szakszervezeti bizottsági titkárok és dolgozók ragaszkodtak az előadó személyéhez.

34 800 hallgató

A kultúrbizottság jelentése sok mindenről számot ad. *1965-ben a területen 1160 előadás hangzott el — ebből 608 a szálláshelyeken — a különböző tudomány-körökből.* Egy-egy előadást átlagosan 30 dolgozó látogatott. Ez azt jelenti, hogy az ismeretterjesztő előadásoknak *az elmúlt esztendőben 34 800 hallgatója volt.* Egyes helyeken jól beváltak azok az előadások, melyeken a napi politikai eseményeket térkép segítségével magyarázta az előadó. A politikai eseményeket földrajzi összefüggésben ismerik meg a hallgatók.

A budapesti bizottság kultúrbizottsága az MSZMP Központi Bizottsága irányelveinek tett eleget akkor, amikor határozatot hozott az ismeretterjesztő munka továbbfejlesztéséről.

A munkásszállásokon tovább kell fokozni az ismeretterjesztést. Az előadók ösztönözzék továbbtanulásra azokat a dolgozókat, akiknek még nincs meg a 8 általános iskolájuk. Még több egészségügyi, közgazdasági és társadalomtudományi előadásokat kell tartani — s emelni kell az előadások nívóját — olvasható a határozatban.

Nem mese...

Hogy milyen nagy jelentőségűek ezek az előadások, azt talán a legjobban az alábbi két történet igazolja. Az egyik szálláshelyen, ahol már évek óta folyik ez a munka, *egy öreg dolgozó mindent hitt a csillagvilág titkaitól az őslényekig, de azt semmiképpen sem akarta elhinni, hogy eleven, hús-vér ember, röpke 90 perc alatt körülrepüli a földet.* Hiába bizonygatták ezt a munkatársai, hiába mutogatták a fényképeket, az újságcikkeket, egy-egy szovjet vagy amerikai sikerről, az öreg csak a fejét rázta.

— *Mese az...* — mondotta hitetlenkedve.

Az egyik előadónak is elmondták az esetet. Az is bizonygatni kezdte az igazát, de az öreg csak nem hitt. Az előadó tudta, hogy azokban a napokban rendszeresen kering az égen egy műhold, s ezért a társaságot kivitte a szállás udvarára. Ez alkalmas volt egy kis csillagászati ismeret bővítésére is. *Egyszer csak megjelent az égen a lassan kúszó műhold.* Mindenki odanézett... Az öreg is. Le nem vette a szemét az égről. Mint gyermek bámulta a mozgó csillagot. addig, amíg csak eltűnt. Senkisem szólt. Az öreg sem. A tanár törte meg a csendet: *elektronikus állványról, kilövésről, rakétahajtóműről, röppályáról, keringési sebességről beszélt. A műhold meggyőzte az öreget.*

A dolgozók nagyon szeretik a diaképekkel szemléltetett előadásokat. Az egyik szolgálati főnökségen, színes diaképek kíséretében Róma közlekedéséről és nevezetességéről volt szó. A sok műemlék és híres épület között szerepelt az *„Angyalvár”* is. Hosszabban időztek a képnél. Szóba került, hogy hajdan császári sír, majd erődítmény, ezt követően a pápák lakhelye volt. A legközelebbi előadáson, az egyik motorkezelő büszkén mesélte társainak, hogy egy zeneműkereskedés kirakatában, egy kottán felismerte az Angyalvár épületét.

Hosszan lehetne sorolni azokat a szolgálati helyeket, ahol érzékelhető jelei láthatók az ismeretterjesztő előadásoknak, ahol a dolgozók csillagászati, földrajzi, történelmi, vagy politikai kérdéseken vitatkoznak. Persze, ez csak olyan helyeken történik meg, *ahol az ismeretterjesztésnek, a dolgozók művelésének nemcsak a szakszervezeti bizottság a gazdája, hanem a szolgálati vezetők is.*

Gergely József

FILMSZEMLE

A vonat



Az értékes szállítmányt nemcsak fegyverekkel, de tuszokkal is biztosították

Az emlékezet megkophat, de a felelősségnek nem szabad felejtenie. A java művészet mindig az emberiség lelkiismerete is. Ujra és újra figyelmeztet, mementót kiált: *emberek, ne hagyjátok, hogy a német imperializmus századunkban harmadszor is rátok szabaditsa a pusztító háborút, az embervadászat rémét!*

Ezt sugallja *A vonat* című francia—amerikai film is. Sokan viszolyognak az úgynevezett háborús témától. *„Elég volt átélni — minek minduntalan felidézni”*, halljuk gyakran. Ezzel a logikával a betegségekről sem kellene tudomást venni: *mire való akkor a hatalmas kutató apparátus?* Márpedig a történelmi tanulságok arra valók, hogy okuljunk belőlük.

A vonat emléket állít azoknak a francia vasutasoknak, akik a háború utolsó óráiban — legtöbben életüket áldozva — akadályozták meg a már letiport és kifosztott Franciaország utolsó értékeinek elrablását. A tét nagy: A Wehrmacht az utolsó pillanatban, 1944 augusztusában 12 óra alatt összecsomagolja a párizsi Jeu de Paume Múzeum páratlan értékű kincseit *(Renoire, Gauguin, Cézanne, Matisse, Picasso és mások alkotásait)*, hogy egy soronkívüliséget élvező szerelvénnyel Németországba szállítsák. Ezt az ördögi tervet csakis a vasutasok akadályozhatják meg. Csakis ők, akiket pedig géppisztolyos SS-ek tartanak sakkban, akiknek csak a parancs végrehajtására van „szabad” mozgásuk. És tudják: *a legcsekélyebb gyanúért is életükkel fizethetnek*. Olyan emberek, akik nem is hallották *Cézanne, Matisse* és a többi nagy festő nevét, akik nem élvezhették művészetüket — cselekszenek, mert megértik, hogy a haza dicsőségéről van szó: *a rabló ellen össze kell fogniuk*. Igy áll sorompóba az idős mozdonyvezető, a forgalomirányító, a fűtő, az állomásfőnök. Néhány ember egy egész hadigépezet ellen. Életük árán is keresztülhúzzák a nagy akció kitervezőinek számításait.

A film alkotói — *Hohn Frankenheimer* a rendezéssel, *Burt Lancaster, Michel Simon* alakításukkal és mások — humanista művészetük figyelemre méltó színvonaláról tettek tanúságot. Az események pergő sodrásában jól megformált alakok vonulnak végig, a történelmi szituáció valóságos levegőjét érezzük, a fasizmussal szembeszálló ellenállás emberi hősiességét találjuk.

(t)

Hangverseny a munkásszálláson

A Vasutasok Szakszervezetének Budapesti Bizottsága és az Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága április 4-e alkalmából nagysikerű hangversenyt rendezett a kelenföldi munkásszalláson.

A munkásszállás modern kultúrtermét zsúfolásig megtöltötték az érdeklődők és tapssal jutalmazták a vasutasszakszervezet szimfonikus zenekarát, *Veres Éva* és *Kenderesi Zoltán* énekművészeket.

ÜNNEPI TAGGYŰLÉSEN BÚCSÚZTATTÁK

A szombathelyi járműjavító V-ös pártalapszervezetének kezdeményezésére *meghittebb, emberibb módon búcsúztatják a nyugállományba vonuló idős párttagokat.* Egy ilyen kedves családi ünnepélyen köszöntek el *Bősze Istvántól*, aki 25 évet töltött a vasútnál. 1945-ben kapcsolódott be a munkásmozgalomba, és 1948-tól tagja a pártnak. A pártvezetőség ünnepi taggyűlést hívott össze és így búcsúztak 60. születésnapján a kipróbált pártmunkástól. Bősze István munkájáról Simon János alapszervi titkár beszélt. Elmondta, hogy jó munkájáért kiváló dolgozó oklevelet, kiváló dolgozó jelvényt is kapott. Az ünnepi taggyűlésen ajándékokkal kedveskedtek Bősze Istvánnak.

Kovács István

Az első negyedévi tervismertető termelési tanácskozások tapasztalatai

A termelési tanácskozások tartalmát a jól előkészített műszaki konferenciák határozzák meg. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a műszaki konferenciákat a tanácskozások megkezdése előtt megfelelő időben — de legalább egy héttel előbb — kell megtartani.

A tanácskozások sikeres előkészítése érdekében született meg az MT—SZOT 1001/1966. (I. 8.) számú együttes határozata *„az 1966. évi terv teljesítését elősegítő intézkedésekről”*. A határozat alapján a műszaki konferenciákat január 31-ig, a termelési tanácskozásokat pedig február 28-ig kell megtartani.

A tanácskozások előkészítése és azok megtartása az MT—SZOT határozatban foglaltak alapján történtek a vasúti közlekedés és ipar területén.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a megyei bizottságok és az igazgatóságok többsége a műszaki konferenciákat és a tervismertető tanácskozásokat körültekintően, jól készítették elő. *A legeredményesebb munkát a debreceni igazgatóság és a Hajdú-Bihar megyei bizottság végezte.* Jó munkát végeztek a miskolci és a pécsi igazgatóság területén is.

Az előkészítés ezúttal is *vontatottan haladt a szombathelyi igazgatóságnál.* Ez azt eredményezte, hogy a műszaki konferenciák és a termelési tanácskozások előkészítéséhez a külszolgálati helyek és szakszervezeti bizottságok részére kevés idő állt rendelkezésre. Sajnos, ez a rossz módszer a szombathelyieknél visszatérő jelenség.

A nagyobb csomópontok közül jól sikerültek a műszaki konferenciák a *miskolci*, a *debreceni*, a *dombóvári* és a *nyíregyházi* csomóponton, a *debreceni* és a *szombathelyi* járműjavítóban, a *MÁV Magasépítési Főnökségnél* és a *Budapesti Építési Főnökségnél*. A felsorolt helyeken részletesen elemezték az 1965-ben végzett munkát, majd meghatározták az 1966. évi feladatokat.

Az eredmények mellett hiányosságok is adódtak. A műszaki konferenciák beszámolói a legtöbb szolgálati helyen *hosszúra nyúltak*. A Hámán Kató Fűtőháznál például 210 percig tartott a beszámoló. Ez fárasztó, nem lehet figyelemmel kísérni.

A jövőben arra kell törekedni, hogy a műszaki konferenciákon csak *a csomópontot érintő közös szakszolgálati problémákkal foglalkozzon az illetékes vezető*, külön-külön ne mondja el szakterületének munkáját, mint ahogy ezt a miskolci és a nyíregyházi csomóponton tették.

Az elmúlt évhez viszonyítva a termelési tanácskozások egységenkénti megtartása kétszeresére, a dolgozók megjelenése pedig 10 százalékkal emelkedett. A tanácskozásokon már kezd rendszeressé válni a dolgozók által felvetett javaslatokkal való érdemi foglalkozás. Vannak azonban még szolgálati helyek, *ahol nehezen akarják megérteni a tanácskozások egységenkénti megtartását.* Békéscsaba állomáson például az ismételt figyelmeztetés ellenére is összevontan tartották meg a tanácskozást. A Gyöngyösi Kitérőgyárban pedig nem értékelték a szocialista brigádmozgalom helyzetét.

A javaslatokkal való foglalkozás és érdemi elintézése általában 15 napon belül megtörténik. *Helyes kezdeményezés született a miskolci igazgatóságnál*, ahol ha határidőre nem tudják a javaslatot érdemben elintézni, közbeeső tájékoztatást adnak.

A sajtóban április első napjaiban látott napvilágot a Szaktanács és a KISZ Központi Bizottságának felhívása. Már eddig is számos szolgálati helyen vitatták meg a felhívást és indítottak munkaversenyt a IX. pártkongresszus tiszteletére. A dolgozók kezdeményezése azonban spontán nem bontakozhat ki. *Alapvető feltétel, hogy a gazdasági vezetők, szakszervezeti bizottságaink és a KISZ-szervezetek törődjenek a munkával.* Karolják fel a dolgozók kezdeményezéseit és képviseljék törvényes érdekeiket. Jórészt rajtuk múlik, hogy a szolgálati helyeken miként találják meg, hogyan hajtják végre a legfontosabb feladatokat.

Szabó II. József

Rajtja világbajnokverés volt...

Húszesztendős versenyzői pályafutásáról, terveiről beszél Tarr Gyula, a BVSC birkózó edzője

— 1950-ben történt, akkor kerültem fel az ifjúsági korosztályból a felnőttek közé, s mindjárt az országos kötöttfogású bajnokságon kellett számot adnom arról, hogy hogyan állja meg helyét a nagyok között az ötszörös ifjúsági bajnok. *Fejest és Fecskét is sikerült legyőznöm, s a döntőben világhírű ellenfelet kaptam, az az évi stockholmi világbajnokság győztesét, Gál Józsefet.* A vasutas birkózósport ismert „Gyulái": *Bóbis, Kovács* és *Szilágyi* biztattak: *„Ne félj a nagy ellenféltől, eddig is jól birkóztál, kemény vetélytársa leszel Jóskának is..."* S a baráti tanácsot megfogadtam: valóban kemény ellenfele voltam a világbajnoknak, sőt, ellene szereztem meg első országos bajnokságomat...



Tarr Gyula

Vasasba és az FTC-be, ahol azóta a két egyesület kiválóságai lettek.

1 bátortalan utódok

Rajtja világbajnok veréssel kezdődött, s nem csoda, hogy ez a nagyszerű siker a 35 esztendős *Tarr Gyula* sportpályafutásának legszebb emléke. A kitűnő versenyző, aki jelenleg a BVSC egyik edzője, *húsz esztendővel ezelőtt a Törekvés színeiben kezdte pályáját.* Tiz éven át volt tagja a magyar válogatottnak, *tizenegyszeres magyar bajnok*, főiskolai világbajnok, *Helsinkiben* az olimpián, *Nápolyban* és *Karlsruhében* a világbajnokságon egyaránt a negyedik helyet vívta ki magának, még ma is szívesen versenyez.

Miért elevenítettük fel vele az 1950-es országos döntő nagyszerű mozzanatait? Azért, mert amikor legtehetségesebb klubtársairól, a 22 esztendős *Pintér Istvánról* és *Steer Antalról* esett szó, a következőket mondotta:

— *Mindketten nagyon tehetségesek, mindent tudnak, amit egy birkózónak tudnia kell. „Otthon" vannak valamennyi fogásnemben, s amikor versenyzésről van szó, kissé bátortalanok, félénkek, elfelejtkeznek arról, hogy mit tudnak. Taktikai érzék és helyzetfelismerés szempontjából még sokat kellene fejlődniök, de ez csak akkor segítheti őket, ha bátor szívvel várják a gongszó után az első fogáskeresési mozdulatokat...*

Jelenleg az NB III-ban szerepel a BVSC birkózó-csapata, amely hosszú évtizeden át a sportág élvonalát jelentette; *olimpiai, világ- és Európa-bajnokok egész sorát adta a magyar sportnak.*

— *Többen is hűtlenek lettek a BVSC színeihez* — jegyzi meg Tarr Gyula —, *átléptek a Tarr Gyulát.* Mindennap sok dolguk akad a Szőnyi úti fellegvár edzőtermében, ahol esténként 30—35 fiatal és idősebb versenyző edzéseit irányítják.

— *Steer Antal jövőbeni szereplése* — jegyzi meg Tarr Gyula — *különösen szívügyem.* A kötöttfogásban az én súlycsoportomban, a könnyűsúlyban válogatott kerettag. Ugy érzem — neki átadhatom majd a marsallbotot.

Tarr Gyula a felejthetetlen „rajt" során világbajnokot győzött le, mert tudott bátran versenyezni. Nagy részben hárul rá az a szerep a BVSC-ben, hogy a két említett versenyzőn kívül erre a nagyon fontos erényre nevelje a többi fiatalt is. Közülük néhányan már megmutatták oroszlánkörmeiket az ifjúságiak mezőnyében. Ilyen a pehelysúlyú *Vass Sándor*, a középsúlyú *Csábi Árpád*, a légsúlyú *Vass Pál*, hogy néhány nevet említsünk.

Tarr Gyula nős, két gyermek apja. A Vasúti Főosztály Gazdasági Hivatalában dolgozik. Munkáját, munkatársait nagyon szereti.

Maros László

Nagy forgalom a szőnyegen

A jelenlegi helyzet nem kedvetleníti el, sőt, jobb munkára sarkallja az edzőket: *Pintér Istvánt, Tormási Károlyt* és *Auer Jánosnak* I/8. szakosztály, *Horváth Istvánnak* Anyagellátási Igazgatóság, *Kiss Lajosnak* Gazdasági Hivatal és *Könyü Istvánnak*, az I/8. szakosztály dolgozójának, több éves eredményes munkájuk elismeréseként oklevelet adott át.

MSZBT-aktívák kitüntetése

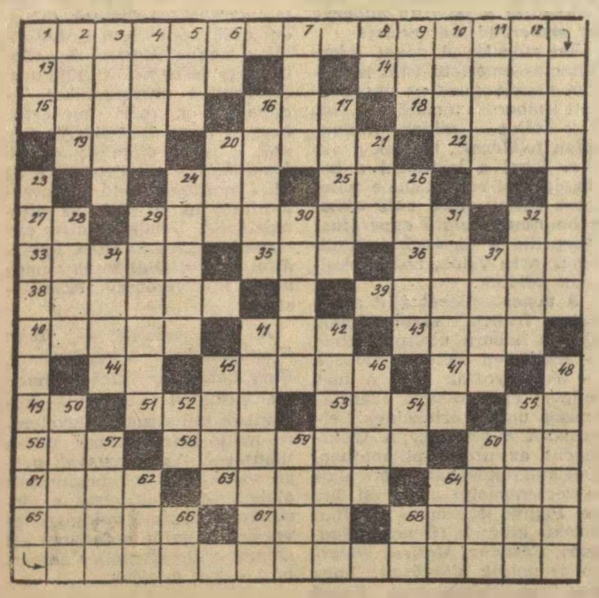
Hazánk felszabadulásának 21. évfordulója alkalmából MSZBT-aktívákat tüntettek ki és láttak vendégül a Vasúti Főosztályon.

A főosztály MSZBT-vezetősége nevében *Gyócsi Jenő* szakosztályvezető-helyettes —



Gyócsi Jenő szakosztályvezetőhelyettes átnyújtja az elismerő okleveleket
(Németh Gyula felvétele)

Keresztrejtvény



Vízszintes: 1. Egy gondolat a SZOT elnöksége és a KISZ Központi Bizottsága kongresszusi felhívásából. (Folytatása a függőleges 23-ban.) 13. Világtengeri. 14. Francia mosó. 15. Közép-európai hegység. 16. Egzotikus madár. 18. Épít, de takar is. 19. Győr megyei község. 20. A jó befőtt. 22. Az intő súlyosabb fajtája. 24. Kérdőszó. 25. Védett kikötőhely. 27. Kutya. 29. Ilyen feladat is a versenyszervezés. 32. Keresztül. 33. Francia festő, a modern impresszionizmus egyik úttörője. 35. Lapos terület. 36. Folyó Jugoszláviában. 38. Győr megyei községbe való. 39. Vályog vakolók. 40. A héber g betű neve. 41. Kevés ellentéte. 43. Hideg, oroszul. 44. Latin kötőszó. 45. Észak-afrikai kikötő. 47. Samarium vegyjele. 49. Rangjelző. 51. Nem felül. 53. Magyar Országos Szabvány. 55. Feje fele. 56. Házikó. 58. Kerti dísznövény egy példánya. 60. Betűpótlással csinos. 61. Tanul az esetből 63. K-val Szat. már megyei község. 64. Akad? 65. Magával ragad. 67. Vonul, a közepén. 68. ... Rezső, régi olimpiai bajnok

Függőleges: 1. A cotangens rövidítése. 2. Tippet. 3. Elhagyja az utat. 4. Volt itt. 5. ...tómia. 6. Kettő, római számmal 7. Orosz folyó (ék. fel.) 8. Igekötő. 9. Gépesített Adatfeldolgozó Főnökség. 10. Hunokhoz hasonló, lovas nomád nép. 11. ...René, francia irodalomtörténész. 12. Babavárban van. 16. ...Island, szigetecske New York előtt. 17. Ritka férfinév. 20. Szélhárfa. 21. Rés a hajón. 24. Szálloda. 26. Lichtenstein fővárosa. 28 A Niger jobboldali mellékfolyója. 29. Spanyol pénz. 30. A Dunának a Balkán hegységben eredő mellékfolyója. 31. Szibériai folyó. 32. Több ország nevének végződése. 34. Kérdőíven olvasható. 37. Női név. 41 Szigetcsoport Melanéziában 42. Afrikai ország. 45. Üveg elzáró. 46. Rotáció, rövidén 48. Kellemetlen izű. 50 Kis házikót. 52 Éneklő hang 54. Előd, fordítva. 55 Az MTK játékosa. 57. Hová, oroszul, fonetikusan. 59. Húz-e? 60. Mitológiai alak. 62 ... Angeles. 64. Létezik. 66. Rövid úton. 69 Szűk ellentéte.

Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 23. Beküldési határidő: május 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Grafikonos kiszolgálás. Iránvvonatokkal.

Könyvet nyertek: Rózsa István, Szabadszállás, Vasvári út 5. Völler Jánosné, Nagykanizsa, Petőfi u. 92. Megyery Bálint, Tokaj, Baross út 2 Vissi Miklós, Budapest, XV Ady Endre út 4. Hegyi Oszkár főell. Szombathely, Lenin u. 35.

1966. április 24–30.

Dominikai szolidaritási hét

A *VI. Szakszervezeti Világkongresszus*, mely a múlt év októberében zajlott le Varsóban, több mint 159 millió dolgozó nevében erőteljesen elítélte az *Egyesült Államok* agresszióját a *Dominikai Köztársaság* ellen és egyhangú támogatását fejezte ki a dominikai népnek hősi harcában a demokratikus szabadságjogok helyreállításáért, a nemzeti szuverénitás megvédéséért, s az amerikai csapatok kivonulásáért, melyek az OEA Amerika-közi Erői elnevezéssel az országot megszállják.

E hősi harc első sorában ott állnak a dolgozó tömegek, melyek számos akciót, sztrájkot és tüntetést tartottak gazdasági és szociális követeléseik kivívásáért, a közszabadságokért, a külföldi csapatok kivonásáért, s a dominikai nép önrendelkezési jogának tiszteletbentartásáért.

Az SZVSZ Elnöksége meleg testvéri üdvözletét küldi a Dominikai Dolgozók Szövetségének (FOUPSACESITRADO) és a többi szervezeteknek, melyek vezetik a dominikai dolgozók harcát követeléseikért, a hazájuk szabadságához és függetlenségéhez való jogért.

Az amerikai agresszió *több mint 4000 halálos áldozatot követelt* és óriási károkat okozott. Minden nap újabb és újabb hazafiak esnek el a külföldi megszálló csapatok és szövetségeseik, a főtisztek, *Trujillo* vetélytársai féktelen elnyomásának áldozataként.

A Dominikai Köztársaság elleni fegyveres beavatkozás az amerikai imperializmus fokozódó agresszivitásának tanúbizonysága és *fenyegetést jelent Kuba és a többi latin-amerikai nép számára.* Szeptember 21-én, az Egyesült Államok képviselői kamarája határozatot hozott, melyben megadja magának a jogot arra, hogy tengerészgyalogosokat szállítson partra bármely latin-amerikai országban, ahol az Egyesült Államok érdekeinek veszélyeztetését feltételezi. Ezt az agresszív beavatkozó politikát csak megerősítették azok az amerikai tervek, melyek úgynevezett Amerika-közi Erők felállítását célozzák a hitelét vesztett Amerikai Államok Szervezetének örve alatt, hogy elnyomják a latin-amerikai népek nemzeti felszabadítási harcát.

A dominikai nép igazságos, bátor harca széleskörű, mélyreható támogatási és szimpátiamozgalmat keltett az egész világon. Az afrikai, ázsiai és latin-amerikai népek első szolidaritási konferenciája, melyet nemrégiben tartottak Havannában, elítélte a Dominikai Köztársaság katonai megszállását, mint ami megsérti a népek önrendelkezésére és a belügyeikbe való be nem avatkozásra vonatkozó összes alapelveket és *megállapodott abban, hogy az 1966. április 24—30. közötti hetet a dominikai nép iránti szolidaritási hétnek nyilvánítja.*

Az SZVSZ Elnöksége, a VI. kongresszus határozatainak megfelelően — ez a kongresszus határozatot hozott a Dominikai Köztársaság dolgozóinak és népének harca iránti Nemzetközi Szolidaritási Nap megszervezésére — felhívja az országos központokat, vegyenek részt minden egyes országban az említett hét előkészítésében és megszervezésében.

Az SZVSZ Elnöksége felhívja a világ összes dolgozóit és szakszervezeteit — tekintet nélkül arra, hogy milyen nemzetközi szakszervezeti központhoz tartoznak —, *hogy az április 24—30. közötti hetet tegyék hatalmas, világméretű szolidaritási és támogatási tüntetéssé* a Dominikai Köztársaság dolgozóinak és népének az imperialista erők azonnali visszavonásáért, a szuverénitás és a nemzeti függetlenség megvédéséért folyó harca iránt.

A Hivatalos Lapból

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

12. számból: Pályázati hirdetmény a SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyamára.

13. számból: 9/1966. KPM. A közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása másodállás és mellékfoglalkozás engedélyezéséről, valamint az ilyen engedélyek felülvizsgálásáról.

107 402/1966. I/2. B. Másodállás és mellékfoglalkozás engedélyezéséről, valamint az ilyen engedélyek felülvizsgálásáról.

107 399/1966. I/2. B. Építési, pályafenntartási és rakodási dolgozók költségtérítésének szabályozása.

130 627/1965. I.8.E. Az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálásának és a kocsirakományú küldemények rakodási idejének újabb szabályozása.

105 720/1966. I/8. F. A MÁV rakodási szolgálat munkájának, a végzett teljesítmények bekövetelésének és elszámolásának szabályozása.

106 932/1966. I/2. C. A Vasútgépészeti Technikum esti tagozatára történő felvétel szabályozása.

14. számból: 107 389/1966. I/3. B. A kisiparosokkal végeztethető építési és egyéb munkák, továbbá a magánszemélyektől történő árubeszerzések és ingatlanvásárlások szabályozása tárgyában kiadott 105 176/1965. I/3. B. sz. utasítás módosítása.

107 961/1966. AI. D. Az 1966. április 1-től érvényes háztartási tüzelőanyag árak, és a G. 6. sz. „A háztartási tüzelő kezelése és az ellátás szabályozása" című Utasítás módosítása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Felvégi István, Földi István, Kovács László Budapest; Czeglédi Sándor, Volosinovszki János Debrecen; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Kovács István Szombathely; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Losonczi Antal Szolnok; Behán Rózsa Kazincbarcika; Konrád István Tatabánya-Alsó: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Joó István Kisterenye; Kápral László Keszthely; Szöllősi Imre Somogyszob; Péter Imre Kaposvár: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Keleti pályaudvarnál levő egy szobás komfortos, első emeleti, utcai, világos, napos, telefonos MÁV lakásomat két szobás komfortosra. Telefon: 16—63, 428—720.

— **Az új lengyel ötéves tervben** 1966-tól 1970-ig a Lengyel Vasutak több mint 1800 millió tonna árut szállítanak majd. Ez 300 millió tonnával több, mint amennyit az elmúlt ötéves tervben szállítottak. Arra is számítanak, hogy 1970-ben az utasszállítások a mostani 950 millióval szemben elérik az 1150 milliót.

HÍREK

— **42 évi szolgálat után nyugalomba vonult** Dénes Pál vezető főellenőr, a Déli pályaudvar dolgozója. A munkatársak és barátok meleg szeretettel búcsúztatták az idős vasutast.

— **A második világháborúban megrongálódott** Hámán Kató fűtőház Á- és B-épületének újjáépítése megkezdődött. Az újjáépítés több évig tart. Ha befejezik az átalakítást, a fűtőház megfelel majd a legmagasabb követelményeknek is.

— **Szocialista brigádvezetők tanácskoztak a debreceni csomóponton.** Az értekezleten foglalkoztak az 1966. évi szállítási feladatokkal, a kocsigényes tranzit- és importszállításokkal, amelyek ebben az évben 5 százalékkal növekednek. Debrecen állomáson jelenleg 65 szocialista brigád dolgozik. A brigádvezetők ígéretet tettek, hogy az ez évi szállítási feladatokat is maradéktalanul teljesítik.

— **Tisztasági hónapot szerveztek a Hámán Kató fűtőházban.** A fűtőház kollektívái vállalták, hogy társadalmi munkában világítólámpákat szerelnek fel, parkosítanak, csinosítanak. A munkát ebben a hónapban végzik el.

— **Impozáns külsejű felszabadulási emlékmű épült Záhonyban** az állomás új felvételi épülete előtti parkban. Az emlékművet az évforduló ünnepén, április 3-án leplezték le. Az ünnepségen megjelentek a debreceni igazgatóság, a szovjet vasutak lvovi igazgatóságának és Csap határállomás képviselői is.

— **Ifjú kovácsok szakmai versenyére került sor a szolnoki járműjavítóban.** A kétnapos erőpróbán az ország 24 legjobb fiatal kovácsa vett részt. A győzelmet a MÜM 7-es számú Ipari Tanuló Intézetének Fábián József brigádja szerezte meg. Második helyre két szolnoki fiatal, Bódi Gyula és Kovács Gáspár került.

— **Diesel hidraulikus luxus expresszvonatot** helyezett üzembe a Dán Államvasutak. A nyolcrészes szerelvény szinte pillanatok alatt két önálló részre bontható. A kétszer 1100 lóerős hajtómotorral 160 km/óra utazási sebességet érnek el.

— **Egy IBM 1410-es elektronikus számológép** irányítja a tehervonatok ki- és berakását a darlingtoni Hull kikötőben. A számológép megtervezi a vonatok irányát, meghatározza a mozdonyok minimális számát és személyzetét, majd elkészíti a vonaton szolgálatot teljesítők névjegyzékét is.

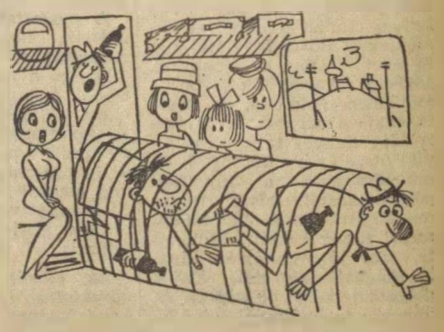
MAGYAR VASÚTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41. Telefon: városi: 229—872 üzemi: 39—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819. Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—K 95
Szikra Lapnyomda

GYENGÉD CÉLZÁS



— Magának szedtem, amíg a jelzőnél ácsorogtunk

JÓZANOK VÉDELMÉBEN



— Átjáró a büfékocsiból, részegek részére (Pusztai Pál rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. MÁJUS 1.

Nyolc év után ismét a legjobbak között

MT—SZOT vándorzászlóval tüntették ki a ferencvárosi csomópontot. A képen Váradi Gábor térfelvigyázó látható.

(Riport a 3. oldalon.)

(Hemző Károly felvétele)



Május elseje

Május elsejét köszöntjük, a munkásosztály nagy nemzetközi ünnepét. Minden évben visszatérő hagyomány, *hogy ezen a napon szerte a világon 10 és 100 milliókkal együtt a magyar nép is részt vesz a májusi seregszemlén.* Résztvesz az első májusok óta. Ez a részvétel nem volt mindig a mai május elsejékhez hasonló.

A XIX. század végén szelíd kerti ünnepélyek, majálisok alkalmából gyűlt össze a május köszöntő munkásság. A munkásosztály elnyomói, kizsákmányolói a tőkés gyártulajdonosok és földbirtokosok, a burzsoá hatalom és azok kiszolgálói azt hitték, hogy ez mindig így lesz és *„jóindulattal"* elnézték ezeket az *„összejöveteleket"*. De szerveződött az az erő, amely képes volt a szelíd kerti ünnepélyeket az összefogás harcos ünnepévé avatni. Kezdetben a baloldali szocialisták, majd a kommunisták hívó szavára egyre többen vettek részt a május elsejei megmozdulásokon. *A békés összejövetelek rövidesen a munkásság gazdasági és politikai követeléseitől lettek visszhangosak.* És ahogy szerveződött a munkásosztály, ahogy növekedett ereje és öntudata, azzal párhuzamosan nőtt a burzsoá elnyomás és terror is. *Egy-egy szál vörös szekfű elegendő volt a letartóztatásra, kardlapozásra.*

A reakció fokozódása, a május elsejék megünneplése ellen hozott rendelkezések és rendszabályok azonban nem érték el céljukat. Arra voltak csupán alkalmasak, hogy a munkásság egyre inkább felismerje: az eredményeknek csak egy biztosítéka van, az elnyomás elleni harc.

Ez a felismerés kovácsolta egyre szilárdabb táborba a dolgozó tömegeket és kristályosította ki bennük azt a meggyőződést, *hogy csakis összefogás, erős szervezettség és egység révén érhetnek el sikereket.* A munkásosztály vezetői és a számtalan tapasztalat azonban jó tanítónak bizonyult, mert minden uldöztetés ellenére is *évről-évre nőtt a május elsejék jelentősége*, de azok az eredmények is amelyeket ezeken a májusokon kovácsoltak.

Különös jelentőséget kaptak a május elsejei seregszemlék a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* győzelme után. Volt már egy ország, amely példájával lelkesítette azokat a népeket, amelyek még nem ünnepelhettek szabadon.

Azóta, hogy a Szovjetunió sikeresen felépítette a szocializmust, sok minden történt. A második világháborúból nemcsak győztesen került ki a szovjet nép, de egyúttal lehetővé tette egy sor országban, hogy a népek ott is kezükbe vegyék saját sorsuk irányítását és megteremtsék a dolgozók hatalmát. *Ma ezekben az országokban is boldogan, szabadon és a jövőbe vetett hittel ünnepelnek. Ezek között a szabad, szocializmust építő országok között van hazánk is.*

A magyar munkásság felszabadulás előtti harcait is — mint minden kizsákmányoló rendszerű országban — sikerek és kudarcok kísérték. A legmélyebb elnyomás sem tudta azonban visszariasztani a május elsejék megünneplésétől munkásosztályunk legjobb fiait. A rendőri megfigyelés, börtön csak fokozta a kizsákmányolók elleni gyűlöletet. *Egyszer, 1919-ben már-már úgy tűnt, hogy hazánk dolgozó népe kivívja a hőn áhított munkáshatalmat, s vele együtt a szabad májusok lehetőségét.* Milyen boldogan és felszabadultan ünnepelt Budapest és az ország népe a feledhetetlen 1919-es május elsején! Boldogok lehetnek annak a kornak a tanúi!

Ehhez fogható, nagyszerűségében ezzel összehasonlítható az 1945-ös, felszabadulásunkat követő első szabad május elseje volt. *Hosszú és véres háború után, vigasztalan romokon, de mégis határtalan lelkesedéssel ünnepelte a magyar nép május elsejét.* Azóta ünnepeink évről évre jelentősebbek, szebbek és boldogabbak. Hol vannak már a háborús romok, hol van a felszabadulás előtti reménytelenség. A magyar dolgozó nép tudott élni a hatalmával és virágzó országot teremtett a romok helyén. Minden évben nagyszerű létesítményeket, kulturális és szociális objektumokat, lakások tömegét építjük fel. *Nálunk is a szabad munka ünnepévé, a munkásszolidaritás, a proletárinternacionalizmus ünnepévé vált május elseje.*

Egyre szépülő életünk joggal tesz bennünket boldoggá és büszkévé. Ezért vonul fel az idén is a nemzetközi munkásosztály vörös zászlaja alatt a magyar dolgozók sok százezres tábora. Az ünnep felett azonban nem mindenütt ragyog a tiszta égbolt. A mi önfeledt és felszabadult demonstrációnk *nem feledtetheti azt, hogy munkás és paraszt testvéreink közül ma még nagyon sokan a kizsákmányolás békjóiban élnek. Nem feledtethetik velünk, hogy a világon még sok millió ember éhezik és nyomorog.* Arról sem feledkezhetünk meg egy pillanatig sem, hogy a vezető imperialista hatalmak egy új, mindennél szörnyűbb harmadik világháború kirobbantásán mesterkednek. Ezért kezdeményeznek háborúkat, ezért élezik mindenütt a nemzetközi helyzetet, ezért gyilkolják halomra a békés vietnami népet.

Egységesen, a világ haladó erőivel együtt követeljük: *fejezzék be a szennyes vietnami háborút, teremtsék meg a fegyver és félelem nélküli világot, a boldog békés jelent és jövőt.* Nemcsak mi, de valamennyi becsületes ember elítéli az amerikai imperializmus békebontását, gyilkos agresszív háborúját. És amíg a békéért, a kizsákmányolás ellen harcolni kell, addig a május elseje harci ünnep, május elsejének vörös zászlaja pedig a nemzetközi munkásosztály harci lobogója lesz.

Hazánkban huszonegyedszer ünnepeljük szabadon május 1-ét. Az ünnep jelentőségét most az is aláhúzza, hogy a legjobb munkahelyek magas kitüntetésben és jutalomban részesültek az elmúlt évi munkájuk eredményeként. De az is növeli jelentőségét, *hogy pártunk IX. kongresszusára készülünk.* E készülődés jegyében új munkafelajánlások és munkasikerek válnak ismertté. És ez így helyes. Amikor összefoglaljuk az elmúlt év eredményeit és a felszabadult munkát ünnepeljük, egyben jó az, ha ismerjük távolabbi céljainkat is. Ezek a távolabbi célok lelkesítőek, nagyszerűek, bizakodással töltik el a magyar népet.

A vasút élüzemei

Az 1965. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek, üzemi vállalatok és főnökségek nyerték el az élüzem címet, a vele járó pénzjutalommal:

Hatvan, Békéscsaba, Záhony, Szombathely, Szeged, Mátészalka, Veszprém-Külső, Eger vasúti csomópont, Budapest, Kelenföld, Szob, Balatonszentgyörgy állomás, Kiskunhalasi, Székesfehérvári Pályafenntartási Főnökség, MÁV Gépjavító ÜV., MÁV Landler Jenő Járműjavító ÜV., MÁV Hídépítési Főnökség, Debreceni Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek

Az 1965. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek, üzemi vállalatok és főnökségek részesültek vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban:

BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG

Bp. Keleti pu., Bp. Déli pu., Rákosrendező, Bp. Soroksári út, Esztergom, Kisterenye állomás, Székesfehérvár, Vác fűtőház, Villamos Felsővezeték Építésvezetőség, Villamos Fenntartási Főnökség, Hatvan-Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség, MÁV Épületelemgyártó Főnökség, MÁV Épületfenntartási Főnökség, Bp. Nyugati Szertárfőnökség, Székesfehérvári Szertárfőnökség.

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG

Püspökladány, Kisújszállás, Nyíregyháza állomás, Debrecen fűtőház, Debrecen Északi Pályafenntartási Főnökség, Debrecen Szertárfőnökség.

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG

Berente, Diósgyőr-Vasgyár, Füzesabony, Nyékládháza, Bánréve, Ózd állomás, Berente, Jászapáti, Sárospatak, Diósgyőr fűtőház, Ujmiskolci Pályafenntartási Főnökség, Miskolci Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

SZEGEDI IGAZGATÓSÁG

Kiskunfélegyháza, Mezőhegyes, Mezőtúr, Hódmezővásárhely, Vésztő állomás, Kiskunhalas, Vésztő fűtőház, Békéscsaba Alföldi Kisvasút Fűtőház, Szegedi Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

PÉCSI IGAZGATÓSÁG

Pécs. Dunaújváros, Sárbogárd, Komló állomás, Dombóvár, Bátaszék fűtőház, Szekszárdi Pályafenntartási Főnökség.

SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG

Celldömölk, Pápa, Ajka, Sárvár, Veszprém, Sopron Déli állomás, Celldömölk fűtőház, Szombathelyi Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Zalaegerszegi Pályafenntartási Főnökség.

ÜZEMI VÁLLALATOK

Szombathelyi Járműjavító ÜV., MÁV Fatelítő ÜV., MÁV Vasúttervező ÜV., MÁV Utasellátó ÜV.

EGYÉB SZOLGÁLATI HELYEK

MÁV Központi Szertár, MÁV Építési Géptelep Főnökség, MÁV Jegynyomda Főnökség.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége az 1965. évi eredmények alapján az alábbi vasúti szolgálati helyeknek ítélte oda a vörös vándorzászlót és a vele járó pénzjutalmat.

1. **Ferencvárosi csomópont.**
2. **Miskolci csomópont.**
3. **MÁV Debreceni Járműjavító ÜV.**

A közlekedés 1966-ban is megoldja feladatát

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter tájékoztatója

Április 26-án, az UVATERV tanácstermében a szállítók és a szállíttatók közös tanácskozáson vitatták meg az áruszállítás időszerű feladatait. A tanácskozást *Horn Dezső*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese nyitotta meg, majd *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter tartott tájékoztatót.

A miniszter bevezetőjében hangsúlyozta, hogy *a közlekedés az elmúlt évben eredményesen oldotta meg szállítási feladatát.* Minden feladott árut rendeltetési helyére juttatott, s a korábbi évektől eltérően, még az építőanyagot is időben elszállította.

A továbbiakban az 1966. évi feladatokról beszélt. A vasútnál ebben az évben 3, a közúti közlekedésnél 8 százalékkal nagyobb a szállítási szükséglet, mint 1965-ben volt.

Ezeket a feladatokat a közlekedés minden bizonnyal ebben az évben is megoldja.

Azzal is tisztában vagyunk, *hogy a szállítási főidényben lesznek még nehézségeink*, főként a fedett és a hűtőkocsikat illetően. Az is előfordulhat, hogy bizonyos fokú átirányításra kerül majd sor a közlekedésben. Ennek ellenére, kijelenthetem, hogy a szállítási szükségletet a közlekedés 1966-ban is ki tudja elégíteni.

Kétségtelen, nagy előnyt jelent az exportra kerülő, gyorsan romló mezőgazdasági termékek szállításában az INTERFRIGO-csoporthoz — a *Nemzetközi Hűtőkocsi Szervezethez* történt csatlakozás, amelynek révén könnyebben juthatunk több hűtőkocsihoz.

Beszélt a miniszter a gazdaságtalan szállításokról is. Ezzel kapcsolatban elmondotta, hogy a vasútnál az

1300 állomás között 420 olyan állomást tartanak nyilván, ahol a napi teherforgalom 2—3 kocsiból áll,

vagy még ezt sem éri el. Lassan, fokozatosan, a helyi szervekkel legteljesebb egyetértésben kell megállapítani: *a kis forgalmú állomások közül melyiken, mikor kell az áruforgalmat kiiktatni.* Erre teljes egészében akkor kerülhet csak sor, ha a szükséges előfeltételeket biztosították. Például, megfelelő útviszonyokat kell teremteni és a teherkocsiszállítást olyan mértékben fejleszteni, hogy a vasúttól a közútra terelt szállítást zökkenők nélkül lehessen lebonyolítani. *A 420 kis forgalmú állomás mintegy felénél még ebben az évben sor kerül az áruforgalom megszüntetésére.*

A miniszter beszéde után a szakemberek beszámoltak az egyes ágazatok munkájáról, és sok hasznos javaslatot mondtak el a gazdaságosabb szállítások megvalósításához.

(visi)

NAPIRENDEN

Az ügyvitelszervezés és gépesítés

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vezetői és szakemberei április 14-én ankéton vitatták meg a tárca ügyvitelszervezésének és gépesítésének problémáit. Az ankétot *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. Bevezetőjében elmondotta, hogy a tárca területén — a vasutat kivéve — 1959 tavaszán kezdődött meg az ügyvitelszervezés és gépesítés tudatos munkája.

— A második ötéves tervben a közlekedési ágazatoknál jelentősen fejlődött az ügyvitelgépesítés — hangsúlyozta. *— A beszerzett korszerű elektronikus gépek, amelyek kezdetben az operációkutatáshoz szükséges adathalmaz gyors feldolgozását célozták, mindinkább átvették a korábbi középgépekkel és lyukkártyagépekkel feldolgozott rutinmunkákat. Különösen figyelemre méltó eredmények születtek a vasútnál a vontatási szén lineáris programozását illetően. A vontatási szén üzemszerű programozásának eredményeképpen az átlagos szállítási távolság 40,1 kilométerrel, vagyis 17 százalékkal csökkent. Az évi megtakarítás 18 millió forintra tehető. Ez a vontatási szén fuvardij összegének 10 százaléka.*

— Még nagyobb megtakarításokat érhetnénk el — folytatta a miniszter — ha az erőművek és a TÜZÉP-telepek szénellátását is lineáris programozás alapján végeznénk. Jó lenne hasonlóan megoldani *a kő, a kavics, az ásványolaj és termékeinek szállítását.* De foglalkozni kellene a tervezés, a mérnöki számítások és az ügyvitel nagyobb arányú gépesítésével is. A világon a vasutak és más közlekedési ágak már széles körben alkalmazzák a gépeket. Az ügyvitel gépesítésénél tehát kitaposott utakon járhatnánk.

Ezután dr. Csanádi György a közlekedés és hírközlés gépesítésének, automatizálásának jövőjéről beszélt. Hangsúlyozta, hogy a gépesítésnél az eddigieknél jóval nagyobb elvi és gyakorlati irányítást kell alkalmazni, s *a feladatokat ágazatonként célszerű megoldani, az egyes szakmák sajátosságainak megfelelően.* A harmadik ötéves tervben a megfelelő géppark kialakítását az ágazatok önállóan végezhetik az új gazdasági mechanizmus keretében.

A gazdaságosság szempontjából azonban alapvető kérdésként kell kezelni, hogy az üzemszervezés elérje az ügyvitelszervezés jelenlegi nívóját. *A vasútnál például egyik legfontosabb feladat az elegyáramlás elemzéséhez szükséges tennivalók elvégzése, a vonatközlekedési terv optimalizálási munkáinak gyorsabb ütemben való befejezése, alkalmazása.* Akad még tennivaló az üres kocsik elosztásánál is. Mindenekelőtt folytatni kell a kooperációs kutató munkát, s napirenden kell tartani a gurítópályaudvarok automatizálását is.

A miniszter bevezetője után *Weszely Vilmos*, a KPM Pénzügyi Főosztályának vezetője tartott előadást az ügyvitelszervezés és gépesítés helyzetéről. Az előadást élénk vita követte. **(vf)**

„Nem vagyok én még olyan öreg...“

KÜZDELMES ÉLETÉRŐL BESZÉL A 100 ESZTENDŐS VASUTAS VETERÁN

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa *Rády Ede* nyugdíjasnak a munkásmozgalomban kifejtett eredményes munkássága elismeréséül 100. születésnapján a *Munka Vörös Zászló Érdemrend* kitüntetést adományozta. A kitüntetést *Dobi István*, az Elnöki Tanács elnöke adta át.

★

Jókedvét, beszélőkészségét, talpra esett válaszát és kedves humorát épp úgy csodálni lehet, mint azt a matuzsálemi kort, *amelyet Rády Ede nyugdíjas vasutas erőben, egészségben megért.*

Különös varázsa van ennek az őszhajú, mosolygós szemű bácsinak, aki mindannyiunk dédapja, nagyapja, vagy akár apja is lehet.

A vasutasszakszervezet elnöksége 100. születésnapja alkalmából vendégül látta őt, pénzjutalmat és egy Szokol táskarádiót adott jutalmul Rády bácsinak. Hogy miért éppen táskarádiót? Mert ez titkon remélt óhaja volt.

— *Nagyon szeretek sétálni és rádiózni* — mondta az ajándék átvétele után. — *Így most sétálás közben rádiózhatok vagy rádiózás közben sétálhatok is.*



Egyedül sétál

Rády bácsi még ma is egyedül sétál, egyedül közlekedik. Ha megkérdezik tőle, hogy miért nem kell kísérő, huncut mosollyal csak így válaszol:

— *Nem vagyok én még olyan öreg, hogy kísérőre legyen szükségem.*

Meglátogatja gyermekeit, unokáit és hetente ketszer a *Gellért gőzfürdő* vendége is. A hosszú élet titkának a főtt étel, az alkohol és a dohány tagadásán kívül még a gőzfürdőt tartja. Ötven éve csak gyümölcsön és nyers élelmiszeren él.

— *Nincs nekem semmi bajom fiam* — mondta, amikor Rákóczi úti otthonában meglátogattam. — *Az öt emeletet én még ma is gyalog járom. Ti meg csak esztek, isztok, meg pöfékeltek, hát mire jó az?*

— *Édespapa nagyon sokszor lift nélkül jön fel az ötödik emeletre* — veszi át a szót 70 esztendős lánya, akivel együtt lakik. — *Hiába korholjuk, olyan, mint egy csintalan, rakoncátlan gyerek. Pedig hát a 100 esztendő nagyon messze van a gyerekkortól.*

Száz esztendő. Még kimondani is sok. S ebből a bűvös számból Rády Ede 73 évet a mozgalom szolgálatában élt le.

1866 április 23-án született Nagykanizsán. Szülei hányatott sorsú emberek, az urak kiszolgálói, az urasági téglagyárakban dolgozó téglavető napszámosok voltak. *Ötéves korában őt is munkába állították.* Annyi ereje már volt, hogy egy téglát „elcipelhetett', s akkor ez is segítség volt.

Jó előtanulmány

Anyja —, akinek emlékét még száz esztendő távlatából is féltő szeretettel, gyermeki ragaszkodással ápolja — kijáratta vele a 6 elemit. de ennél többet már nem adhatott. Iskola után négy esztendőn át kőművesek mellett maltert hordott, majd 16 éves korában teljesült vágya: *asztalos szakmát tanult.*

Később, amikor már mesterlegény lett, az országot járta. Megismerte a nyomort, a magyar munkások millióinak szomorú, szegényes életét. *Ezek az évek jó előtanulmányt jelentettek a további mozgalmi munkájához is.*

Kitöltötte a katonaéveit. A 48-as gyalogezredben szolgált, majd a leszerelés után Pécsett telepedett le.

1891-ben az ő közreműködésével alakult meg Pécsett az *Első Pécsi Asztalos Szakegylet.* Az egylet első jegyzője és irányítója ő volt. Munkájára, energikus tevékenységére az akkor már erősödő *Szociáldemokrata Párt vezetői is felfigyeltek és 1893-ban maga is párttag lett.* Piros fedelű párttagsági könyvében, amelyet mindig magánál hord, a párttagsága kezdeténél még ma is ez a dátum olvasható.

Ugyanebben az évben, 1893. május elsején a pécsi vasúti műhelyben helyezkedett el, mint asztalos. Pécsett alapított családot is.

— *18 gyermekem volt. Kár, hogy ma már csak hat él közülük. A nagy pécsi járvány idején hármat temettem el.*

Dolgozott és az ügyet szolgálta. A magyar vasutas szövetség megalakításában is részt vállalt. Később pedig az első vidéki vasutas gyűlést ő hívta össze. Társai nevében is követeléseket fogalmazott.

Nem lett áruló

A császári és királyi világban ez már forradalmi tettnek számított. Felkerült a veszélyesek, a nemkívánatosak listájára és 1907. július 5-én, 41 éves korában a Magyar Királyi Államvasutak azonnali hatállyal elbocsátotta. A vasúthoz már soha többé nem kerülhetett vissza. S hogy most mégis a vasúttól kapja a nyugdíjat, azt az 1945 után történt rehabilitálásának köszönhette.

— *Amikor Pécsett a vasúti műhely akkori vezetője kezembe nyomta az elbocsátólevelet* — emlékezik vissza a kedves kis öreg — *azt mondta nekem:*

— *Nézze, Rády, nem kell magának elmenni, dolgozhat itt ameddig csak akar, de ezt a lapot írja alá* — és egy gépelt szöveget tett elém. — *Arra akart rávenni, hogy besúgó legyek.*

— *Nézze, főnök úr, ha most felakasztat, akkor sem írom alá. Én sohasem leszek áruló. Ezt mondtam neki és köszönés nélkül kirohantam.*

Pécsett a szocialista és kommunista magatartása miatt már ismerték és így munkát sehol sem kapott. Sőt, a „házi úr" még a lakásából is kitette őket. Így került Pestre.

— *Ebben a nagy városban nem ismertek és a szakmámban dolgozhattam.*

A Tanácsköztársaság idején az akkor már 53 éves Rády Ede megint csatasorba állt. Az I. kerületi panaszíroda vezetője volt. A Tanácsköztársaság bukása után csak a szerencséjének köszönhette, hogy életben maradt.

79 éves volt, amikor 1945-ben már nyíltan is politizálhatott. *Mert Rády bácsi a kifogyhatatlan energiájú veterán, az egy életen át igaz ügyért harcolt kommunista, minden párttaggyűlésen, szakszervezeti megmozduláson megjelent.* Előadásokat tartott, agitált, felszólalt s gazdag tapasztalatát, forradalmi múltját a mozgalom javára gyümölcsöztette.

Nyugodt, boldog öregség

Pár évvel ezelőtt, a május elsejei felvonuláson még az első sorokban menetelt.

— *Nincs nekem semmi bajom, fiam. Amiért egész életemben harcoltam, most az öregségre mindent megkaptam. Kiemelt nyugdíjam van, szeretnek, megbecsülnek. Csak néha az emlékezetem hagy cserben. Kicsit már feledékeny vagyok. De az iratok mindent hitelesen megőriztek.*

— Nézd meg gyermekem. Ez itt a múlt, a száz év dokumentuma — és egy vaskos iratcsomót tesz elém.

Igen, a múlt, az elmúlt száz év. A százegyedik pedig most kezdődött. Őszintén kívánjuk, hogy Magyarország legöregebb párttagja, legöregebb vasutasa még sokáig éljen közöttünk boldogan, elégedetten.

(szerényi)

Ifjúsági nagygyűlés Debrecenben

Debrecen állomás KISZ-bizottsága 300 fiatal részvételével megyei ifjúsági szolidaritási nagygyűlést tartott.

A KISZ megalakulásának 9. évfordulója alkalmából rendezett nagygyűlést *Guzi Oszkár*, a KISZ MÁV debreceni üzemi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Papp Sándor*, a KISZ üzemi végrehajtó bizottságának tagja ünnepi beszédében megemlékezett az elmúlt kilenc évről. A nagygyűlésen részt vett és felszólalt *Dong Van On*, vietnami fiatal, a budapesti Műszaki Egyetem hallgatója is.

Jubileumra készülnek

Balassagyarmatról 1891. augusztus 15-én indult el az első vonat. E kedves jubileum alkalmából az állomás szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére kiállítást rendeznek a balassagyarmati *Palóc Múzeumban.*

A kiállítandó anyagok összegyűjtéséhez számítanak a környék vasutas dolgozóira is. Felkutatják a régi dokumentumokat, megsárgult fényképeket és az így összeszedett anyagot a *Közlekedési Múzeum* segítségével tervezik az érdeklődők rendelkezésére bocsátani.

45 évi szolgálat után...

A tapolcai fűtőház főnöke, *Kiss István* felügyelő, 45 évi szolgálat után, nyugdíjba vonult. Ki elvtárs 1945-től sokáig a szakszervezeti mozgalomban dolgozott, mint az üzemi bizottság elnöke. 1956-ban pedig a fűtőház főnökének nevezték ki.

Nyugdíjaztatása alkalmával a fűtőház dolgozói, és barátai búcsúztatták az idős szakembert.

ANYÁK NAPJÁRA

Ami csak szép, jó és igaz, azt mind-mind ilyenkor szeretnénk elmondani. Aztán mégis úgy járunk, mint a költő, aki egész úton csak gondolatait szőtte, s amikor a szülői házba toppant, már elillant a szó. Csak az igazi, őszinte érzelem maradt.

Anyák napján nehéz szavakba önteni az érzelmeket, nehéz köszönetet mondani az édesanyáknak, akiknek életünket köszönhetjük.

Édesanya. Ő az a szeretetre és csodálatra méltó nő, aki sokszor az erejét is meghaladva, kitartóan helytáll.

Az édesanya az első, aki reggelenként felkel és este a többiek már régen pihenőre térnek, amikor ő még mindig talál munkát. Az övéiért dolgozik, a családért, szeretteiért. Soha egy pillanatra sem lankad szívében a szeretet, nem szűnik a gondja és nem csitul a vágya, hogy még szebbé, még boldogabbá tegye maga körül az életet.

Édesanya. Ő a jóság, a türelem, a szeretet, a megbocsátás és a példakép. Mindannyiunk szívének a legkedvesebbje.

Az anyák napja mindig seregszemle. A gyerekek seregszemléje, mert mindannyian gyerekek vagyunk. Felvonulunk az anyai szív láthatatlan tribünjei előtt és igaz, gyermeki hálával őket köszöntjük.

E láthatatlan, de mégis létező seregszemlén mindannyian egy nagy transzparenst viszünk. Rajta tiszta szívvel írott sorokban ez áll: Köszönöm, hogy emberré neveltél, köszönöm, hogy életet adtál édesanyám!

A nyugdíj összegének alapját képező béridőszak

A nyugdíj emelésére vonatkozó kormányrendelet *1966. február 1-től megváltoztatta a nyugdíj alapját képező béridőszakot is.* Addig a nyugdíjat öt év (60 hónap) bére alapján állapították meg, amely legtöbb esetben két részhónapot is tartalmazott.

Az új rendelkezés szerint az öregségi és rokkantsági nyugdíj összegét a nyugdíjazás évében a nyugdíj megállapításának időpontjáig eltelt idő és a megelőző négy teljes naptári évben kapott munkabér figyelembe vételével kell megállapítani. A rendelkezés szerint tehát attól függően, hogy a dolgozó az év elején vagy a végén megy nyugdíjba, 48 és 60 hónap közötti bére képezi nyugdíjazásának alapját. Ha a dolgozót például 1967 április 1-től nyugdíjazzák, akkor 1963. január 1-től 1967 március 31-ig kapott négy év és három hónap (51 hónap) bére alapján kell a nyugdíját megállapítani.

Az új rendelkezésnek megfelelően alakul az a kedvezményes szabály is, amely szerint a dolgozó kérésére a nyugdíjazás előtti bér helyett az öregségi korhatár, férfiaknál 60, nőknél 55 életév — vagy ennél 5 évvel korábbi életkor férfiaknál 55, nőknél 50 életév — betöltését megelőző 5 év alatt kapott bérek átlaga alapján is megállapítható a nyugdíj összege, attól függően, hogy melyik a kedvezőbb. A régi rendelkezéstől eltérően ebben az esetben az a szabály, hogy az említett életkor betöltésének évében — 55, 50 éves kor — a születésnapig eltelt idő és a megelőző négy naptári év bérét veszik figyelembe *(60 hónap helyett 48—60 hónapi bér).* Ha például a dolgozó 1967. január elsejével megy nyugdíjba 60 éves korában (1967. I. 1-én 60 éves). Az utolsó 5 évben alacsonyabb munkakörben dolgozott (állomásfőnök volt és árupénztáros lett), *kérheti, hogy 1962. január elseje előtti bére alapján állapítsák meg ellátását.* Ilyen esetben 1958. I. 1—1961. XII. 31-ig terjedő idő bére lesz a nyugdíjának alapja.

A fentiekben ismertetett rendelkezést csak azoknál a dolgozóknál lehet alkalmazni, *akik nyugdíjigényüket 1966. január 31-e után terjesztették, illetve terjesztik elő,* vagy korábban terjesztették elő ugyan, de ellátásuk csak 1966. január 31-nél későbbi időponttól állapítható meg.

Tájékoztatásul közöljük a munkabéráltag kiszámításának módját is.

A munkabérek összegét elosztják a bérezett napok számával, ez adja az egynapi átlagbért. Ebből képezik a havi bért, ami a nyugdíj alapja. A munkabéráltag kiszámításánál bérezett napoknak számítanak a heti pihenőnapok (vasárnapok) és az igazolatlan távollét napjai is.

A tényleges bér átlaga helyett *a besorolási bér alapján számítják ki a nyugdíját annak a dolgozónak,* aki a munkabér átlagának kiszámításánál irányadó időtartama alatt nem kapott legalább 30 hónapra (913 napra) bért. Ha az így számított bére lényegesen eltér a tényleges bérétől, a nyugdíj megállapítási határozatban adott fellebbezéssel élhet a dolgozó. A fellebbezési bizottságnak indokolt esetben lehetősége van a figyelembe vett időszak előtti kiérdemelt béréből annyi időtartamra járó bért figyelembe venni, hogy az 30 hónapi bérnek feleljen meg.

P. A.

Decemberben nemzetközi szakszervezeti tanácskozás lesz Budapesten

Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára, aki résztvett az SZVSZ alapszabálymódosító bizottságának Budapesti ülésszakán, április 27-én az Élelmezésipari Dolgozók Szakszervezetének Székházában a nemzetközi szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről tájékoztatta a magyar szakszervezeti vezetőket. A tájékoztatón megjelent *Gáspár Sándor*, a Politikai Bizottság tagja, a SZOT főtitkára, *Somogyi Miklós*, a Politikai Bizottság tagja, *Brutyó János*, a Politikai Bizottság póttagja, a SZOT elnöke.

A tájékoztatóról, amelyre lapzártakor került sor, lapunk következő számában részletesen beszámolunk.

Május elseje 1917-ben

EGY VETERÁN VISSZAEMLÉKEZÉSEI

Valamikor irigyelt volt vasúti munkásnak lenni. Még emlékemben élnek *Bermann Miksa* főfelügyelő szavai. Ha valaki elégedetlen volt az Északi Főműhelyben, és felkereste a főfelügyelő urat, hogy elpanaszolja ügyes-bajos dolgát, így válaszolt: *ha önnek nem tetszik a főműhelyben, mehet!*

Az első világháború szörnyűségei egyaránt sújtották a szervezett és szervezetlen munkást. Az állami tartalékok fogytán voltak, csak a levegőt és a vizet nem adták jegyre, és amit jegyre kaptunk, az is kevés volt a megélhetésre. Az Északi Főműhely munkásainak már 1914-ben voltak olyan bátor harcosai, akik felemelték szavukat a háború ellen. *Háborúellenes falfestések jelentek meg a főműhely falain. 1915 őszén pedig már tüntető felvonulást szerveztek a munkások Bermann Miksa ellen.* Kivonultatták a katonaságot, mire a főműhely munkásai *Lantos Bertalan* vezetésével, megszervezték az első ülősztrájkot. 3000 munkás ült az igazgatóság előtt és forradalmi dalokat énekelt. 3 óra után Bermann főfelügyelő fogadta a bizalmiakat.

Ezután vasárnaponként rendszeresen összejöttünk a *Winkler-féle* vendéglőben, majd később a *Magyar Színház* mögött, a *Király Pál*-vendéglőben. Itt már az Istvántelki Főműhely, a Nyugati és Keleti pályaudvar dolgozói is ott voltak.

Elhatároztuk, hogy 1917. május elsejét megünnepeljük Magyarország összes munkásaival, és felvonulunk a Városligetbe.

A bizalmiak felkeresték Bermann Miksát és a katonai parancsnokot, tudtukra adták, hogy az Északi Főműhely munkásai május elsején ünnepet tartanak.

A háború kellős közepén sztrájk! Szörnyűlködött Bermann Miksa. Ez egyenlő hazaárulással! A katonai parancsnok statáriummal fenyegetőzött.

Mi pedig leálltunk, majd a főfelügyelő irodája elé vonultunk és teli torokkal kiabáltunk. *Éljen május elseje!*

Megkezdődött az agitáció. Hiszen már több mint 14 éve, hogy főműhelyi munkás nem tartott május elsejei ünnepet. Mi, fiatalok, az öregekkel együtt nagy munkát végeztünk. Tudtuk, nem vagyunk egyedül, velünk vannak az Istvántelki Főműhely munkásai, a Nyugati, a Keleti pályaudvar és Déli vasút vasutasai.

A műhelyfőnökség bennünket fiatalokat behivatott az irodába, ahol *Hoffer Lajos* művezető nagyképűen tudtul adta: *ha agitálni merünk, bevonultatnak katonának. Összenéztünk és magunkban jót nevettünk, hogy ilyen nagyágyúnak tart minket ez a Hoffer.*

A bizalmiak titokban tárgyaltak egymás között. Tudtuk, hogy akkor lesz igazán siker, ha le tudjuk állítani az összes javítóműhelyeket, fűtőházi dolgozókat, pályamunkásokat és forgalmistákat.

Eljött május elseje, a nagy erőpróba napja. Mi bizalmiak, reggel 6 órakor már a Kőbányai úton voltunk. Az Északi Főműhely területén „gulyáságyú" szagát éreztük. A Hungária körúton huszárok cirkáltak. Már nem azok a délceg legények, mint 1914-ben. A háború megtépázta őket. A Ganz-gyárban csendőrök, a MÁVAG-ban lovasrendőrök.

7 óra felé a Kőbányai úton feltűnt egy nagy embertömeg. Nem hittünk a szemünknek. Még a szentkoronások is eljöttek. A főműhelybe nem mehetett dolgozni senki. 8 órakor mi is sorba álltunk. A Ganz és a MÁVAG munkásai is hozzánk csatlakoztak. Irány a Baross utca. Az Orczy térnél nem történt semmi. Az emberek vörös zászlóval üdvözölték a menetet. A Baross utca és a Körút sarkán dohánygyári munkások csatlakoztak hozzánk. A fegyvergyári munkások is megérkeztek.

A Körúton haladt az emberáradat. Forradalmi dalokat énekeltek és éltették a békét. Befordultunk a Népköztársaság útjára és a Köröndnél felharsant:

„Le a háborúval! Éljen a béke! Elég volt a gyilkolásból!"

A munkások észrevették a gépfegyvereket, amelyek az Oktogon tér házainak tetején voltak felállítva. Ez felháborodást váltott ki mindenkiből. *A Hősök tere előtt a rendőrök a munkások közé vágtattak.* Egy magasrangú rendőrtiszt azonban visszakozzt parancsolt. Nem lett vérengzés.

A Hősök terétől a *Nagy Amadeusz*-vendéglőbe mentünk, ahol Landler elvtárs beszélt. A kirendelt rendőrtiszt Landler elvtársat többször félbeszakította beszédében. Végül délben szétoszlott a társaság. Mi, apámmal hazamentünk, a MÁV-telepre.

A tervezett május elsejei felvonulást csak részben sikerült megvalósítani. De a munkásság már akkor megmutatta erejét.

Jackwert Ferenc

MT-SZOT vándorzászlót nyert szolgálati helyek

Nyolc év után ismét a legjobbak között

Ferencváros. Az ország legnagyobb rendezőpályaudvara. a vasút szíve. Vágányain szüntelenül áramlanak az áruval megrakott szerelvények.

— *Az elmúlt évben nagy munkát végeztünk* — mondja *Bencze Lajos* állomásfőnök. — *Voltak olyan napok, amikor a rendezőben és a fogadóvágányokon nem látszottunk ki a kocsisorokból, szerelvényekből. Különösen az őszi hónapokban voltunk nehéz helyzetben. A kedvezőtlen időjárás miatt a mezőgazdasági termények egyszerre jelentkeztek a vasúton. De megbirkóztunk a feladatokkal.*

Jól vizsgáztak

A ferencvárosi vasutasok valóban jól vizsgáztak. A rendező-pályaudvar és a fűtőház dolgozóinak teljesítményéről hadd álljon itt néhány számadat:

A tehervonatok átlagos terhelését 101,2 százalékra teljesítették. *Egy vonatnál átlagban 22 tonnával emelkedett az átlagos terhelés.* A kocsitartózkodási időt az előző évi 11,96 óráról 11,38 órára csökkentették. A tehervonatok menetrend szerinti indítását 13 százalékkal, a vonatközlekedési tervet 1 százalékkal, a kocsitartózkodási műszaki normaidőt pedig 1,98 százalékkal teljesítették túl. A vonatkísérők egy szolgálati órára eső vonatkilométer teljesítményét pedig 100,87 százalékra teljesítették.

Az 1964. évi termelési mutatókkal szemben a magasabb tervtényezők voltak jellemzőek. 159-cel emelkedett a rendes. 29-cel a TEEM vonatok száma. *Csak a Keleti rendezőben 20 000 kocsival többet gurítottak, mint 1964-ben.* Ugyanakkor a sarokelegy az érkezett kocsikhoz viszonyítva 17,08 százalékról 16,59 százalékra csökkent. Az állomás feladási és érkezési kocsiforgalma 14 000 kocsival volt nagyobb a bázis időszaknál. A *Sertésvásártér* és a *Marhavásártér* feladási kocsimennyisége pedig 100 százalékkal emelkedett.

A szocialista brigádmozgalomnak, a munkaversenynek régi hagyományai vannak Ferencvárosban. Legeredményesebb versenyforma a turok közötti páros verseny. A dolgozók körében is ez a legnépszerűbb. Tavaly a legjobb eredményt az A tur érte el. Vezetője *Kovács VIII. Ferenc intéző.* Ide tartoznak a forgalmi szolgálattevők. kocsirendezők, kocsimesterek, térfelvigyázók, váltókezelők.

9 milliót takarítottak meg

Derekasan dolgozott a fűtőház is. A 100 etkm tervet 103,4, a gőzmozdonyjavítási tervet pedig 100 százalékra teljesítették. A kocsijavító flókműhely is kitett magáért. *Részlegvizsgatervüket 108,3 százalékra teljesitették.* Az utazószemélyzet egy szolgálati órájára eső mozdonykilométer teljesítmény növelésénél 102,7 százalékos eredményt értek el.

Kedvezően alakult a fűtőház önköltségi terve is. 1965-ben *a tervszerű, takarékos gazdálkodással 9 417 000 forintot takarítottak meg a népgazdaságnak.*

Ezek a számok önmagukért beszélnek, de lássuk, mi van mögöttük?

— *Sok-sok verejtékes munka* — válaszolta *Huszár József*, a fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára. — *Az elmúlt évben minden szolgálati helyen, de itt Ferencvárosban kétszeresen meg kellett dolgozni a jó eredményekért. S az emberek, a rendezőben és a fűtőházban is megállás nélkül dolgoztak.*

Arra a kérdésre, hogy kik járnak élen a munkában, a szakszervezeti bizottság titkára az elsök között említette *Molnár Gábor* mozdonyvezetőt. szocialista komplexbrigádvezetőt. akit a felszabadulás 21. évfordulóján a *Munka Érdemrend arany fokozatával* tüntettek ki. *Farkas II László* mozdonyvezető az utazószemélyzet műhelybizottsági titkára *négyszeres, Kiss József* festő, a szakszervezeti bizottság tagja *háromszoros kiváló dolgozó.* A legjobbak közé tartozik *Szilvási Kálmán* kocsilakatos, szocialista brigádvezető és *Kurucz I. József* motorszerelő, szocialista brigádvezető, a fűtőház KISZ-titkára is.

A ferencvárosi csomóponton egyébként *76 brigádban 1018 dolgozó versenyez a szocialista brigád címért.* Ezeknek a kollektíváknak, s a szocialista üzemrész címet elnyert vonatkísérő, illetve motorszerelő üzemrész dolgozóinak különösen nagy részük van abban, hogy a ferencvárosi vasúti csomópont nyolc év után ismét elnyerte a legjobbaknak járó kitüntetést, a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.

A csomópont dolgozóinak április 29-én *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, valamint *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára adta át a vándorzászlót.

Sz. J. — V. F.

Kiváló munkát végeztek

1965-ben a nehézségek ellenére is *kiemelkedő eredmények születtek Szeged állomáson.* Éves tervüket élüzem szint felett teljesitették. A tehervonatok menetrend szerinti indítását 15,37 százalékkal, a vonatközlekedési tervet pedig 14,92 százalékkal túlteljesitették. Kiváló teljesítményükért élüzem kitüntetést kaptak.

Szeged állomás dolgozói — *élükön a szocialista brigádokkal* — egyre jobban összekovácsolódnak. 1966-ban a jó kollektív szellem ápolása mellett a gazdaságos munkát és a szocialista üzemrész kialakítását tűzték ki célul.

Az állomás január és február havi tervét is teljesítette.

A siker érdekében szeretnék tovább javítani a vezetés színvonalát, a vezetők és a dolgozók közötti kapcsolatot. A politikai nevelő és felvilágosító munkáról, amely alapfeltétele a további jó eredményeknek. a jövőben sem feledkeznek meg.

Dr. Bánkfalvy Gyula

A pártkongresszus tiszteletére

Közel egy hónapja jelent meg a SZOT és a KISZ Központi Bizottságának felhívása *a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett munkaversenyre.* Röviddel utána a szakszervezet elnöksége és a vezérigazgatóság javasolt irányelvei is eljutottak a vasutas dolgozókhoz.

Mindkét felhívás egyaránt leszögezi. *hogy hazánkban már hagyományai vannak a pártkongresszusok tiszteletére történt vállalásoknak, felajánlásoknak.* Ami új kell legyen ezekhez képest, hogy csatlakozások, látványos kihívások nélkül, minden munkahelyen arra irányuljon a legfőbb teendő. hogy összefüggésében és részleteiben teljesitsék az idei tervfeladatokat.

Nem külön versenyről van tehát szó. Mindenütt a minőség javítása. a gazdaságosabb és termelékenyebb munka lesz a fokmérője annak, hogy melyik kollektíva hogyan vette ki részét a kongresszusi versenyből.

A vállalatoknál, a szolgálati helyek többségénél az év elején kidolgozták az intézkedési terveket, a főbb célkitűzések ismeretében, a termelési tanácskozásokon elhangzottak figyelembevételével elkészültek az 1966. évi versenyvállalások is. A kongresszusi versenynek nem ezektől független, hanem ezekkel párhuzamosan futó, ezeket a célkitűzéseket segítő, a leggazdaságosabb megvalósításukra törekvő versenynek kell lennie.

Csak olyan kezdeményezések találkoznak helyesen a felhívásokkal. amelyek szervesen beleilleszkednek az adott munkahely éves feladataiba, annak jobb végrehajtását eredményezik. *A formális megnyilvánulások csak szétforgácsolják a gazdasági és társadalmi szervek energiáit, elvonják figyelmüket az érdemi munkától.* Nincs szükség különféle felhívásokra. párosversenyekre, nem indokolt túltermelésre, formális felajánlásokra, kampányszerűségre.

Legméltóbban úgy készülünk a kongresszusra, ha az év elején meghatározott termelési feladatokat *körültekintő munkával, csökkenő önköltséggel, jobb minőségben teljesítjük.* A verseny sikere pedig csak úgy biztosítható, ha a dolgozók egyre jobban kibontakozó termelési aktivitásához a feltételeket is megteremtjük. Erre annál inkább fel kell hívni a figyelmet, mert ma még gyakran megtörténik, hogy az alkotó kezdeményezés. a lendület egy része veszendőbe megy a szervezetlenség. a munkafeltételek hiánya miatt.

A kongresszusi verseny eredményessége csak a dolgozók és vezetők együttes jó hozzáállásával biztosítható. Különösen kívánatos, hogy a szocialista brigádok, a szocialista munkahely címért küzdő kollektívák, az újítók, a szakma ifjú mesterei, valamint a KISZ más mozgalmaiban részt vevő fiatalok kezdeményezők legyenek a munkában.

Amikor azt mondjuk, hogy a versenynek mentesnek kell lennie a látványosságtól, a látszatra törekvésektől, mindjárt hozzá kell tennünk, hogy ez nem zárja ki, hanem egyenesen feltételezi *a legjobb eredményt elért dolgozók, kollektívák népszerűsítését, a munka, a verseny rendszeres értékelését, az eredmények nyilvánosságra hozatalát.*

A Szaktanács és a KISZ felhívása kiemeli azt is, hogy azokat a dolgozókat, csoportokat, akik átlagon felüli eredményeket érnek el, a szocialista bérezés elveinek megfelelően, munkájukkal arányosan anyagilag és erkölcsileg jutalmazni kell. Egyetértünk a felhívás megállapításával: *„Érvényesitsék következetesebben a szocialista építésnek azt az elvét, hogy aki odaadóbb, jobb munkával többet ad a társadalomnak, az magasabb anyagi és erkölcsi elismerésben részesüljön."*

A kongresszus tiszteletére kibontakozó verseny szervezésében, a kezdeményezések felkarolásában *számitunk a szakszervezet minden aktivistájára.* Irányítsák a vállalásokat a vasút előtt álló legfontosabb feladatok sikeres teljesítésére. A párt- és KISZ-szervezetekkel együttműködve hassanak oda. hogy a verseny politikai kiállás legyen a párt irányvonala mellett. A vállalások megtételétől azok teljesítéséig segítsék az alkotó kezdeményezések kibontakozását. Vegyenek részt a verseny értékelésében, a legjobbak anyagi és erkölcsi jutalmának odaítélésében.

KETTŐS KITÜNTETÉS

1965 sikeres éve volt a jászapáti fűtőháznak. Az élüzem célkitűzések teljesítéséért — ezúttal immár ötödször —, vezérigazgatói elismerésben részesültek. A szocialista munka szolgálati helye címért folyó versenyben is helytálltak, s a vezérigazgatói elismerés mellé ezt a címet is megszerezték.

Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm teljesítményük 8,5, a fajlagos üzemeltetési költség pedig 5,4 százalékkal volt jobb az előirányzottnál. A dolgozóknak 87 százaléka 20 brigádba tömörülve versenyez a szocialista brigád címért.

Fekete László
Miskolc

Miskolcon maradt a vándorzászló

Tavaly csak titkon remélték, hogy a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját ebben az évben is maguknál tartják. A csomópontot eddig kétszer tüntették ki a vándorzászlóval: *1961-ben és 1965-ben.* A titkon remélt óhaj beteljesedett. A miskolci vasúti csomópont ismét megkapta a vándorzászlót.

Kétszeres energiával

Az eddig végzett sikeres munkáról, gondokról, tervekről beszélgettünk *Erdélyi Jánossal*, a Tiszai pályaudvar főnökével és *Hernádi István* fűtőházfőnökkel.

— *Nem könnyen jutottunk a kitüntetéshez* — kezdte az állomásfőnök. — *Hiszen a villamositás, az új biztositóberendezés építése, a pályaudvar vágányhálózatának korszerűsítése egész évben hátráltatta munkánkat. Az elmúlt évben csak a rendezőpályaudvaron 65 kitérőt cseréltek ki. Különösen sok nehézséget okozott a gyakori vágányzár. 1965-ben a 365 napból 280 vágányzáras napunk volt. Ilyen körülmények között bizony kétszeres energiával kellett dolgozni.*

Az állomás dolgozói a személyvonatok menetrend szerinti indítását, az intézkedési tervben meghatározott 95 százalék helyett 96,1 százalékra teljesítették. A tehervonatok menetrend szerinti indításánál 64,04 százalékot értek el, ez 3,04 százalékkal magasabb a tervben meghatározott adatnál.

Kimagasló eredményt értek el a kocsikihasználásnál is. Teljesítményük a tervben meghatározott 99 százalékkal szemben 101,33 százalék. Az idegen kocsik tartózkodási idejét 1,67 órával csökkentették.

Ezek az adatok is bizonyítják, hogy a miskolci vasutasok — ha nehéz körülmények között is — becsülettel helytálltak. *Dicséretes, hogy ilyen munkatempó mellett sem halálos, sem csonkulásos, sem pedig tárgyi balesetük nem volt.* Ez nemcsak a munkavédelmi felügyelőket, az oktatótiszteket, hanem a szabályokat betartó, biztonságosan dolgozó állomási és utazószemélyzetet is dicséri.

A fűtőház is helytállt

Munkában, eredményben a fűtőház sem maradt el. Nekik is részük van abban, hogy a csomópont elnyerte a vándorzászlót.

— *Dolgozóink nagyon örülnek a kitüntetésnek* — mondja Hernádi István fűtőházfőnök. — *Különösen nagy feladat hárult a fűtőház szocialista üzemrészére, az erősáramú villamosműhely dolgozóira, akik befejezték a Miskolc Tiszai pályaudvar villamosvilágítási munkálatait és a Miskolc—Szerencs vonal állomásainak villamos világítását. Ez 6,7 millió forintos beruházás volt.*

— A villamosítás milyen belső átszervezést, átalakulást igényel a fűtőháznál?

— *Fűtőházunk még három évvel ezelőtt is az ország egyik legnagyobb gőzvontatású telepe volt.* Ma pedig a villamos üzem egymaga nagyobb teljesítményt ad, mint három évvel ezelőtt az egész fűtőház. Az első 450 lóerős Diesel-hidraulikus mozdonyt 600 lóerős Diesel-elektromos mozdonyok követték. Jelenleg a tartalék mozdonyok több mint 30 százalékát Diesel-mozdonyokból állítjuk ki. A korszerűsítés gondot okozott, hiszen a villamos mozdonyok eleinte még be sem járhattak a fűtőházba. *Később azonban 2 millió forintos költséggel sikerült felépíteni, az ideiglenes mozdonyszint körtetővel, bakdaruval, fűtéssel és segédműhelyekkel, amely már 40 villamos gép karbantartására alkalmas.*

A villamos műhely olyan eredményekkel büszkélkedhet, mint például a mozdonyszekrények teljes kiemelése. Az országban elsőként ők hajtották végre TC motorcserét. A mozdonyszín dolgozói ezzel a munkájukkal megelőzték a nagyobb tapasztalattal rendelkező Keleti fűtőházat.

A fűtőház kollektívája a 100 etkm tervet 100,29 százalékra, a gőzmozdonyok időszakos javítását 100, a termelékenységi tervüket pedig 104 százalékra teljesítették. *A fajlagos önköltségi terv csökkentésével 1 millió 410 000 forintot takarítottak meg.*

Az új járművek javítását és kiszolgálását tevékenyen segítették az újítók is. A múlt évben beadott 138 javaslatból 90-et már bevezettek. Ez 610 000 forintos megtakarítást eredményezett.

Mostoha körülmények

Tovább fejlődött a szocialista brigádmozgalom. *A fűtőháznak 119 szocialista brigádja van.* A villamos műhely ebben a versenyben is kiemelkedik és az idén már harmadszor kapják meg a szocialista üzemrész címet.

Azért gondjaik is vannak. A fűtőház építése körül a huzavona két éve tart. A végleges terv még jelenleg sem készült el. 1968-ra jelentősen növekedik a villamosmozdony-állag és ez csak fokozza a mostoha körülményeket. Zsúfoltak és rosszak a szociális létesítmények.

Az eredményekkel ők már bizonyítottak, a gyors segítséget megérdemelnék.

Az ünnepségre április 28-án került sor. A Minisztertanács képviseletében dr. *Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, a Szaktanács képviseletében pedig *Gulyás János*. a vasutasszakszervezet titkára adta át a vándorzászlót és az okleveleket a csomópont vezetőinek.

Szerényi József

Megbízható üzem

Évek óta eredményesen dolgozik a debreceni járműjavító. 1965-ben is egyenletesen, hajrá nélkül zárták az évet. Munkájukat a szervezettség, az ütemes termelés, a munka minőségének egyenletes, folyamatos javulása jellemezte. A járműjavítók között ők valósították meg elsőnek a termék folyamatos, ütemszerű kibocsátását.

Kimagasló eredményeikkel rászolgáltak a magas kitüntetésre, *a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajára.*

A debreceniek ezúttal harmadszor kapták meg ezt a kitüntetést. Ezenkívül négyszer nyerték el az élüzem címet és háromszor részesültek vezérigazgatói elismerésben.

3,5 milliós rekonstrukció

Amikor *Szabados Dezső* főmérnökkel, az üzem több vezetőjének társaságában a kitüntetésről, s az elért eredményekről beszélgettünk, érdekes dolgokat tudtunk meg. Maga a főmérnök kimutatást készített az üzemben 1957 óta végzett jelentősebb beruházásokról, felújításokról és korszerűsítésekről. *A hat gépelt oldalas jegyzék mintegy 400 tételt tartalmaz.* Hosszúra nyúlna valamennyit felsorolni. Néhány fontosabb műszakfejlesztés azonban ide kívánkozik. De ezekről talán beszéljen maga a főmérnök:

— *A korábbi évekhez viszonyitva profilunkban némi változás állt elő* — mondotta. — A mozdonyok javításánál a kis és keskeny nyomközű gépek helyett 342- és 411-es sorozatú gépeket kaptunk javításra. A kocsiosztályon pedig 1964-ben bevezettük a szalagrendszerű javítást. Ezt egy rekonstrukció előzte meg. *A 3,5 millió forintos költséggel végrehajtott rekonstrukció lehetővé tette az öltöző-, mosdóproblémák megoldását.* Saját erőből végezzük a tartalék alkatrészgyártást. Több motoros és villás emelőtargonca beszerzésével meggyorsítottuk az anyagmozgatást. *A famegmunkáló műhelyben készítettünk egy fahossztoldó gépet, mellyel évente mintegy 60 ezer forintot takarítunk meg.* A rugóműhelyben *Bíró Béla* vállalatunk igazgatójának újításával — egy hidraulikus rugóbilincs lesajtoló gép segítségével — gyorsitottuk meg a munkát.

Élénk újítómozgalom

— A debreceni járműjavítóban évek óta élénk az újítómozgalom. Az 1965. évi tervek teljesítéséhez mivel járultak hozzá az újítók?

— Vállalatunknál évről évre fejlődik az újítómozgalom — kaptuk a választ *Volosinovszki Jánostól*, a szakszervezeti bizottság termelési felelősétől. — *1965-ben a dolgozók 207 újítási javaslatot nyújtottak be. Az újítások évi megtakarítása 1 millió 319 ezer forint. A kifizetett újítási díj 63 ezer forint. A megtakarítás 400 ezer, a kifizetett újítási díj pedig 23 ezer forinttal haladja meg az előző évit.*

A legjobbakat lehetne elmondani az üzemben folyó szocialista munkaversenyről is. 1965-ben 136 brigád 1496 fővel vett részt a szocialista brigádmozgalomban. A szocialista üzemrész címet 7 üzemrész szerezte meg.

Kitűnő kollektív szellem

— *Üzemünkben kitűnő a kollektív szellem* — vette át újra a szót a főmérnök. — *Ezt elsősorban a törzsgárdának köszönhetjük.* Nálunk ismeretlen a fluktuáció. Igaz, indokolatlanul nem mozgatjuk az embereket. Aki jól dolgozik, azt megbecsüljük. Ennek tulajdonítható, hogy nagyapák, unokák dolgoznak az üzemben.

Hosszan lehetne még sorolni a példákat, befejezésül azonban álljanak itt a számok, amelyek mindennél hűebben tükrözik a debreceni járműjavító 1965. évi teljesítményét.

A darabszámos tervet 100,15, az Eti tervet 100,17, a forintterv 101,36 százalékra teljesítették, ugyanakkor az önköltséget 0,38 százalékkal csökkentették.

A debreceni járműjavító dolgozóinak május elseje előestéjén az üzem kultúrotthonában rendzett nagyszabású ünnepség keretében *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára adta át a kitüntetést.

Visi Ferenc

A HATÁROZATOK SZELLEMÉBEN

Küldöttértekezlet a budapesti igazgatóságon

Több éve bevált módszert alkalmazott a közelmúltban a budapesti igazgatóság szakszervezeti bizottsága. *Küldöttértekezleten számolt be a választóknak, arról, hogy mit tett a vezetőségválasztó küldöttgyűlés határozatainak megvalósításáért.* Nem általában, hanem a határozat négy pontjáról vont mérleget a vezetőség ugyanazoknak, akik a határozatot kidolgozták, elfogadták és a program végrehajtására a jelenlegi vezetőséget megválasztották.

A szállításirányítás, a gazdaságosság és a versenymozgalmak, az üzemi demokrácia fejlesztése, az üzemi étkeztetés és túlóráztatás, végül pedig a szervezeti és népművelési munka szervezése terén végzett munka szerepelt a napirenden. A vezetőség idézte a határozatokat. Egy-egy határozati pont után saját tevékenységének tapasztalatát tárta a tagságot képviselő küldöttek elé.

Aprólékos számvetés

Sok apró munkáról szólt a számvetés. A vezetőség és a tagság nagy része *becsülettel dolgozott a decemberi párthatározat végrehajtásáért.* A tömör beszámoló értékét növelte, hogy nem az eredmények fényénél csillogtatta magát a vezetőség, hanem a határozat végrehajtásának gondjaival és a végrehajtó munka akadályaival foglalkozott.

A budapesti igazgatóság 1965 első felében *kiváló eredményeket ért el.* A második félévben, annak ellenére, hogy nem csökkent a végrehajtó szolgálat dolgozóinak szorgalma, ötödik helyre kerültek az igazgatóságok közötti versenyben. A szakszervezeti bizottság *a munkaszervezés hiányosságaira hívta fel a gazdasági vezetők figyelmét.* Az anyagi ösztönzőkkel való célszerű gazdálkodás hiányát is felvetette a beszámoló. A külszolgálati helyekre szóló célkitűzések az idén sem lettek időben kiadva.

Fejlődött az üzemi demokrácia, de sok gazdasági vezető ma is idegenkedik az 1001-es MT—SZOT-határozat végrehajtásától. Lassan formálódik az irányító apparátus és a külszolgálat egészséges kapcsolata. Az első negyedévben 106 külszolgálati termelési tanácskozáson vettek részt az igazgatóság vezető munkatársai. *A fejlődés ellenére azonban még ma sem foglalkoznak megfelelően a dolgozók javaslataival.* A gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottság munkájának még ma is fogyatékossága, hogy nem foglalkoznak a *Kiváló ifjú mérnök és Ifjú technikus* mozgalommal, pedig mind több fiatal mérnök és technikus kerül az igazgatóság irányító központjába.

Évek óta sok a panasz az üzemi étkeztetés minőségére. A panaszokat most a levesadagolás bevezetésével gyógyítgatják. A túlzott leterhelés miatt *a dolgozók tucatjait lehet munkaidő után az íróasztaloknál találni.* A vezetők egy részénél még mindig hiányzik a körültekintő. *megfontolt és törvényes döntés,* a szakszervezeti vélemények kellő mérlegelése a munkaszervezésben és az emberek sorsának intézésénél. Így azután egy év alatt 43 munkaügyi vita keletkezett, s ebből 23 esetben a dolgozó javára történt a döntés. *Ha az igazgatóság irányító központjában ilyen a vezetők fegyelme a törvény végrehajtásában, hatványozottabban rossz ez a végrehajtó szolgálatnál.*

Az őszinte hangú, a munkát és a gondokat kendőzetlenül feltáró beszámoló után a tagságot képviselő küldöttek lassan és bátortalanul induló, de figyelemre méltó felszólalásai következtek. *A küldöttek csínján bántak a bírálattal, mintha nem hozták volna magukkal társaik véleményét, a választókét, a tagságét.* Inkább diplomáciai nyelven, mint szakszervezeti küldöttként mondtak véleményt. A kevés felszólaló többsége azért mégis a lényegről, a holnapi tennivalókról beszélt ha bátortalanul is.

Alapkövetelmény

Az üzemi és szakszervezeti demokrácia feilődésében *alapkövetelmény, hogy minden bizalmi, szakszervezeti tisztségviselő reális mérlegelés után mondjon igent és nemet minden ember ügyében.* A hatékonyabb szakszervezeti munkát hátráltatia az igazgatóság központiában, hogy az osztálvbizalmiak munkája még ma sem felel meg a követelményeknek. Erre legnagyobb bizonyság, hogy a küldöttértekezleten részvevő több száz szakszervezeti tagot képviselő osztálybizottsági titkárok közül egyetlen egy sem vett részt a vitában, persze, az igazgatóság vezető beosztású munkatársai sem aktivizálták magukat az egyáltalán nem közömbös témákban.

A vitában kirajzolódott a hivatali feketetúlóra háttere is. *Az igazgatóságban az eddigi átszervezések csak létszámcsökkentéssel jártak, de a munka mindenütt megmaradt, másik asztalra került,* ügyvitelegyszerűsítésről, papírmunka csökkentésről szó sem volt.

Az üzemi étkezés romlásának okát is feltárták. Világossá vált, hogy tömegétkeztetési gondokat nem lehet a konyhán *víz utánöntéssel megoldani és minőségi szinten tartani.* A minőséget a szakszervezeti munkásellátási bizottságnak nem a hetekre visszamenőleges vizsgálatai, hanem a hatékony napi nyersanyagfelhasználási és ebédkiszolgálási ellenőrzései segíthetik. *Furcsa módon az étkezési minőségi kifogásokra a konyhavezető a szakszervezeti ellenőrző munka gyengeségével és azzal magyarázkodott, hogyha tatarozásra bezár a konyha, akkor a dolgozók mindjárt reklamálnak.*

Nagyobb gondot a minőségre

A kulturális és népművelési munka gondjai között a felszólalók többsége a technikai feltételek hiányát látta a legnagyobb akadálynak és csak kevesen a lényegest, a leggyorsabb teendőket *a tartalom javítását, az ismeretterjesztésben a korszerűséget, az érdeklődési igény irányítását és a rugalmasabb szervezést.* E területen sem maradt azonban kritika nélkül a gazdasági vezetők passzív magatartása.

Az igazgatóság helyettes vezetője a gazdasági vezetők és a szakszervezet javuló együttműködéséről, a feladatok jobb végrehajtásának közösen formált feltételeiről beszélt. *Az új gazdasági mechanizmus nem kerülheti el az igazgatóságot sem.* Mindenekelőtt azonban az emberek gondolkodásmódjának megváltozását sürgette. A feladatok megoldásában az eddig uralkodó mennyiségi szemléletet *a minőségre, a gazdaságosságra kell irányítani.* A munkamozgalmakról szólva, hangsúlyozta, hogy akkor lesz eredményes az igazgatóság központjában a szocialista brigádmozgalom, ha majd hatását a külszolgálati helyek vezetői, dolgozói módszereinkben, intézkedéseinkben és emberi megnyilatkozásainkban egyaránt érzik.

A küldöttértekezlet figyelemre méltó számvetés volt, melynek hasznát a tagság, az egész igazgatóság kamatoztathatja.

Kovács János

A balesetek forrása:

a szolgálati fegyelem megszegése

A vasút évek óta csúcsforgalmat bonyolít le, s a vasutasok is becsülettel eleget tesznek kötelezettségeiknek. Most mégsem a dicsérendő eredményekről, hanem a szembeötlő hibákról és mulasztásokról szólunk. Éppen azért, mert a vasút mindenkié — azon mindnyájan utazunk —, különösen fontos, hogy a dolgozók fegyelmezetten és következetesen betartsák a szabályokat.

A miskolci igazgatóság az elmúlt évben úgy oldotta meg feladatát, hogy a balesetek az előző évi 743-ról 611-re csökkentek. A 21 százalékos javulás örvendetes, de az már nem,

hogy a balesetek következtében 1965-ben 1,7 millió forinttal növekedett az anyagi kár.

Pedig a korszerűbb, biztonságosabb berendezésekre évente sok millió forintot költenek. Kizárólag a forgalom növekedésével nem indokolhatók a balesetek. Az igazgatóság hivatalos jelentése szerint a bajok gyökerét a mulasztásokban, a fegyelem megszegésében kell keresni.

Az ellenőrzés *Vámosgyörk* és *Bélapátfalva* állomáson alvó mozdonyszemélyzetet talált. *Felnémeten engedély* nélkül elhagyták a mozdonyt, *Kál-Kápolnán, Verpeléten* a mozdonyvezető egyedül tolatott. *Füzesabonyban* engedély nélkül haladtak ki a váltókon. Nem megfelelő a pálya állapota *Eger* állomáson.

Egyes állomásokon elmulasztják a vonatok fogadását, tolatásnál a jelzéseket nem a szabályok szerint adják.

Igaz, éjjel-nappali üzem a vasút. Nincs munkaszüneti nap, de ez nem menthet fel senkit a kötelező óvatosság betartása alól. Éppen azért nem, mert ezrek életét, milliós értékeket biznak egy forgalomirányítóra, mozdonyvezetőre.

A vasút egyetlen dolgozója sem hunyhat szemet, ha felelőtlenséget, közömbösséget és az utasítások lebecsülését tapasztalja.

Sokan arra hivatkoznak, hogy ha a szolgálatot szigorúan az előírások szerint végeznék, akkor megállna a vasút. Veszélyes nézet ez, küzdeni kell ellene. Aki ezt vallja, az a restséget és a hibákat akarja palástolni. *Rákos* állomáson, január 4-én nem történt volna súlyos közlekedési baleset, ha a váltókat ellenőrzi a váltókat. *Vámosgyörkön* sem történt volna halálos gázolás, ha pontosan betartják a szabályokat.

Több állomáson és szolgálati helyen

laza az ellenőrzés, nem követelik meg a pontos és fegyelmezett munkát.

Nem vizsgálják kellő következetességgel a balesetek okait, és elmulasztják a felelősségrevonást. A tanulást, a szakmai tudást sem veszik elég komolyan. Bizonyíték erre, hogy sokan felkészületlenül jelennek meg a vizsgákon. *A vasúti közlekedés biztonsága közérdek.* A vasutasok és a lakosság élete és testi épségének védelme parancsolóan megköveteli, hogy ki-ki a maga munkahelyén többet törődjön a munkával, a szolgálat pontos ellátásával.

Az idei szállítási feladatok a munka jobb megszervezését, a szolgálati fegyelem javítását, a hibák és a rossz szokások megszüntetését követelik minden vasutastól.

Dr. Fazekas László

Nagyobb nyilvánosságot a szakszervezeti bizottságok gazdálkodásában

A szakszervezeti alapszervek

gazdálkodásának alapja a taggyűlés által jóváhagyott költségvetés. A költségvetés akkor tükrözi a tagság széles tömegeinek akaratát, *ha azt a taggyűlésen részletesen megtárgyalják és a tagság kéréseit figyelembe veszik.* A kulturális, szociális, sport, valamint ügyviteli kiadásokat részben az előírt normák betartásával, részben pedig a tagság kívánságának eleget téve, a rendelkezésre álló forintösszeg jó és célszerű felosztásával kell tervezni.

A gazdálkodás operatív ellenőrzését a tagság a számvizsgáló bizottságokra bízta. Az ő kötelességük a tagság nevében rendszeresen, de váratlanul ellenőrizni azt, hogy a vezetőség a tagság kívánsága szerint gazdálkodik-e a rábízott összegekkel. *Ugyancsak fontos a bevételi terv teljesítésének vizsgálata is, mivel ez a döntő forrása az alapszerv kiadásainak.* Ennek vizsgálata azért is fontos feladat, mert a bevételek nem teljesítése esetén a kiadásokat is csökkenteni kell, ha csak a tagság nem járul hozzá a forgóalapból (tartalékalap) történő felhasználásához. *A számvizsgáló bizottság kötelessége a tagságot időnként tapasztalatairól tájékoztatni.*

A számvizsgáló bizottság

operatív ellenőrzésén, illetve beszámolóján felül a szakszervezeti bizottság félévenként tájékoztató jelentést köteles készíteni a féléves, illetve éves gazdálkodásról, melyet *fel kell küldeni a felsőbb szakszervezeti szerveknek is.* A felsőbb szervek ennek alapján értékelik az alapszerv gazdálkodását, illetve állítják össze az országos adatokat az alapszervek gazdálkodásáról.

Ez azonban csak az egyik feladata a tájékoztató jelentésnek. A másik, de semmivel sem jelentéktelenebb feladat, hogy az alapszerv vezetősége ennek alapján tájékoztassa a tagságot a gazdálkodásról. A tájékoztatás biztosítja a gazdálkodás nyilvánosságát.

Az alapszervezet vezetőségének kötelessége a beszámolás. A tagságnak viszont jogában áll a beszámolást megkövetelni. Ha ez mindenhol megtörténne, akkor nem fordulhatna elő például, hogy *az alapszervek évek óta a tömegsport céljaira betervezett összegnek csak mintegy 80 százalékát használják fel.*

A költségvetéstől eltérő

feladatokat csak a taggyűlés által jóváhagyott költségvetésmódosítás alapján lehet teljesíteni. Ezért minden esetben, amikor a költségvetésben nem szereplő feladatokat kell megoldani, megtárgyalás, illetve jóváhagyás végett *előzetesen a taggyűlés elé kell terjeszteni.* A felsőbb szervek a módosítást csak tudomásul veszik.

Az általános felhasználási és pénzügyi rendelkezéseket természetesen minden esetben be kell tartani.

A nyilvánosság mellőzése nem engedhető meg. *Helytelen, ha a tagság véleményének meghallgatása nélkül csak az alapszerv vezetőségének néhány tagja, vagy esetleg csak a titkár és gazdasági felelős gazdálkodik.* Még fontosabb a nyilvánosság azoknál az alapszerveknél, ahol kultúrterem vagy kultúrcsoport van. A szolgálati ágak dolgozói nem nyerhetnek betekintést a kultúrlétesítmény gazdálkodásába. Ilyen esetben a kultúrbizottságot úgy kell megválasztani, hogy annak tagjai a különböző szakszolgálati ágakhoz tartozzanak. Az ő kötelességük, hogy a maguk területén a tagságot megfelelően tájékoztassák.

Felvilágosító munkával

és rendszeres számonkéréssel el lehet és el is kell érnünk, hogy minden szakszervezeti bizottság rendszeres feladatának tekintse a tagság tájékoztatását.

Dr. Kereszt es István

ELŐZZÜK MEG A BALESETEKET

Nyékládháza állomás mindkét végén sorompó van. Ez a két sorompó a gépjárművezetőknek sok gondot okoz. A forgalom erős, 24 óránként 120—130 vonat halad át.

Hosszú idő óta javasoljuk, hogy a már meglevő közúti felüljárón bonyolítsák le a közúti forgalmat. Ehhez csupán a híd mindkét oldalán egy-egy rövid bekötőútra lenne szükség.

A múlt évben 10 esetben, ez évben pedig már négyszer fordult elő, hogy a lezárt sorompónak nekimentek, vagy

a lezárás közben a félig leeresztett sorompórudak közé kerültek gépkocsik.

Igaz, hogy a miskolci igazgatóság intézkedett a fénysorompók felszerelésére, de ez nem oldja meg véglegesen a problémát. *A baleseti veszély csak akkor szűnik meg, ha a közúti forgalmat a hídon keresztül bonyolítják le.* Számításunk szerint a sok gépjárműácsorgás évenként mintegy húszmillió forint veszteséget okoz a népgazdaságnak.

A másik probléma:

a gyors- és személyvonatoknál gyakran látunk meglaposodott kerekeket.

Egy megoldás van: *az utasítás szabályait szigorúan be kell tartani, illetve még szigorúbban kell a betartást ellenőrizni.*

Uglyai Sándor

Ballag már a vén diák...



Április 9-én ballagtak a Vasútgépészeti Technikum végzős diákjai. A képen három osztály 94 tanulója búcsúzik az iskolától, a munkagépektől

(Tőzsér Ernő felvétele)

Baleseti krónika

Április 14-én a 684. sz. vonat *mintegy 600 méterrel meghaladta Cegléd állomás Budapest felőli megállj állású bejárati jelzőjét.* A jelző meghaladása a vonat fékezetlensége miatt következett be. A mozdonyvezető, a vonat fékezetlenségét a bejárati jelző előtt levő őrhely sorompókezelőjével hangos szóval közölte. A gyors intézkedés eredményeképpen a megszaladt vonatot a szabad III. vágányra járatták. Következmény nem volt. A vizsgálat szerint a veszélyeztetésért *Farkas Béla* vonatvezető és *Nagy Kálmán* mozdonyvezető a felelős.

★

Április 14-én Budafok-Albertfalva állomáson a 1113 sz. vonat halálra gázolta Ruttai Ferenc váltó kivilágítást végző váltókezelőt. Nevezettet a bejáró vonatról időben értesítették. Megállapították, hogy bár e területen több dolgozó — közöttük tanuló váltókezelő is — tevékenykedett a bejáró 1113 sz. vonat személyzete elmulasztotta a figyelj jelzés adását.

★

Április 15-én Kiskunhalas állomás 31. sz. váltójánál a fűtőházba bejáró 916. sz. vonat gépje elütötte Martin Imre mozdonyfűtőt. Nevezett az elütés következtében kézcsonkulásos balesetet szenvedett.

★

Április 20-án Záhony állomás széles rendezőjében a II. sz. tartalékkal végzett tolatás közben elütötték Kurucz Sándor kocsirendezőt. Nevezett az elütés következtében súlyos kéz- és lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett.

★

Április 20-án Mernye és Felsőmocsolád állomások között az 5424. sz. vonat mozdonyának konyhájáról kiesett Nád István mozdonyvezető. A vizsgálat megállapítása szerint nevezett műszaki hiba észlelése miatt erősen kihajolt és egy oszlopprögzítő huzal lerántotta. Állapota nem életveszélyes.

NEM HIÁBA FÁRADOZNAK

Mozgalmas szakköri élet, gazdag ismeretterjesztő program a pécsi vasutas kultúrotthonban

— Kultúrotthonunkban 85 ezer forintos költséggel átalakítási és felújítási munkákat végeztettünk. A felújítas nem még fejeződött be. Így most sikerült méltó otthont biztosítanunk a könyvtárnak. Több berendezési tárgy beszerzése még folyamatban van — ezzel fogad *Márton János* főtiszt, a kultúrotthon igazgatója.

TÁVOL A CSOMÓPONTTÓL

Ez a megfiatalodott vasutas kulturotthon területi jelleggel működik. Bennünket elsősorban az érdekelt, hogy látogatják-e a vasutasok?

— Meglehetősen sok gondot okoz, hogy a kulturotthon távol esik az állomástól és még távolabb a csomópont többi szolgálati helyetől — folytatta Márton János. — Szakszervezetünk megyei bizottsága is foglalkozott már a problémával: *hogyan tegyük vonzóbbá vasutas dolgozóink számára kultúrotthonunkat.* A javaslatok alapján kéthetenként rendezünk vasúti tárgyú ismeretterjesztő előadásokat és lehetőséget adunk a különböző szolgálati helyeknek, szocialista brigádoknak, hogy családi estjüket, rendezvényeiket nálunk tartsák.

Örvendetes, hogy a vasutas dolgozók körében is mind népszerűbbek a szakköri foglalkozások. A most újjászerveződő fúvószenekar tagjai teljes számban vasutasok. Többségük Pécs állomáson, a vonatkíséretnél dolgozik, kitesznek egy *„zenész fordát".* Együtt szolgálnak és így lehetőség van arra, hogy egy időben legyen a szabadnapjuk, amikor kézbevehetik hangszereiket. Karnagyuk, *Keresztvölgyi Ádám,* ugyancsak vonatkísérő. Biztosított a zenekar utánpótlása is. Most 10 fiatal — mind vasutas szülők gyermeke — „ismerkedik" a fúvós hangszerekkel.

Az énekkar 65 tagja között a vasutasok vannak többségben. A tánckIub területi jelleggel működik, vasutas fiatalok csak elvétve látogatják. A fotószakkörben *dr. Tatai Ferenc* tanácsos vezetésével annál több vasutas tevékenykedik. Vegyes tagsága van a bélyeggyűjtő és a „ki mit gyűjt" szakkörnek. Az irodalmi színpadot verset és szépprózát szerető diákokból szervezte *Bonyár Antal* irodalomtanár. A múlt ősz óta az irodalmi színpad végezte a legeredményesebb művészeti munkát. Havonta kétszer műsort adnak a kultúrotthon látogatóinak. *Igényes összeállításaik a világ- és a magyar irodalom legszebb verseit tolmácsolják hallgatóságuknak.* Talán a vasutas dolgozók számára is vonzóbbá tehetnék előadásaikat, ha néha a szocialista brigádok tiszteletére adnának műsort.

BIZTATÓ EREDMÉNYEK

A pécsi vasutas kultúrotthon évente több mint 400 ezer forintos költségvetéssel gazdálkodik. Ennek csak egynegyede szakszervezeti támogatás.

— Honnan teremtik elő a többi pénzt?

— *Rendezvényeink bevételéből fedezzük kiadásainkat* — válaszolta az igazgató. — *Legfőbb bevételi forrásaink a hét végi táncesték, a tánckIub rendezvényei.*

Az idén működési körének kiszélesítésére tett erőfeszítéseket a kultúrotthon vezetősége. Az egyik pécsi honvéd alakulattal kötöttek kulturális szerződést: *kölcsönösen segítik, látogatják egymás műsorait.* Most pedig a helyi ápolónőképző iskolával tárgyalnak hasonló szerződés, állandó kapcsolat létrehozása céljából.

Az eredmények azért biztatóak. A vasutasok közül is mind többen látogatják a kultúrotthon rendezvényeit. A közelmúltban sokan meghallgatták *Tölgyes Lajos* szakosztályvezető előadását a vasút villamosítási és dieselesítési terveiről.

Nem hiába fáradozik a kultúrotthon vezetősége: *munkásságuk egészében véve jól szolgálja szocialista kultúrank ügyét.*

L. J.

A szocialista brigádokra lehet számítani

Szocialista módon dolgozni, tanulni, élni. Ezt tűzték ki célul a szocialista cím elnyeréséért versenyző brigádok. Ez a versenyforma magában foglalja mindazokat a követelményeket, amelyeket a szocialista társadalom építésének feladatai megkövetelnek. Nem új ez a mozgalom. Hét évvel ezelőtt bontakozott ki, s azóta tömegmozgalommá vált. S ma a vasúti ipar és közlekedés területén *több mint hatezer brigádban mintegy 60 000 dolgozó küzd a cím elnyeréséért, megtartásáért.* Közülük több mint kétezer brigád már elnyerte a címet, illetve annak különböző fokozatait.

Hatalmas erő ez. Kimeríthetetlen tartalék feladataink megoldásában, a vasúti ipar és közlekedés célkitűzéseinek valóra váltásában.

Lehet rájuk számítani

Az 1966. év feladatai, célkitűzései ismertek. Ezek valóra váltásában *a szocialista cím elnyeréséért versenyző brigádokra nagy feladat vár.* A brigádvezetői értekezletek többsége is ezekkel a feladatokkal foglalkozott.

A lezajlott tanácskozások tapasztalatai is bizonyítják, hogy *a brigádok érzik felelősségüket, lehet rájuk számítani.* A beszámolók például elemezték a mozgalom eddigi tapasztalatait, jól csoportosították, helyesen szabták meg a korábbi tennivalókat.

Meg kell azonban jegyezni — *amellett, hogy sokat fejlődött a szocialista brigádmozgalom* —, egyes brigádok munkájában még mindig gyakori jelenség a formalizmus. Vállalásaik főleg a termelési részt tartalmazzák, nem rendszeresek a brigádértekezletek, s a naplók sem tükrözik a brigád életét. Nem rendszeres a brigádok patronálása, segítése, nem megfelelő a munka értékelése sem.

A mozgalom előrehaladásának, minőségi fejlesztésének feladatai tehát adva vannak. *A gazdasági vezetőknek és a mozgalmi szerveknek is nagyobb gondot kell fordítani a szervező és előkészítő munkára.* Jobban fel kell készíteni a brigádokat a mozgalomban való részvételre.

Legyenek igényesebbek

A brigád feladatait, kötelezettségeit az öntevékenységben, igényességben lehet összegezni. Mindenekelőtt a helyi sajátosságokat, körülményeket, feladatokat, a kollektíva összetételét figyelembe véve kell dolgozniok. *A vállalás kidolgozásában, végrehajtásában legyenek igényesebbek a brigádtagok. Nem mindegy az, hogy mit és hogyan vállalnak.* A hármas célkitűzés nem választható el, azokat együttesen, egyszerre kell megoldani, végrehajtani. Legyenek igényesek a brigádértekezleteken is, ahol értékelik a brigád munkáját. Ne szépítsék saját munkájukat. Bátran nézzenek szembe a hibákkal is. Érvényesüljön — segítő, nevelő módon — a bírálat és önbírálat. *E mozgalomban nagyon fontos a termelési tanácskozások szerepe.* Megerősíti a brigád vállalását, értékeli az év közben végzett munkát és dönt a cím odaítéléséről.

Hasznosak voltak a tanácskozások. *Kár, hogy a szakosztályok és az igazgatóságok illetékes osztalyai megfelelő módon nem képviseltették magukat e tanacskozásokon.* Annál is inkább, mivel sok hasznos javaslatot tettek a brigádok vezetői és számos olyan problémát vetettek fel, amelyek akadályozzák a mozgalom fejlődését. Ezek elhárításában pedig sokat tudnak segíteni a főosztály illetékes szakosztályai, amelyeknek egyébként is megvannak a feladatai a mozgalom irányításában, segítésében.

A tennivalók nem zárulhatnak le azzal, hogy megtartották a tanácskozásokat. Tanulmányozni kell a jegyzőkönyvek alapján a felvetett problémákat, elhangzott javaslatokat és a jövőben is mindent meg kell tenni azért, hogy a szocialista címért versenyző brigádok vállalásaikat teljesíthessék.

Dr. Bordi István

Szocialista szerződést kötött a KPM és az Építőipari Közlekedési Műszaki Egyetem

Népgazdaságunk fejlődését meghatározó irányelvek előírják a közlekedés és hírközlés korszerű, a szükségleteknek megfelelő, lehető leggyorsabb fejlesztését. E célkitűzés megvalósítása érdekében *a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és az Építőipari Közlekedési Műszaki Egyetem* a második ötéves terv időszakára kötött szocialista szerződését a harmadik ötéves terv időszakára is megújította.

A szocialista szerződés ünnepélyes aláírására, amelyre az egyetem dísztermében került sor, megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Horn Dezső, dr. Polinszky Károly* művelődésügyi miniszterhelyettes, jelen volt *dr. Hazai István,* az egyetem rektora és az egyetem több professzora és dékánja is.

A szerződés értelmében az egyetem támogatja a minisztériumot a társadalmi tanulmányi ösztöndíjak célszerű elosztásában és a végzett mérnökök elhelyezésénél elsősorban a KPM igényeit veszik figyelembe. Az egyetem a tananyagok összeállításával a lehetőségekhez képest segítséget nyújt a tárca technikusképzéséhez és vállalja, hogy a kétéves gazdasági mérnöki szakra az eddiginél nagyobb számban veszik fel a minisztérium által küldött dolgozókat.

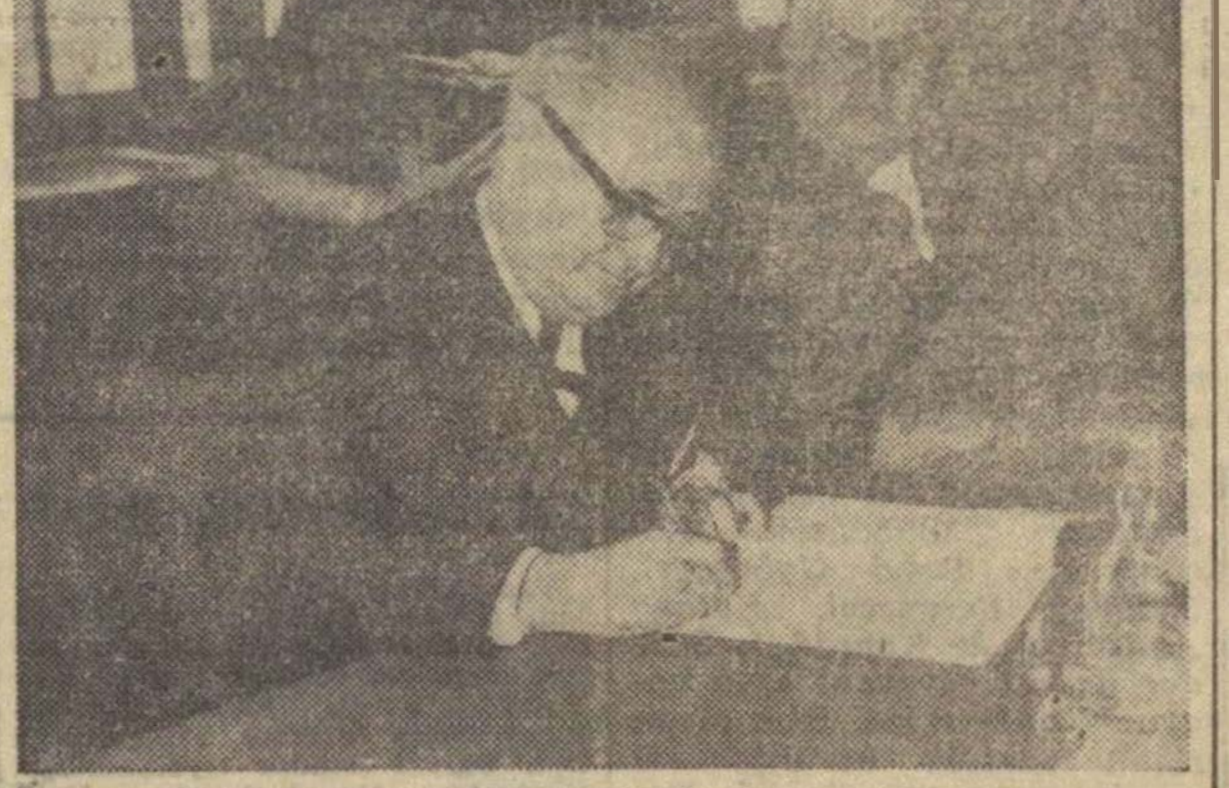
A minisztérium ezzel szemben vállalta, hogy az igények felmérését az ötéves terv viszonylatában a szerződés megkötését követően egy hónapon belül, még a beiskolázás előtt az egyetemnek átadja. Vállalta továbbá, hogy az egyetemi hallgatóknak és a végző hallgatóknak szakmai gyakorlati munkáját elősegíti és a kötelező gyakorlat idejére a tárcánál alkalmazza őket.

A szerződés aláírásakor felszólalt dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter. Beszédében többi között elmondotta, hogy az az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem fejlődése az utóbbi tíz évben megállt. Ebben az is közrejátszik, hogy a Műszaki Egyetemmel szemben aránytalanul kevés anyagi támogatást kapott.

Ezen sürgősen változtatni kell — hangsúlyozta dr. Csanádi György —, *mert a közlekedési szakemberekre nagy szükség van.* Jó szakembereket pedig csak jól felszerelt, minden igénynek megfelelő felsőoktatási intézményben lehet képezni.

Az aláírás után a minisztérium és az egyetem vezetői baráti eszmecserét folytattak.

(szj)



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter aláírja a szocialista szerződést (Németh Gyula felvétele)

KITÜNTETÉSEK

a felszabadulás évfordulója alkalmából

Hazánk felszabadulásának 21. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül a közlekedés és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DÍCSÉRETBEN

részesítette az alábbi vasutas dolgozókat:

Rédecsi Sándor rend. forg. szolg. tevő Kelenföld, Gyursó Pál váltoőr, Rákosrendező, Csonka László mozd. vez. Komárom fth., Oravecz Mihály szakaszkez. pályamest. Hatvan-Füzesabony Pft. Főn. Gerőcs István rend. forg. szolg. tevő Záhony, Kiss Simonka József rend. forg. szolgálattevő Püspökladány, László Elek mozd. vez. Záhony fth., Nagy János motorvez. Pécs fth., Dragovics János munkás Pécs Szertárfőn., Nádudvari Lajos szakaszkez. pályamest. Szeged Pft. Főn., dr. Kákonyi Lajos keresk. állomásfőn. h. Szeged, Varga Ferenc áll. vez. Csákánydoroszló, Tóth István szénszerelő Celldömölk Szertárfőn., Sass István munkás, Szombathely TBFF., Bregovits Gyula lakatos főszerelő Északi Jj. ÜV., Dora István kazánkovács csop. vez. Szolnoki Jj. ÜV., Besztercei József előadó, budapesti ig., Csápory István építésvez. Hídépítési Főn., Horváth Anna keresk. hivatalnok Józsefváros. Dobos János raktárnok, Ózd, Tóth Tibor kovács, Miskolc fth., Korodán Gábor térfőnök, Nyíregyháza, Szilágyi II István rakodás irányító, Nyíregyháza, Horgas Sándor sínhegesztő, Dombóvár Ép. Főn., Széles Ferenc mozd. vez. Nagykanizsa fth., Halász Antal művez. Szentes Ép. Főn., Hidasi Mátyás vonatvez. Békéscsaba, Hegedüs Zsigmond üzemvez. Celldömölk Ép. Főn., Bognár István mozd. felvigy. Szombathely fth., Farkas Alajos hegesztő, Dunakeszi Jj. ÜV., Hais Tasziló főelőadó I/1. szakoszt., Bogáth Lajosné előadó I/2. szakoszt., Jónás Lajos csop.vez. Házkezelési Főn., Győri Gyula főkönyvelő, Fatelítő ÜV., Kántor Sándor műszerész TB Közp. Főn., Nagy Sándor hegesztő Északi Osztószertár Főn., Galántai György gépkez. Adatfeldolgozó Főn., Domokos Imre főelőadó budapesti ig., Vincze III Lajos tolatásvez. Ferencváros, Sallai Pál III szak. csop. tartalékos Szob, Debreceni József művez. Székesfehérvár fth., Kalló Imre málházó, Füzesabony, Angyal János csop. vez. előmunkás, Újmiskolci Pft., Z. Papp Bertalan kőműves csop. vez. Kisújszállás Pft. Főn., Szűcs Lajos szakaszkez. pályamester, Debrecen Északi Pft. Főn., Várkonyi Imre vonatvez. Mátészalka, Molnár Jánosné szem. ügyint. Nagykanizsa, Farkas József csop. vez. pécsi ig., Huszár András blokkmester, Szeged TBFF., Novák István munkavez. Sopron Pft. Főn., Béres János polgárvéd. törzsparancsnok, Zalaegerszeg, Korencsi János alvázlakatos csop. vez., Miskolci Jj. ÜV. Szikora Zoltán tervező csop. vez., Vasúttervező ÜV., Belházi Gyuláné előadó, I/3. szakoszt., Csabai István művez. Gépjavító ÜV., Parádi Józsefné előadó, BVKH., Garami Lászlóné titkárnő, I/8. szakoszt., Lenzser István kirend. vezető, Utasellátó ÜV., Bánki József főn. vez. Gépjavító Osztószertár, Rácz Eszter gazd. vez., Vasútforg. Technikum, Petrásovits István gyáregység vez., Dunakeszi Jj. ÜV., Wolner János lakatos csop. vez., Józsefváros Pft. Főn., Egri János vonalellenőr, Jobbparti Bizt. berend. Fennt. Főn., Pósa István tvg. vez., Miskolc Ép. Főn., Bosnyák Géza műszerész Miskolc TBFF., Pogony Tibor műszerész, Debrecen TBFF, Tacsi Imre motorkenő, Debrecen fth., Katona János okt. tiszt, Dombóvár Pályafennt. Főn., Balla Ilona előadó, szegedi ig., Boros Józsefné, terv és munkaügyi ügyint., Hódmezővásárhely, K. Veress Dénes vasútőr parancsnok Dunakeszi Jj. ÜV., Kréger János lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. ÜV., Pavlyuk Miklós főelőadó Tud. Kut. Int., Vass János előadó, Gazd. Hiv., Szijártó István főelőadó, I/8. szakoszt., Pataki András függ. csop. vez. Kitérőgyártó ÜV., Bodzás Lajos anyaggazd. Jegynyomda Főn., Pinczés Jenő főelőadó I/9. szakoszt., Fatér Gyula főelőadó, Járműjavító oszt., Kelemen Sándor bognár csop. vez., Szolnok Jj. ÜV., Balkovics Mihály lakatos, Szolnok Pft. Főn., Várkonyi Sándorné számlavez., Miskolc Gömöri pu., Sivák István vonatvez. Szerencs, Titonelli Lajos rakodómunkás brig. vez., Debrecen, Szabó Imre armatúra esztergályos, Szombathely Jj. ÜV., Kolonics Gyula irányító művez., Szombathely Jj. ÜV., Szabó Józsefné bérelszámoló ell., Debrecen fth., dr. Németh Istvánné előadó Nyugdíj. Hiv., Sipos Béla előadó, Közp. Számvit. Főn., Gazdag László előadó, budapesti ig., Szedlár István lakatos, Északi Jj. ÜV., Szauer Ferenc géplakatos, Landler Jenő Jj. ÜV., Aczél Gusztávné előadó, Bp. Számvit. Főn., Kovács Lászlóné gépíró, I/4. szakoszt., Debreceni József kazánkovács csop. vez., Debrecen Jj. ÜV., Zakar József segédmunkás csop. vez., Székesfehérvár Jj. ÜV., Benedek István főelőadó, I/8 szakoszt., Várkonyi János beruházási előadó, Miskolc Jj. ÜV., Balogh János főelőadó, Anyagell. Ig., Horváth Lajos bádogos csop. vez. Szombathely Jj. ÜV.

Az utolsó pihenő

A nyulánk, fekete hajú, örökké vidám, kedves fiú, Alexander, Bulgáriából jött. A parancs, a kegyetlen, öldöklő háború a családjától, a hazájától őt is elszakította.

Európa akkor valóságos vándorút volt. Pihenőkkel, harcokkal, örömmel és könnyekkel tarkitva. Az a kedves kis Dráva menti falu, ahová a háború utolsó hónapjaiban Alexander alakulata is megérkezett, e hosszú vándorútnak egy pihenője volt. Az utolsó pihenő.

A fegyverek zaja, az ágyúdörej már napról napra halkult. De a Balaton partján, a Nyugat-Dunántúlon még a halál kacagott. A fasizmus utolsó erőlködése, haláltusája volt az.

A kis ormánsági faluban mindebből azonban már semmit sem éreztek. A Dráva mentén véget ért a harc.

Tavasz volt. Hosszú évek után az első, békés tavasz. A bolgár katonákat a házakhoz szállásolták el. Kinél, mennyi hely akadt.

Alexander a szófiai vasútmérnök barátjával és harcostársával, Ilijával egy háromtagú családhoz került. A családfő maga is háborút járt. S mert úgy hozta a sors, hogy 1944 novemberében a Dráva mentén szolgált, ennél tovább nem is ment. December 4-ig, amíg a szovjetek bejöttek, háza padlásán bújt el.

A két katona és a családfő, a kis fekete bajszu ácsmester, hamar megértették egymást. A fiatal feleség, s a 10 éves gyerek csak lassan barátkozott meg az idegenekkel.

Alexander úgy mondta: csak pár napig lesznek ott, aztán mennek tovább Berlin felé. A parancs azonban késett. S az első hónap eltelte után Alexander és Ilija már a családhoz tartozott. Együtt ettek, ittak, s együtt kacagtak is, mert a vidámságból minden estére jutott. A házigazda kifogyhatatlanul szórakoztatta őket. Csak akkor csitult a jókedv, ha a távoli családról, az otthonról esett szó. Alexander ilyenkor a gyereket kereste, ölébe vette és fájó, szomorú hangon dúdolni kezdett.

Az övéire gondolt. A fiára, aki apját várja, a feleségére, aki ilyen messze is megkereste levelével. Alexander szerette az életet, s talán azért is volt annyira türelmetlen. Mindennap menni akart. Ott akart lenni a befejezésnél.

— Alexander várni nagyon, hogy nyemci kaput — mondta —, és siet haza Szófiába, mert várja a család, a gyerek, a feleség, és a mama.

Szófia. Sokat beszélt a városról, munkájáról és a félbehagyott tervekről, amelyeket majd a háború után folytat. Vasúti tervezőmérnök volt. S a várakozás napjaiban, a tízéves gyereknek sokat rajzolt. Füstös masinát, épületeket és síneket. Szabad idejében ezzel szórakozott. S a gyerek csak nézte, kitágult szemekkel és örökké mellette, körülötte járt.

Közel másfél hónapig éltek így együtt, amikor megjött a parancs. A háború már német földön dúlt. Az utolsó bevetésnél, az utolsó ütközetnél rájuk is szükség volt.

Alexander boldog volt. Most már tudta, nem tarthat soká. A család mindhárom tagja a falu főterére kísérte őket.

— Ha a háborúnak vége, mi jönni erre és meglátogatni benneteket — mondta búcsúzóul Alexander.

— Visszavárunk mi is — válaszolta a családfő.

— Siess vissza Alexander bácsi és rajzolj olyan szépeket! — kiáltotta a gyerek.

S ő integetett mosolyogva, mint aki nem a harctérre, hanem haza megy.

Nem múlt el nap, hogy a kis család tagjai ne emlegették volna Alexandert. Vajon merre jár? Mit csinál? Él-e? Visszajön-e?

Május 20-át írtak, a háború már régen véget ért. A tavaszi nap úgy ragyogott a dunántúli égbolton, mint még soha. Ők hárman ezen a napon is — a fő utcát lesték. Vajon jönnek-e?

— Visszajön, higgyétek el — mondta az apa —, mert aki szereti az életet, nem halhat meg. Alexander pedig szeretett élni.

Már későre járt az idő — amikor a konyhaajtón kopogtattak s megjelent a halk szavú, csendes barát, Ilija.

— Ilija! Ilija! Hol van Alexander? — kiáltották egyszerre.

Az alacsony, zömök, szótlan katona közelebb lépett.

— Alexander? — kérdezte szomorúan. — Alexander nincs, meghalt. Én állni mellette utolsó perc.

S amikor a kis családra nézett, két szeme sűrűn könnyezett. S vele együtt sírt a három másik is.

Szerényi József

Kubából jöttem...

Laky Károly, a BVSC vízilabda vezető edzője beszél egyhónapos külföldi útjáról és Szőnyi úti terveiről

Fehér asztal mellett ültünk a minap a Budapesten vendégeskedett kubai vízilabdázókkal, akik rövid magyarországi edzőtáborozásuk során több mérkőzést vívtak hazai együttesekkel. Dús programjuk jegyében találkoztak a felnőtt és az ifjúsági válogatottal, az utánpótlás együttesével és Szolnokon a Szolnoki Dózsa csapatával is mérkőztek. Egy-egy ilyen mérkőzésük során nagy figyelemmel fordultak régi ismerősük, *Laky Károly*, a BVSC vízilabda edzője felé. *aki márciusban egy hónapot töltött Havannában, s segédkezet nyújtott a kubai úszó- és vízilabdasport megszervezéséhez.*

— *Tizenegy főből álló csapattal jöttünk Magyarországra* — kezdte beszélgetésünket *Alberto Amaya*, a kubai úszószövetség elnöke, a küldöttség vezetője. — *Játékosaink valamennyien fiatalok, 15—21 évesek, a válogatott együttes tagjai.* Európai útunk első állomása Budapest volt, Magyarországról még Romániába és a Szovjetunióba is utazunk, hogy megismerkedjünk az európai klímával és az európai vízilabdajáték színvonalával. Vízilabdázóink előtt jelentős cél lebeg: *ebben az évben Porto Ricóban, a Közép-Amerikai Játékok során szeretnénk a részvevő hét vízilabda válogatott küzdelemsorozata után az első, vagy a második helyen végezni.* A jó felkészüléshez, úszó- és vízilabdasportunk jövőjének kiépítéséhez egyébként nagy segítséget adott Laky Károly, aki ötnapos tanfolyamot tartott edzők számára, s ezzel megalapozta a szakemberképzést ebben a nálunk sokáig elhanyagolt sportágban.

— *Egyhónapos kubai működésem tulajdonképpen tapasztalatátadás volt* — kapcsolódott a beszélgetésbe Laky Károly. — *A kubai vízilabdázók csehszlovák edzőjével, Scavnicky Bartolomejjel együtt avattuk be a vízilabdasport rejtelmeibe a meghívott majd félszáz szakvezetőt.*

A magyar vízilabdasport annyi nagy sikerének kovácsa, aki húsz esztendeje vezeti a BVSC vízilabdasportját, s közben mint az egyesület vezetője is tevékenykedett, elmondta, hogy Kubában ma már négy osztályban 12—12 csapat küzd a győzelemért és a helyezésekért. Az egyes osztályokba a megyei bajnokságok legjobb csapatait gyűjtötték össze, s a múlt esztendőben a magasabb és alacsonyabb szintű bajnokságokban 166 csapat 1757 játékosát tartották nyilván.

HÉTSZÁZ USZODA ORSZÁGA

— *A megtanulható erények: az állóképesség, a gyorsaság és a technikai elemekben való otthonosság tekintetében szépen fejlődnek a kubai vízilabdázók* — mondta Laky Károly. — Ami nagyon hiányzik még játékukból: a rutin, a taktikai érettség, amelyet csak abban az esetben sajátíthatnak el, ha minél több mérkőzést játszanak külföldön. Otthon csak edzeni lehet, mérkőzni azonban — ellenfelek hiányában — kevéssé. Ezért lehet a kubaiak további fejlődése szempontjából nagy jelentősége a mostani európai kirándulásnak.

Laky azt is elmondta, hogy a lehetőségek a sportág további fejlesztésére adottak, hiszen csak *Havannában 117 uszoda van, Kubában pedig 700 ilyen sportlétesítményt számolnak.*

Négyhetes kubai élményeiről Laky Károly az elragadtatás hangján beszélt. A hősies múltú sziget lakói rokonszenvesek, vendégszeretőek. A tengerparton a 22 emeletes modern Riviera Szálló egyik lakója volt a magyar sportember.

CASTRO A SPORTOLÓK KÖZÖTT

— *Nagy érdeklődéssel fordultam Kuba sportélete felé* — folytatta. — *Az ország legnépszerűbb sportja kétségtelenül a baseball, amelynek egyik általam is látott bajnoki rangadó mérkőzését 45 000 néző tekintette meg a Latino Americano stadionban. Ezen a találkozón is jelen volt Fidel Castro, a kubai nép vezére,* aki a mérkőzés után maga is lement a játéktérre és örömmel hódolt kedvelt sportjának. Egy másik alkalommal az ország vezetői, miniszterei és egyéb méltóságai az ország sportolóival találkoztak ugyanebben a stadionban. A beszédek elhangzása után, este 9 órától éjszaka fél 3 óráig baseball következett, amelyben *Fidel Castro ismét bebizonyította e sportágban elsajátított kiváló tudását.*

Kuba egyébként ebben a sportban az élen áll. Azelőtt valósággal „exportálta" a legjobb baseball-játékosokat, s most az észak-amerikai liga profi együttesei között a legjobb csapatként tartják számon.

Laky Károly elmondta, hogy Kuba a megváltozott politikai helyzet miatt *elég nagy szakemberhiánnyal küzd*, de az utóbbi időben sokat tett azért, hogy javítson hátrányos helyzetén. Ezt célozza a kelet-európai és köztük egész sor magyar edző meghívása. Szintén Budapestre látogatott a kubai labdarúgó-válogatott is, amely mellett két magyar edző: *Kósa Károly* és *Mohácsi László* végez értékes munkát. Van a kubaiaknak magyar vívóedzőjük is, a sokszoros bajnok *Palócz György* személyében, míg az úszópalánták és a tehetséges fiatalok oktatásában *Ferenczi Emilné* végez figyelemre méltó munkát. Férje egyébként egy épülő gyár beruházási munkálatai körében tevékenykedik.

TEHETSÉGES FIATALOK

Laky — mint vezető edző — teljes szívvel munkálkodik a BVSC vízilabdasportjának felmelésén. Edzői működésének első három esztendejében a vasutascsapat még a második osztályban szerepelt, majd azután felkerült a sportág élvonalába. Ott van ma is.

— *Tavaly a hatodik helyen végeztünk* — mondta kérdésünkre. — *Az idén szeretnénk előrelépni. A jó munka megalapozását érezzük. Jelenleg öt serdülő, két ifjúsági és egy utánpótláscsapatunk van az élvonalbeli együttes mellett.* Idén megkezdtük a vízilabda-iskolai oktatást is, s reméljük, hogy szép számmal jönnek majd fel belőlük tehetséges vízilabdázók. Edzőinkkel: *Patyi Györggyel, Kemény Ferenccel, Katona Andrással és Konrád I. Sándor dr.-ral* egyaránt azon vagyunk, hogy minél több olyan fiatal tehetség kerüljön fel az élvonalba, mint a két Németh testvér, Hecsey, Kardos és a többiek, akik amellett, hogy tagjai az ifjúsági válogatottnak, nagy ígéretei a vasutas vízilabdasportnak is.

Maros László

Vádoljuk az imperializmust!

A vietnami agresszió mély felháborodást vált ki országszerte. A tiltakozásból, az együttérzésből a vasutas dolgozók, a vasutas fiatalok is részt vállalnak. Az elmúlt napokban a *Keleti pályaudvar* KISZ-bizottsága, a budapesti Igazgatóság és a MÁV Tisztképző Intézet fiataljai ifjúsági nagygyűlést szerveztek, ahol tiltakoztak a vietnami háború ellen. A vasutas fiatalok nagygyűlésén *Siffer Pál* filmrendező tartott beszámolót, aki nemrég tért haza Vietnamból. Az előadás után pedig levetítette a Vietnamban készített *„Ilyen ez a háború"* c. dokumentumfilmjét.

A Szolnoki Pályafenntartási Főnökség VI/A. gépesített pályafenntartási egységének KISZ-fiataljai április 3-án, vasárnap *vietnami műszakot* tartottak. A vasárnapi műszak alatt 300 vágányfolyóméter hoztak rendbe és 460 darab aljat mozgattak meg. A műszak termelési értékét, 4000 forintot, a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel.

A debreceni járműjavító dolgozói a különböző műhelyekben megtartott békegyűléseken tiltakoztak az amerikai agresszió ellen. Együttérzésüket fejezték ki a hős vietnami néppel és az üzem dolgozói egy vasárnapi műszak bérét, 40 000 forintot ajánlottak fel a szabadságukért harcoló vietnami népnek.

A gőzmozdony-osztályon megtartott szolidaritási gyűlésen a debreceni Orvostudományi Egyetemen tanuló külföldi diákok képviseletében megjelent és felszólalt *Khalifer Nasszer* ománi diák. A gyűlés után a vendég az Egyetértés kazánkovács szocialista üzemrészben tett látogatást, melynek végén bejegyezte nevét az üzemrész díszkötéses naplójába.



Khalifer Nasszer bejegyzi látogatását az Egyetértés kazánkovács szocialista üzemrész naplójába
(Seres László felvétele)

Svéd szakszervezeti tanulmányi delegáció járt hazánkban

Április 18—22 között a szakszervezet elnökségének meghívása alapján *40 tagú svéd vasutas küldöttség tartózkodott Magyarországon.* A Göteborgból jött, főleg mozdonyvezetőkből álló csoport — egyrészük szakszervezeti aktivista — három napon át előadásokat hallgatott és konzultált a magyar szakszervezetek szervezeti felépítéséről, a szociális kérdésekről és a magyarországi életviszonyokról. Ezenkívül ellátogattak a ferencvárosi pályaudvarra, a budakeszi tüdőszanatóriumba és a BVSC Szőnyi úti sporttelepére is.

A szerkesztőség üzeni

Vas István Rákosrendező, Szládi Sándor Szeged, Felvégi István Hámán Kató tér., Dancs József Tapolca, Molnár Árpád Bp., Vojtkó István Balassagyarmat, Bakó János Miskolc, Foki István Bp., Uglyai Sándor Nyékládháza, Keresztesy József Gyoma, Tóth Endre, Németh Sándor MÁV Közp. Szertár, Czeglédi Sándor, Volosinovszki János Debrecen, Kiss Lajos Alsóőrs, Szentgáli István Gyöngyös, Boldizsár Gyula Békéscsaba, dr. Farkas László MÁV Péceli Továbbképző Kórház, Szűcs Ferenc Hatvan, Gábor Béla Mezőhegyes: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Urbán Lajos Miskolc, Varga Károly, Foki István Bp., Bíró János Cegléd, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Lakatos Károly Kevermes; **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

— **Szépülnek a balatoni állomások.** Alsóőrs állomáson 112 higanygőzlámpát szereltek fel. Korszerű fénycsővilágítást kapott Káptalanfüred állomás is.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Gyáli úti 1 szoba-konyha speizos, kertes szolgálati lakásunkat, plusz adunk a József körúton 2 szoba komfortos lakást. Cserébe kérünk egy két vagy háromszoba összkomfortosat. Érdeklődni lehet: Fischer István, Bp, IX., Gyáli út 13/27. 1. ajtó, egész nap.

— **Kazincbarcikai** 2 szoba-hallos, összkomfortos, tanácsi, távfűtéses, nagyméretű, földszinti, modern lakásomat elcserélném szegediért, vagy Szeged környékiért, esetleg Budapest vagy Budapest környékiért. Cím: Szeged, MÁV Igazgatóság, M. S. Lenin krt. 30. III. 12.

— **XIII. kerületi** 1 szobás, utcai, parkettás, gázos félkomfortos, plusz külön fürdőszobás lakást adok. Kérnék Alsógöd környékén, vagy Nagy-Budapesten 2 szobás, kertes házat. Cím: Bp, XIII., Szegedi út 9/b. III. 22.

— **Elcserélném** kettőszoba. összkomfortos, kertes, telefonos, MÁV villalakásomat, kettő egy-egy szobásra. Cím: Budapest, XIV. Szegedi út 74. Érdeklődni: naponta 8—10-ig. vagy 20—22 óráig 206—894-es telefonon.

HÍREK

— **Jó az együttműködés a** debreceni járműjavító és Debrecen III. kerületi Tanácsa között. Legutóbb a III. kerületi Tanács négyes névadó ünnepséget tartott a járműjavító kultúrotthonában. Mind a négy újszülött vasutas szülők gyermeke.

— **Emlékérmet kaptak** a 10, illetve 15 éve eredményesen dolgozó tanácstagok a Gyöngyös Városi Tanács Végrehajtó Bizottságától. A kitüntetettek között van Gulyás Elemér, Szentgáli István, Nagy Béla és Varga Lénárd, a MÁV Kitérőgyártó ÜV négy dolgozója is.

— **Megnőtt a továbbtanulók száma a debreceni járműjavítóban.** Jelenleg 50 dolgozó képezi magát a különböző oktatási intézményekben. Legtöbben gépipari technikumba járnak. A technikum és a járműjavító között egyébként baráti kapcsolat alakult ki. Az iskola megszervezte a gyengébb tanulók korrepetálását is.

— **Két korszerű főzőüstöt kapott Békéscsaba állomás üzemi konyhája.** Azóta javult az ételek minősége, a szűk, zsúfolt étkezőre azonban még mindig panaszkodnak a dolgozók.

— **35 liter vért adott 110 véradó** a Péceli MÁV Továbbképző Kórházban. Az önkéntes véradókat a kórház vöröskeresztes aktivistái a község lakói közül szervezték.

— **Oklevéllel és vándorserleggel tüntette ki** a IX. kerületi KISZ-bizottság a MÁV Központi Szertár Kandó Kálmán ifjúsági brigádját abból az alkalomból, hogy a vállalati brigádversenyben ők végeztek az első helyen. Rajtuk kívül még 3 brigád nyerte el a szocialista brigád címet.

— **Vietnami műszakot tartottak Mezőhegyesen** a szegedi pályafenntartási főnökség XII. pályamesteri szakaszának dolgozói. A műszak termelési értékét, 4350 forintot a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel.

— **Túlteljesítették az első negyedévi élüzem-célkitűzéseket** Rákosrendező állomás dolgozói. A tehervonatok átlagos terhelését 101, a kocsitartózkodási időt 95,3 százalékra teljesítették. A tehervonatok menetrend szerinti indításánál 74,5, a raksúlykihasználásánál pedig 98,7 százalékos eredményt értek el.

Köszönetnyilvánítás. Mindazoknak, akik feleségem elhunyta alkalmából részvétüket fejezték ki, illetve utolsó búcsúztatásán jelen voltak, ezúton is köszönetemet fejezem ki. Gyenge Kálmán.

Felhívás!

A MÁV Tisztképző Intézet 1935/36. tanévben végzett hallgatói 30 éves találkozóra készülnek. Kérjük azokat a volt hallgatókat, akik a találkozón részt kívánnak venni, részvételüket írásban vagy telefonon jelentsék be a következő címre: Égeni Attila, MÁV Utasellátó, Bp. V., Veres Pálné utca 24. Telefon: 186—227, üzemi 41—05.



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
Bankszámlaszám: 75.915.001—K 95
Szikra Lapnyomda

Demokratikus jog



— *Kénytelen vagyok itt megmondani a magamét a férjemnek, mert otthon nem kapok szót*

Kevés a fiatal



— *Azért vagyok én az úttörővasúton, mert a fiatalabbak a nagy vasúton vannak*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. MÁJUS 15.

A vasútegészségügy és a társadalombiztosítás helyzete a központi vezetőség előtt

A szakszervezet központi vezetősége május 13-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Végh Lajos* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár.

Végh Lajos megnyitója után a központi vezetőség megtárgyalta a *Vasútegészségügyi szolgálat helyzete* című anyagot, melynek előadója *dr. Soproni József*, a KPM I/3. szakosztályának vezetője volt. A szakszervezet társadalombiztosítási munkájáról *Krekó Ferenc*, a társadalombiztosítási osztály vezetője tartott vitaindító előadást.

Lapunkban most a vasútegészségügyi szolgálat helyzetéről adott jelentést közöljük kivonatosan. *(A társadalombiztosítási munkáról szóló beszámolót legközelebbi számunkban ismertetjük.)*

A jelentés bevezetőjében a vasútegészségügyi hálózat rendszerével foglalkozik, majd a megelőző egészség- és járványvédelem kérdéseit taglalja. A szakmai kollégium határozata alapján a 3. szakosztály felülvizsgálta az A/2. számú utasítás egyes — főleg a felvételt orvosi vizsgálatokat szabályozó és a munkaköri besorolásra vonatkozó — rendeleteket. A felülvizsgálat során megállapították, *hogy főleg a felvételi orvosi vizsgálatokat szabályozó, valamint a munkaköri besorolást megállapító rendelkezések már nem felelnek meg a korszerű követelményeknek.* Ezért az

újfelvételes munkavállalókkal és a régi dolgozókkal szemben támasztott látás- és hallásélességi követelményeket módosították.

Főleg a vasút szolgálatában előregedett dolgozók érdekében és a megfelelő utánpótlás biztosítása végett mérsékelték a munkaköri csoportbesorolásokra meghatározott szigorú előírásokat.

Az alkoholszondás ellenőrző ittassági vizsgálatok korábban csak a végrehajtó forgalmi és vontatási szolgálatra érvényes rendszerét 1965. szeptemberétől kiterjesztették a nagyobb üzemekben foglalkoztatott és a fontosabb csomópontokon szolgálatot teljesítő dolgozókra is. *Az egészségre ártalmas munkakörben dolgozók időszakos vizsgálatait 1966-tól kezdve a MÁV mozgólaboratórium útján, a helyszínen ejtik meg* s azok eredményeit a szolgálati főnökséggel azonnal közlik. Ezzel az érdekelt dolgozókat sok utánjárástól kímélik meg.

Az üzemorvosok munkájával foglalkozva a jelentés leszögezi, *hogy tevékenységük egyre inkább a megelőzést szolgálja.* Feladatukká tették a serdülőkorúak, idősebbek, csökkent munkaképességűek, egészségre ártalmas munkakörben dolgozók és egyes idült betegségben szenvedők gondozását. Mind nagyobb súlyt helyeznek a munkahelyek, szociális és jóléti intézmények ellenőrzésére és a gondozási munkára.

Munkájukat hátráltatja több helyen

a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottságok hathatós támogatásának hiánya,

főleg a könnyebb munkahelyek biztosítása, és az egészségügyi felvilágosító munka vonatkozásában. *Az üzemorvosi szolgálat fejlesztését továbbra is központi kérdésnek tekintik,* s részben új üzemorvosok beállításával, részben új rendelő helyiségek létesítésével továbbfejlesztik.

A jelentés beszámol arról, hogy 1946-tól folyamatosan kiépült az üzemi fogászati rendelők hálózata. 1965-ben új fogszakorvosi rendelő nyílt *Komáromban* és nyílik 1966-ban *Nagykanizsán, Dombóvárott és Kaposvárott.*

Továbbiakban a betegállományba vétel, a járó- és fekvőbeteg-ellenőrzés kérdésével foglalkozik a jelentés, majd részletesen taglalja a betegszázalék alakulásának okait. Leszögezi, hogy *a vasútegészségügyi szolgálat a szakszervezettel együtt azon munkálkodik, hogy a betegszázalék alakulását az elfogadható keretek közé szorítsa vissza,* természetesen a valódi betegek érdekeinek sérelme nélkül.

A gyógyító orvosi szolgálat kérdéseiről szólva megemlíti a jelentés, hogy minden erőfeszítés és bővítés ellenére *súlyos gondot okoz az idős, gyakran betegeskedő nyugdíjasok és családtagok kórházi elhelyezése,* akiknek betegsége huzamosabb kezelést és ápolást igényel. A központi MÁV rendelőintézet betegforgalmával foglalkozva leszögezi, hogy *a zsúfoltság csak új rendelőintézet építésével szüntethető meg.* Ennek beruházási programját a KÖZTI most dolgozza ki.

A gyógyszerellátás kérdéséről szólva megállapítja a jelentés, hogy nagymértékben sikerült a MÁV Kórház házi gyógyszertárát tehermentesíteni. *1965-től ugyanis a kórházban és a rendelőintézetben felírt vényeket a külső gyógyszertárak is beváltják.* A cukorbetegségben szenvedők gyógyszerellátásának megkönnyítése érdekében olyan intézkedés van folyamatban, hogy a vényeket bármelyik gyógyszertárban beválthassák.

Továbbiakban a vasútegészségügyi szolgálat fejlesztési irányával foglalkozik a jelentés.

A harmadik ötéves tervben a lehetőségekhez mérten be kell fejezni a vasútegészségügyi hálózat legfontosabb létesítményeinek építését.

Ennek keretében meg kell építeni *az új debreceni rendelőintézetet.* Még 1966-ban a *tuzséri* üzemorvosi rendelőt és a *záhonyi* rendelőintézetet. Fejleszteni kell az utókezelést, a gondozást és a rehabilitációt. Idült betegek gondozására alkalmassá kell tenni az igazgatósági székhelyeken levő rendelőintézeteket. A tervekben szerepel a Harkányi MÁV Gyógyház gyógyintézetté fejlesztése. A távlati tervekben szerepel a fekélybetegségben, idült légzőszervi megbetegedésben szenvedők és szívbeteg dolgozók részére *egy-egy saját kezelésében levő gyógyház építése.* Az üzemorvosi hálózat továbbfejlesztése különösen kisebb szolgálati helyek dolgozóinak ellátására vonatkozóan kell hogy bővüljön.

Az üzemi nyitott szakrendelést az eddigi kedvező tapasztalatok alapján tovább szélesítik. Ezáltal *a vasutasok családtagjai a lakóhelyükhöz közel részesülhetnek majd szakorvosi ellátásban.* Az idős betegek elhelyezésére szolgáló szociális otthon létesítése a szakszervezettel közös erőforrásból, napirenden szerepel.

Végül a szakszervezet segítőkészségéről szól a jelentés mind erkölcsi, mind anyagi vonatkozásban, kérve a további hathatós támogatást.

MÁJUS 22-ÉN LÉP ÉLETBE AZ ÚJ MENETREND

A népgazdaság tervei szerint a vasútnak 1966-ban *418,5 millió utast kell elszállítania.* A belföldi forgalom mellett az idegenforgalom is mind nagyobb feladat elé állítja a vasutat és a vasutasokat. Az új menetrend, amely május 22-én lép életbe, számol a megnövekedett feladatokkal.

A nemzetközi vonatok menetrendje, amely 1965-ben első ízben készült két évre, ma is érvényes.

Ezért a nemzetközi vonatok közlekedésében nem lesz jelentősebb változás.

A Magyarországot érintő, várhatóan növekvő nemzetközi idegenforgalmi igényeknek megfelelően azért bővült a nemzetközi forgalom.

A nyári főidényben *Budapest—Nyugati pályaudvarról* 7,15 órai indulással új gyorsvonat közlekedik *Sturovo—Prága—Drezdán* át *Lipcsébe.* Ellenirányból 22,53 órakor érkezik vonat ugyancsak a Nyugati pályaudvarra.

Az elmúlt évben a Budapest—Nyugati pályaudvar és Berlin között a *Metropol* gyorsvonat csak a nyári fő idényben közlekedett. A növekvő igények miatt ez a vonatpár az idén április 1-től október végéig közlekedik.

A *Wien—Budapest expressz* a nyári fő idényben ismét *Wien—Westbahnhof* és *Budapest—Keleti pályaudvar* között közlekedik, kedvezőbb átszállási lehetőségekkel. Vasárnap ezzel a vonattal közvetlen kocsik közlekednek Wienből Budapest Kelenföldön át Siófokig.

A *Budapest—Moszkva* között közlekedő gyorsvonat mentesítésére a nyári főidényben hetenként négyszer a Budapest-Nyugati pályaudvarról az 1710 és az 1705-ös számú gyorsvonatokkal *Budapest—Csap* között közvetlen kocsik közlekednek megfelelő átszállási lehetőséggel Moszkva, illetve visszaútban Budapest felé.

A *Budapest—Belgrád* között közlekedő nemzetközi vonatok forgalmában nem lesz különösebb változás. A *Budapest expressz* és a nemzetközi vonatok mentesítésére a határforgalomban, Kelebia és Röszke átmenetekben két új közvetlen személyvonat összeköttetés létesül.

A belföldi távolsági forgalomban elsősorban a már közlekedő vonatok gyorsítására és az átszállás nélküli közvetlen forgalom bővítésére törekedett a 8. szakosztály. A menetrendi intézkedéseket

a közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően a gazdaságosságra való törekvés jellemzi.

Ez főként a mozdonyok és a személykocsipark optimális felhasználásánál mérhető le. A vonatforgalom gyorsítása ugyanis a villamos és a nagy teljesítményű Diesel-mozdonyvontatás kiterjesztésével valósul meg.

Miskolc és Szerencs között a villamos vontatás bevezetésével *mintegy 15 perccel rövidül a menetidő.* A záhonyi fővonalon a gyors- és a távolsági személyvonatok továbbítását egyaránt M61-es Diesel-mozdonyokkal tervezik megoldani. A dieselesítéssel amellett, hogy *jelentősen meggyorsul a távolsági személyvonatok közlekedése, új, átszállás nélküli közvetlen összeköttetések is létesülnek.* A gyorsítás eredményeként

Budapesttől Debrecenig egy órával, Nyíregyházáig másfél órával, Záhonyig mintegy két órával csökken az utazási idő.

Ezen a vonalon a személyforgalom átszervezésével egy pár vonattal csökken az éjszakai távolsági forgalom.

Az új menetrendben javul a gyorsmotorvonatok közlekedése *Budapest—Szeged,* illetve *Hódmezővásárhely, Budapest—Békéscsaba* és *Békéscsaba—Dombóvár* között. Nyáron Budapest—Békéscsaba között a *Wiener Walzer* belföldi utasforgalmának mentesítésére a Budapest-Keleti pályaudvarra 13 órára érkező és ellenirányba 14,02 órakor induló gyorsmotorvonatok közlekednek.

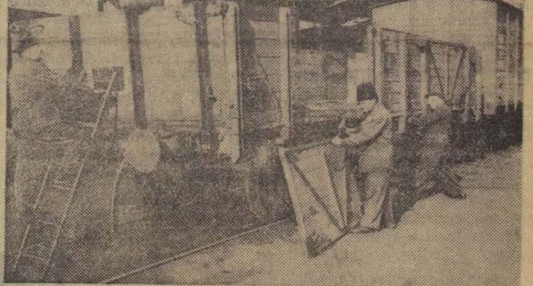
A Balaton két partjának személyforgalmában az idén nem lesz különösebb változás. Ami új: *a Balaton déli partján a főidényben hétköznap 2 darab, a munkaszünetes napokon pedig 4 darab középteljesítményű Diesel-mozdonyt állítanak forgalomba.* Ezenkívül nagy teljesítményű Diesel-mozdonyok is továbbítanak személyszállító vonatokat.

Ezek az intézkedések a menetrendi helyzetet nem befolyásolják, ugyanakkor lehetővé teszik nagyobb szerelvények közlekedtetését és növelik az utazás kulturáltságát.

A menetrendi változások közül csak a legfontosabbakat soroltuk fel. De ebből is kitűnik, *hogy tovább növekednek feladataink a gyors és biztonságos közlekedés megteremtését és a kulturált utazást illetően.* A nagyobb követelményeknek a vasút csakis úgy tud megfelelni, ha a vasutasok minden szolgálati helyen, de különösen *a határállomásokon, a budapesti személypályaudvarokon és a nagyobb vidéki csomópontokon* biztosítják a menetrendszerű közlekedést, s a pályaudvarok, az állomások, a személykocsik tisztántartásáról sem feledkeznek meg.

Visi Ferenc

A IX. pártkongresszus tiszteletére



A szolnoki fűtőház kocsijavító bognár-brigádja a pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy éves selejtezési tervüket a IX. kongresszus kezdetéig befejezik. A képen Stadler Lajos brigádvezető, Veres János, Bene József és Szépkis Sándor látható munka közben

(Tőzsér Ernő felvétele)

A *szolnoki fűtőház* dolgozói a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy a menetrendszerűség betartása mellett a szénfogyasztást 2 százalékkal csökkentik. A mozdonyjavító csoport azt tűzte célul, hogy a ferencvárosi fűtőház állagába tartozó két mozdony időszakos javítását elvégzi, a kocsijavító részleg pedig vállalta, hogy 103 százalékra teljesíti a részlegvizsga tervét.

A Záhony térségében dolgozó vállalatok, a MÁV Vasútterv. ÜV., a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, a Szabolcs-Szatmár megyei Állami Építőipari Vállalat, a Betonútépítő Vállalat, az ÉM. Csőszerelő és Villanyszerelő Vállalatának párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői, az MSZMP IX. kongresszusa tiszteletére *szocialista szerződést kötöttek a határidő lerövidítésére.*

Az érdekelt vállalatok elhatározták, hogy Záhony II. kapujában egy fontos műtárgy építését november 30 helyett augusztus 30-ra befejezik.

A *Központi Szertár* dolgozói elhatározták, hogy 2,2 milliós elfekvő készletükből az év végéig *1,5 millió forint értékű anyagot értékesítenek.* Vállalták továbbá, hogy a szükséges anyagokat mindenkor pontosan a szolgálati helyekre szállítják. Anyagellátási tervüket 80,5 százalékról 82 százalékra növelik, a kocsitartózkodási időt pedig 30 perccel csökkentik.

Az első negyedév mérlege

A vasút 3 százalékkal több árut szállított a bázisidőszaknál

A vasút 1966. első négy hónapjában kielégítette a szállítási igényeket. Az első negyedévben elszállított árusúly *mintegy 3 százalékkal haladta meg a bázisidőszak eredményét.* Az áruszállítási teljesítmény, a díjszabási árutonnakilométer, egyrészt az átlagos szállítási távolság, másrészt az elszállított árusúly növekedése folytán *az előző évihez viszonyítva 6,5 százalékkal javult.*

Kedvezően alakultak a személyszállítási teljesítmények is. A legfontosabb műszaki-gazdasági mutatóknál ugyancsak teljesítettük a célkitűzéseket.

Márciusban a személyszállító vonatok 96,78, a tehervonatok 73,24 százaléka közlekedett menetrend szerint.

A tehervonatok átlagos terhelése 1,92 százalékkal haladta meg az előirányzottat. A teherkocsik statikus terhelésénél 100,63 százalékos eredmény született.

Az igazgatóságok márciusi munkáját a hálózati szállítási igények kielégítésére való törekvés jellemezte. *Különösen kiemelkedő eredményt ért el a budapesti igazgatóság.*

Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével a vasút területén is *fokozottan előtérbe kerül a gazdálkodás hatékonyságának növelése.* Az igazgatóságok versenyének célkitűzései minden területen összhangban vannak a feladatokkal, s az eredmények is híven tükrözik az elvégzett munkát, a vasút teljesítményét.

Az igazgatóságok 1966. márciusi eredményei és a jó teljesítményekért járó jutalomösszegek az alábbiak szerint alakultak:

Budapesti igazgatóság	**103,43%**	**382 000 Ft**
Debreceni igazgatóság	**102,15%**	**110 000 Ft**
Miskolci igazgatóság	**102,68%**	**108 000 Ft**
Pécsi igazgatóság	**101,68%**	**80 000 Ft**
Szegedi igazgatóság	**101,70%**	**80 000 Ft**
Szombathelyi igazgatóság	**102,40%**	**108 600 Ft**

A vasút előtt álló feladatok gazdaságosabb elvégzése megköveteli, hogy az elkövetkező hetekben jobban használjuk ki a korszerű vonóerőt. Egyik legfontosabb feladat

tovább növelni a villamos- és Diesel-mozdonyok elegytonnakilométer teljesítményét, valamint e mozdonyok üzemkészségét.

Az elmúlt hetekben a szolgálati helyeken széles körű versenymozgalom bontakozott ki a IX. pártkongresszus tiszteletére. *A szolgálati és mozgalmi vezetők karolják fel a dolgozók kezdeményezéseit és nyújtsanak segítséget a vállalt feladatok teljesítéséhez,* mert éves szinten csakis így tudunk maradéktalanul eleget tenni személy- és áruszállítási kötelezettségeinknek.

Kapunyitás május 20-án

Az idei *Budapesti Nemzetközi Vásár* május 20-án nyitja meg kapuit. A vásáron *37 ország 1057 külföldi kiállítója vesz részt.* A legnagyobb kiállító a *Szovjetunió,* utána *Lengyelország,* az *NDK* és *Csehszlovákia* következik. A nyugati országok közül 1000 négyzetmétert meghaladó területen állít ki *Anglia, Ausztria, Belgium,* az *Egyesült Államok, Franciaország,* az *NSZK, Olaszország* és *Svédország.*

A magyar ipar szakosított formában vesz részt az idei bemutatón. A legnagyobb szabású a kohó- és gépipar 16 szakosított kiállítása lesz. Láthatjuk majd a vásáron *a Lipcsében aranyérmet nyert termékeket is.* A híradásipar kiállításán ott lesznek az új televíziós készülékek és bemutatják a tranzisztorizált kézi rádiótelefont is.

A könnyűipar pavilonjában az év legszebb termékeit állítják ki. Új üvegpavilont kapott az élelmiszeripar.

A vásár május 20-tól 30-ig áll majd az érdeklődők rendelkezésére.

Nemzetközi szakszervezeti konferencia lesz Budapesten

Louis Saillantnak, az SZVSZ főtitkárának tájékoztatója

Mint legutóbbi számunkban hírt adtunk róla, *Louis Saillant*, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára, aki részt vett az SZVSZ alapszabálymódosító bizottságának budapesti ülésszakán, a tanácskozás után a nemzetközi szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről tájékoztatót adott a magyar szakszervezeti vezetőknek.

Gáspár Sándornak, a SZOT főtitkárának megnyitója után a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára üdvözölte a magyar dolgozókat, majd az SZVSZ végrehajtó bizottságának Ciprusban sorra kerülő üléséről szólott. Beszámolt arról, hogy április elején Prágában tanácskozott a monopóliumellenes tevékenységet összehangoló állandó bizottság, amelynek munkájában olyan szervezetek is részt vettek, amelyek nem tagjai az SZVSZ-nek.

Prágában elhatározták, hogy 1966. december 14-re Budapestre nemzetközi szakszervezeti konferenciát hívnak össze a kereskedelmi és gazdasági kapcsolatok fejlesztésének előmozdítására. Erre a konferenciára nemcsak a szakszervezetek képviselőit hívják meg, hanem gazdasági és műszaki szakembereket is.

A konferencia alapjául az alábbi program szolgál:

1. Meg kell szüntetni a szocialista és a kapitalista országok közötti kereskedelem akadályozó tényezőit.

2. Fel kell számolni az egyenlőtlen kereskedelmi kapcsolatokat a fejlett tőkés országok és a fejlődésben levő országok között. A neokolonialista törekvésekkel szemben el kell érni a kölcsönösen előnyös gazdasági kapcsolatokat, s ezek egyik előfeltételét, a stabil nyersanyagárakat. Politikai és katonai feltételek nélkül kell fejlesztési segélyeket nyújtani a nemrég felszabadult országoknak.

3. Erősíteni kell a fejlett kapitalista országok dolgozóinak monopóliumellenes egységmozgalmait, a monopóliumok hatalmának letörésére államosítani kell a fejlett országokban a kulcsiparágakat.

4. A világ szervezett munkásainak ki kell kényszeríteniük, hogy az *Egyesült Államok* szüntesse meg a *Kuba* és a *Vietnami Demokratikus Köztársaság* köré vont tengeri blokádot, általában is biztosítani kell a tengerhajózás szabadságát, segíteni a fiatal államokat saját flottájuk kiépítésében, hogy megszűnjék függőségük a monopóliumok uralmától. Végül harcolni kell a kapitalista világrendszeren belül megvalósítandó pénzreformért, a dollár és a font hegemóniája ellen.

A vietnami problémát elemezve, Louis Saillant kitért arra, *hogy az amerikai szakszervezetek passzivák, az AFL—CIO vezetői pedig egyenesen támogatói Johnson agressziv politikájának.* Éppen ezért az SZVSZ több szakszervezeti központtal együtt annak lehetőségét tanulmányozza, hogy delegációkat küldenek az Egyesült Államokba és párbeszédet kezdeményeznek az amerikai szakszervezetek vezetőivel. Szólt arról is, hogy a vietnami nép iránti szolidaritás jegyében a szakszervezeti világkonferencia összehívását tervezik.

Beszámolt a főtitkár az SZVSZ vezetőinek a genfi 18 hatalmi leszerelési értekezlet részvevőinél tett látogatásáról, a *Nemzetközi Munkaügyi Hivatallal* folytatott tárgyalásairól, továbbá az SZVSZ és az UNESCO együttműködéséről *néhány olyan országban, ahol az irástudatlanság leküzdéséért indít közös programot a két szervezet.*

Ezután az alapszabály-módosító bizottság ülésszakával foglalkozott Saillant elvtárs. Elmondotta, hogy a budapesti tanácskozáson — valamennyi meghívott fél részvételével — hasznos véleménycserét folytattak, s több kérdésben közelebb jutottak a megoldáshoz. *A célkitűzés az, hogy a kor követelményeinek megfelelően változtassák meg a Szakszervezeti Világszövetség felépítését.* Az SZVSZ szakmai tagozatai 1967-től kezdve önálló alapszabályú szakmai szövetségek lesznek. Szó van arról is, hogy regionális szakszervezeti egységek jöjjenek létre a jövőben.

Befejezésül Louis Saillant megállapította, példákkal alátámasztotta, hogy a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban az utóbbi hónapokban erősödtek az egységtörekvések. Köszönetet mondott a magyar szakszervezeteknek a dominikai sebesültek meghívásáért, majd a résztvevők kérdéseire válaszolt.

Vádoljuk az imperializmust!

Forró hangulatú tiltakozó gyűlést tartottak *a rákosrendezői vasúti csomópont KISZ-fiataljai* a Hámán Kató Fűtőház kultúrtermében. A fiatalok között megjelentek a hazánkban tanuló afrikai és vietnami diákok képviselői is. A nagygyűlésen *Domik Gyula*, a XIV. kerületi pártbizottság titkára szólt a fiatalokhoz. *Lőrincz Endre* és *Gömöri Gyuláné* a csomópont fiataljainak szolidaritását fejezte ki a szabadságáért harcoló hős vietnami népnek. Felszólalt *Do-Huu-Nha* vietnami fiatal is.

A *Rákosi Motorüzem Főnökség* dolgozói vietnami műszakot tartottak. A kocsijavító műhelyben 25 kocsit javítottak meg, ebből 13 részlegvizsga, 3 középjavítás és 9 futójavítás volt. Nem maradtak el a motorjavító műhely dolgozói sem. A vietnami műszak alatt az M 44 050-es mozdonynál töltődinamót cseréltek, a 44 097-es gépnél revíziót végeztek, 3 Bb-motornál pedig különböző javításokra került sor. Az ünnepi műszak alatt még a javítómotorok futópróbáját is megtartották.

A Motorüzem Főnökség dolgozói *778 forint készpénzt fizettek be a vietnami szolidaritási alapra.*

Tegyük szebbé, otthonosabbá gyermekintézményeinket

A Vasuti Főosztály 3. szakosztálya és szakszervezetünk elnöksége 1965-ben is meghirdette a *Tegyük szebbé, otthonosabbá gyermekintézményeinket* versenyt. Az értékelésre az elmúlt napokban került sor. Az első helyre a *Landler Jenő Járműjavító ÜV.* napközi otthona került, második helyen a szombathelyi igazgatóság bölcsődéje, a harmadik helyen pedig a pécsi igazgatóság napközi otthona végzett.

A szakszervezet elnöksége és a 3. szakosztály az első helyezettnek oklevelet és 2800, a második helyezettnek 2100, a harmadik helyezettnek pedig 1400 forint pénzjutalmat adott.

A három első helyezett gyermekintézmény nagyrészt társadalmi munkában, a szülői munkaközösség segítségével érte el eredményét.

„Édesanyánknak sok-sok szeretettel...”

Többgyermekes anyákat jutalmazott meg szakszervezetünk elnöksége

Az anyák napja alkalmából 25 többgyermekes édesanyát láttak vendégül, jutalmaztak meg a szakszervezet központjában. A kedves, bensőséges ünnepségen az elnökség nevében *Gulyás János* titkár méltatta az anyák napjának jelentőségét, majd köszöntő szavai után jutalmakat adott át.

Az édesanyák nevében *Udvarácz Endréné*, a Dunakeszi Járműjavító ÜV. dolgozója mondott köszönetet.

Az ünnepség után *Vadas Lászlóné* és *Zábó Józsefné* társaságában a fehér asztalnál beszélgettünk. Vadasné a MÁV Kórház liftkezelője 53 éves, 11 gyermek édesanyja, s már nagymama is. Négy unokája van.

AZ ÉLET MEGTANÍTOTTA

Csendes, szerény asszony. Az élet tanította erre. Tíz gyermeket szülni és felnevelni, életre tanítani sok lemondással jár. Ő vállalta. Vállalta a gondot, a nélkülözést, mert a család bizony évről évre nőtt. Az első gyermek 1932-ben, az utolsó 1954-ben született. Régebben, itt Pesten a *Munkácsy Mihály* utcában szatócsüzletük volt, de szegényesen éltek belőle, ezért feladták a boltot.

Aztán férje is, ő is a MÁV Kórházban helyezkedett el. Később a maguk gondja mellé még más gondját is vállalták. A tíz gyermekhez a tizenegyediket örökbe fogadták.

— A sógornőm 1956-ban disszidált — mondja —. *11 éves gyermeke, a kis Karcsi itt maradt. Örökbe fogadtam. Ahol tíz gyerek eszik, ott a tizenegyediknek is jut.*

Nem tudjuk, mit érzett és mit érez az az anya, aki hazáját, gyermekét itthagyva, a világot járja. Gondolt-e egyszer is fiára? Az anyai szív egyszer is megdobbant-e benne? Ő talán soha nem volt olyan nemes lelkű, jóságos, mint ez az ősz hajú, megtört asszony, aki a szó legszebb, legnemesebb értelmében édesanya.

Zábó Józsefné Nagykanizsa állomáson takarítónő. Mindössze 32 éves és már nyolc gyermek anyja.

— Én csak kettőt szültem, a másik hat a férjem első házasságából való, de mindegyiket sajátomának érzem. A gyerekek is kivétel nélkül anyukának szólítanak, még a 20 éves katonafiú is.

SZÜLETÉSNAPI MEGLEPETÉS

Harminckét éves anya, 20 éves gyermek. Első hallásra milyen furcsának tűnik ez. Aztán később megérti az ember, hogy a családban az anyai szeretet, a gyermeki hála, a megértés harmóniát teremtett.

Itt a fehér asztalnál is könnyes szemmel, meghatott szavakkal emlékezik vissza április 23-ra, *a 32. születésnapjára.* A gyerekek ajándékot vettek neki és a kis levélkén nyolc gyermeki aláírás fölött szép, formás, gondos betűkkel ez állt: *„Édesanyánknak sok-sok szeretettel...”*

— Sírva öleltem magamhoz őket — mondta elcsukló hangon.

Polgár Istvánné 9 gyermek édesanyja, a szombathelyi pályafenntartási főnökségen dolgozik. *A család gondját hosszú időn át ő viselte. Férjét 1964-ben üzemi baleset érte.* A vonat kerekei úgy összezúzták a jobb lábát, hogy amputálni kellett. Éjt nappallá téve dolgozott. Az édesanyák sorsa néha szomorú. De ő soha nem zúgolódott. Amit tett, férjéért, gyermekeiért tette. S ma, amikor a rokkant férj ismét dolgozik, már könnyebb az életük.

— Ha a gyermekeimre nézte m, minden nehézséget, fájdalmat elfeledtem. En mindenről lemondok, csak nekik tudjak adni. Ezen a jutalmon is, amit most kaptam, a gyerekeknek veszek ruhát.

A 25 édesanyából — *akiknek összesen 130 gyermekük van* — hármat mutattunk be. Ide kívánkozna a többi édesanya is, akik féltő gonddal és szeretettel, fáradhatatlanul dolgoznak családjukért.

(szerényi)

Takarítólányból – diplomás vezető



Horváth Jánosné a szokásos reggeli eligazgatást tartja (Tőzsér Ernő felvétele)

Huszonhét éve annak, hogy a kedves mosolyú, barna hajú lány — *Hornung Mária* — egy dombóvári vonatfékező lánya — a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál felvételre jelentkezett.

Akkor még nem tudta, nem tudhatta, hogy ott a vasútnak örök hűséget esküdött.

Utazó takarítónő

Gimnáziumi érettségijét — csak azért, hogy felvegyék — eltitkolta. Igy lett utazó takarítónő. Ez a munka kemény, elszánt embert kívánt, és a 400—500 kilométeres utazás sem idegenítette el a vasúttól. A kolozsvári, a hegyeshalmi és a gyékényesi gyorssal rendszeresen utazott.

Közben érezte, hogy többre is képes. Újabb célt tűzött maga elé: *átjutni a forgalomhoz.*

Abban az időben — bár semmi szükség nem volt rá — a személypénztári beosztást a gyors-gépíráshoz kötötték. Mit tehetett? Gyorsírást tanult.

Kétévi takarítás után végre a személypénztárba került. 10 évig dolgozott ott. Kifogás, panasz soha nem hangzott el munkájára.

Mint személypénztáros érte meg a felszabadulást is. Nemcsak lelkiismeretes, szorgalmas munkával, hanem politikai harcával is a népi hatalom megerősödéséért dolgozott. *Elsők között lépett be a pártba és a vasutasszakszervezetbe.*

Kivette részét az újjáépítésből is. Fáradhatatlanul dolgozott és dolgozik ma is. Boldogan nyugtázza sikereinket, s ebben a sikerben Hornung Máriának, illetve *Horváth Jánosnénak*, a MÁV Szállítmányozási Főnökség vezetőjének is része van.

1951-ben az első MÁV vezetőképző tanfolyam hallgatója lett. Az ország tájairól összegyűlt 72 vasutas között *ő volt az egyedüli nő.* Nem ijedt meg a feladattól, sőt örült, hogy újból tanulhat.

15 éve vezető beosztásban

Mindenki bizalmát élvezte akkor, amikor kinevezték a Szállítmányozási Főnökség vezetőjévé. *Ennek 15 éve.* S azóta? — már egyetemi diplomát is szerzett. 1952—57-ig a Marx Károly Közgazdasági Egyetemen tanult.

Nagy érdeme, hogy kialakította a háztól házig szolgálat kitűnően képzett törzsgárdáját. Velük valósította meg elképzeléseit. *A főnökség ma — éves viszonylatban — 227 ezer tonnával több árut fuvaroz, mint a megalakuláskor.*

Élete legboldogabb perceiről így beszél.

— Két olyan epizód van, amelyet sohasem felejtek el. Az egyik, a főtanácsosi kinevezésem után első találkozásom édesapámmal. Könnyes szemmel adta tudtomra, hogy nagyon büszke rám. En is sírtam. A másik, az 1958. évi vasutasnaphoz fűződik. Ekkor vettem át a Parlamentben Dobi Istvántól, az Elnöki Tanács elnökétől a Kiváló Vasutas kitüntetést.

A Szállítmányozási Főnökség vezetője ma is olyan egyszerű és közvetlen, mint amilyen volt régen a Keleti pályaudvar dolgozójaként.

Tőzsér Ernő

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Kik kaphatnak különélési pótlékot

Ez év február 1-én lépett hatályba a közlekedés- és postaügyi miniszter 7/1966. számú utasítása az állandó lakóhelyüktől távol foglalkoztatott építőipari vállalatok dolgozóinak különélési pótlékáról. Azóta több szolgálati helyről fordultak hozzánk és az utasítással kapcsolatban különböző kérdésekre kértek választ.

Kikre terjed ki az utasítás?

Az utasítás hatálya kiterjed a MÁV építési és pályafenntartási szakszolgálat alá tartozó építési főnökségeknél változó munkahelyre alkalmazott, illetve változó munkahelyen foglalkoztatott dolgozókra.

Az utasításban foglaltak nem alkalmazhatók:

a) a pályafenntartási főnökségek pályamesteri szakaszaira, ide értve a G. M. P. Sz. és a G. P. E. szakaszokat is.

b) a távközlő és biztosítóberendezési építési, valamint fenntartási főnökségek,

c) a vontatási szakszolgálat felügyelete alá tartozó építési és fenntartási szolgálat dolgozóira.

A különélési pótlék mértéke:

a) a vállalat székhelyén munkában töltött munkanapra családfenntartóknak 15 Ft; nem családfenntartóknak 10 Ft;

b) a vállalat székhelyén kívül munkában töltött munkanapra családfenntartóknak 20 Ft; nem családfenntartóknak 15 Ft.

A vállalat székhelye annak a helységnek az igazgatási területe, ahol a vállalat központja van.

Családfenntartói minősítéshez csak az együttélés igazolása szükséges akkor, ha az érintett dolgozó házastársával (élettársával) közös háztartásban él. Ilyen esetben közömbös az, hogy van-e még eltartásra kötelezett családtagja is. *Családfenntartói igazolás akkor szükséges, ha az érintett dolgozónak nincs házastársa (élettársa), de van olyan vele közös háztartásban élő családtagja, akinek vagy akiknek eltartásáról gondoskodnia kell.* A nem családfenntartó dolgozó állandó lakóhelyének igazolására a személyi igazolvány szolgál.

Változó munkahelyre alkalmazott dolgozók naponkénti hazajárás esetén kaphat-e különélési pótlékot?

A változó munkahelyre alkalmazott dolgozók szállásra, illetve különélési pótlékra való jogosultságának alapfeltétele, hogy állandó lakóhelyüktől olyan távol dolgozzanak, hogy a munkakezdés idejére nem tudnának munkahelyükre érni, vagy bejárás esetén naponta legalább 10 órát nem tudnának állandó lakóhelyükön (lakásukon, illetve családjuk körében) tölteni. Az ilyen dolgozók részére a különélési pótlék akkor is engedélyezhető, ha nem a MÁV által fenntartott, illetve bérelt szálláson laknak. Ebből a szempontból közömbös az, hogy a dolgozó azért nem lakik szálláson, mert a vasút nem tudott szállást biztosítani, vagy a dolgozó a felajánlott szállást nem fogadta el (hazajár, albérletben lakik stb.). Ilyen esetben a különélési pótlék folyósítását az építési főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben engedélyezheti.

Ha a változó munkahelyű dolgozó helyben lakik, vagy hazajárás esetén naponta 10 óránál több időt tölt állandó lakóhelyén (lakásán, családja körében), s emiatt nem részesül rendszeresen különélési pótlékban, más helységbe munkára, értekezletre, tanácskozásra, stb. történő elküldés esetén a küldő munkahely szerinti különélési pótlékra jogosult. *A különélési pótlék fizetéséhez —, amennyiben a dolgozó még aznap visszatér — legkevesebb 14 órai távollét szükséges.* A dolgozót ilyen címen megillető járandóságot „különélési pótlék” megjelöléssel kiküldetési rendelvényen kell elszámolni.

A segédüzemi nem változó munkahelyű, munkás állománycsoportú dolgozók esetében legkevesebb 12 órai távollét szükséges ahhoz, hogy a különélési pótlék folyósítható legyen.

A több napra történő kirendelés esetén a különélési pótlék 24 óránként jár. *(24 órát meghaladó távollét esetén kétszeres. 48 órát meghaladó távollét esetén háromszoros stb. a különélési pótlék mértéke.)*

A jó pálya korszerű fenntartást kíván

Az új pályafelügyeleti rendszer tapasztalatai a kiskunhalasi pályafenntartási főnökségnél

A növekvő forgalom minden eddiginél jobban igénybe veszi a pályákat, ugyanakkor egyre kevesebb lehetőséget biztosít a fenntartáshoz szükséges anyagok hagyományos szállítására, a pályafelügyelet ellátására. *A korszerűbb építés, felújítás és fenntartási módszerek elterjedése a pályafelügyeleti és időszakos vizsgálatok rendszerének korszerűsítését is megkívánta.* Az építési és pályafenntartási szakosztály kidolgozta és 1965. január 1-től kísérleti celból a kiskunhalasi pályafenntartási főnökségnél bevezette a módosított pályafelügyeleti rendszert. Az új rendszer tapasztalatairól beszélgettünk *Kummer Istvánnal*, az I/6. B. osztály vezetőjével és *Tánczos Sándorral*, a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség vezetőjével.

Növekedett a pályagondozók felelőssége

— Az új rendszer célja a hatékony pályafelügyelet és időszakos ellenőrzés bevezetése — mondotta az osztályvezető. *— Hatékonyabbá kell tenni a pályák gyalogos ellenőrzését, meg kell valósítani a vasúti forgalomtól függetlenített cél- és munkahelyellenőrzést, továbbá a vonalszakaszokon közlekedő vonatgépekről és leggyorsabb vonatokról történő kombinált muszaki vonalellenőrzést.*

A hagyományostól eltérő rendszerben növeltük a vonalgondozók személyes felelősségét a pályafelügyeletben. Ezért őket a szakaszkezelő pályamesterek közvetlen felügyelete alá rendeltük. Az új rendszer bevezetése óta *a vonalgondozók munkaidejük kétharmadát pályafelügyelettel és csupán egyharmadát töltik intenzív munkával.* Kéthavonta egyszer, a pályamester gyalogbejárása napján, a felügyeletére bizott vonalszakaszt a pályamesterrel közösen járja be és közvetlen hívja fel a figyelmét a rendellenességekre, műszaki hiányosságokra. Felügyeleti ténykedésük kiterjed a vonalszakaszok őrhelyeinek, a vonalon dolgozó munkáscsapatok üzemi munka, és személybiztonsággal kapcsolatos előírások betartásának ellenőrzésére is.

— A pályamester felügyeleti szolgálatát, ellenőrzéseit is módosítottuk — folytatta. *— A korábbi felügyelet helyett hetenként egyszer kézi vagy motoros hajtókával járja be a szakaszt és ilyenkor ellenőrzi a csapat által végzett munkák minőségét is.* Hetenként ugyancsak egyszer a leggyorsabb járatú vonat mozdonyán, kéthavonként egyszer pedig a vonalszakaszt teljes hosszában gyalog járja be és részletes feljegyzést készít a pálya műszaki állapotáról, ami a [illegible] havi munkáltatás részbeni alapjául is szolgál [illegible]or a gyalogbejárás tapasztalatairól a főnökség vezető mérnökének jelentést tesz.

Módosítottuk a főnökség vonaltisztviselőinek és műszaki vezetőinek ellenőrző tevékenységét is. Az új típusú cél és munkahelyi ellenőrzéshez a pályamestereknek segédmotoros kerékpárt, a főnökségnek egy közúti személy és két anyag- és szerszámszállításra alkalmas közúti tehergépkocsit biztosítottunk. Az így szervezett pályafelügyelet a vonalgondozóktól magasabb szakmai ismereteket követel, ezért szakmai továbbképzésükről is intézményesen gondoskodtunk.

Rugalmasabb az ellenőrzés

— Az átállás nem ment zökkenő nélkül — vette át a szót *Tánczos Sándor.* *— A főnökség úgyszólván minden műszaki vezetőjének, középvezetőjének munkamódszert kellett változtatni.* Uj módszerek alkalmazását követelte a szakaszok kezelőitől, pályamestereitől és vonalgondozóitól egyaránt. *Rugalmasabbá vált az ellenőrzés is.* A közúton történő ellenőrzések bevezetése nyomán látszólag rosszabb lett a főnökség fegyelmi helyzete, mert több lazaságot tártunk fel, amelynek nyomán a fegyelmi eljárások száma majdnem megduplázódott. *Olyan lazaságokat fedtünk fel az őrhelyeken, különösen az ejszakai ellenőrzések idején, melyeket a korábbi mechanikus pályafelügyelet nem tudott feltárni.*

Az új pályafelügyeleti rendszer kedvező hatással volt a fenntartási munka szervezésére és a munkáltatás hatékonyságára is. A sínanyag kivételével minden fenntartási anyagot, nemegyszer a szerszámokat is közúti gépkocsin szállítottuk a munkahelyre. *Megszüntettük az anyagszállítás miatti forgalomfeltartóztatást. Elejét vettük a munkáscsapatok anyaghiány vagy forgalmi akadály miatti, gyakran egész napi munkakiesésnek.* Az új rendszer bevezetése óta lényegesen csökkent az anyagmozgatási költség.

Javult a pálya minősége

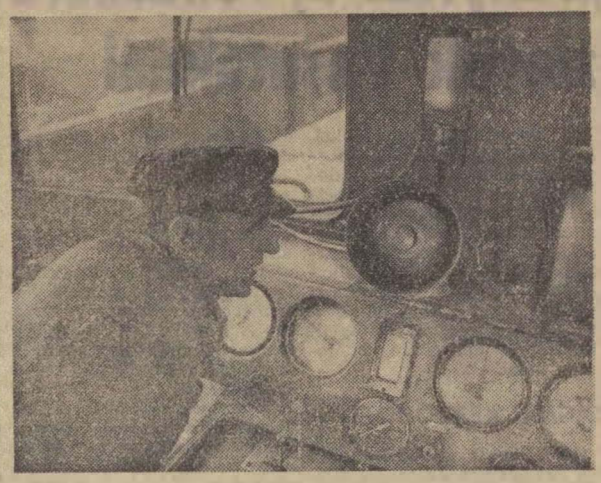
Kiküszöböltük a munkaklírási és átvételi formaságokat is. *Az intenzív ellenőrzés eredménye a pálya minőségében is megmutatkozik. A hézagnélküli felépítményen például 4,63 hibapontos eredményt értünk el. Fenntartási hiba következtében sebességkorlátozás a főnökség területén nem fordult elő.* A közúti tehergépkocsival nemcsak az anyag- és szerszámszállítás gondjait oldottuk meg. Hatékonyabbá vált a gépesített pályamesteri szakasz munkája is. *Kár, hogy a rendelkezésünkre bocsátott gépkocsik a munkások szállítására nem alkalmasak.* Pedig tovább javítaná a munkáltatás hatékonyságát, növelné a termelékenységet, kedvező hatással lenne a fegyelmi helyzetre, nagy mennyiségű idő és emberi energia megtakarítását eredményezné, ha a dolgozókat is szállíthatnánk gépkocsival.

Vonali őrhelyeink személyzete és a műszaki vezetők egy része idegenül fogadta az új pályafelügyeleti rendszert. Az idő bizonyította, hogy oktalan volt az idegenkedés. Az új pályafelügyelet során jobb emberi kapcsolatok alakulnak ki a vonali őrök, a pályamunkások és vezetők között. Célszerűbb a műszaki irányítók időbeosztása. Több idő jut a személyes tapasztalatokon nyugvó munkaszervezésre, irányításra és ellenőrzésre — fejezte be Tánczos Sándor.

Az intenzív pályafelügyelettel végzett munka eredménye nem marad el. Múlt évi eredményes munkájukért élüzem kitüntetésben részesültek a kiskunhalasiak. Példájuk bizonyítja, érdemes és eredményes új módon dolgozni.

Kovács János

URH adó-vevő a mozdonyon



Kishanti József mozdonyvezető a forgalmi szolgálattevő utasításait hallgatja

— M 38-as jelentkezem... M 38-as jelentkezem.

Kaposvár állomas forgalmi irodájában gyakran hangzik fel az M 38-as Diesel-mozdony vezetőjének hangja. A vezér a kis URH berendezésen utasításokat, vagy éppen segítséget kér a tolatási munkához.

— A rádióösszeköttetés megkönnyíti, sőt meggyorsítja a munkánkat — tájékoztatott *Wéber Tibor* szolgálattevő. *— Tizenöt kilométeres körzetünkön belül tizennyolc ipartelepet szolgálunk ki. A tolatási munka elvégzésére — 1963-ban — két Diesel-mozdonyt kaptunk. Az URH irányítással maximálisan kihasználjuk a mozdonyokat.*

Nemrég az M 38-as azzal az utasítással ment ki az úgynevezett Nagymalom környéki rakodóra, hogy hozza be a megrakott kocsikat. Közben a forgalmi irodát értesitették, hogy a Textilművekben is befejezték a rakodást. Az URH adó segítségével pillanatok alatt közölték a mozdonyvezetővel, hogy ejtse útba a Textilműveket és mind a két hely elegyével együtt jöjjön az állomásra.

Megtörtént már az is, hogy a tolatómozdony kivitte az üres elegyet a Vágóhídra, közben a mozdonyvezetőt a helyszinen arra kérték, hogy rendezze meg a gabonatárhaz néhány kocsiját is. Az URH adón egy perc alatt megérkezett az engedély. Az is megtörtént, az M 38-as éppen kint tartózkodott az ÁFORT-telepen, amikor a forgalmi szolgálattevő közölte: *azonnal jöjjenek az állomásra, mert olyan áru érkezett, amelyet gyorsan el kell juttatni rendeltetési helyére.*

— Ha tőlem függne, minden tolatómozdonyt ellátnék URH adó-vevő készülékkel — mondotta *Kishanti József* mozdonyvezető. *— Az URH segítségével gyorsan tudunk mozogni, ott jelenünk meg és akkor, amikor a legnagyobb szükség van ránk. Egy baj van, néha meghibásodik a berendezés. Ilyenkor napokig várjuk a szerelőket. Jó lenne, ha ők is gyorsan a helyszínen teremnének.*

Kaposvár állomáson a múlt év őszén naponta 350—380 kocsi be- és kirakását végezték el. A munka nem sokkal csökkent azóta sem. Az állomás dolgozói a legfrissebb adatok szerint — s az részben az URH szolgálatnak köszönhető — kocsitartózkodási tervüket *csaknem tiz százalékkal túlszárnyalták.* A vonatforgalmi tervet pedig 65 százalékkal szemben 85 százalékra teljesítették.

F. J.

Új utakon az anyaggazdálkodás

Mindössze két hónapja annak, hogy 140 szertárvezető — az anyagellátási igazgatóság szervezésében Budapesten — szakmai továbbképzésen vett részt.

A szakanyag, amelyet a szertárvezetőkkel előadás és konzultáció formájában ismertettek, *az időszerű gazdaságpolitikai kérdéseket, az új gazdasági mechanizmusnak az anyagellátási igazgatóság, illetve a szertárakra vonatkozó főbb szempontjait tartalmazta.*

Azért csak a főbb szempontokat, mert az új gazdasági mechanizmus rendszere jelenleg még kiforratlan. *Több évre lesz szükség, amíg ez az uj rendszer gyökeret ereszt, s eredményeit anyagiakban is lemérhetjük.* Mindezt azért bocsátjuk előre, hogy az említett szakmai továbbképzéstől a szertárvezetők közös tanácskozásától, nem várjuk és nem is várhatjuk a szertári munka rohamos fejlődését.

Érdekes kezdeményezés

Az mindenesetre örvendetes, hogy a továbbképzés befejezése után két hónappal már *sok érdekes kezdeményezéssel találkozhattunk.* Ez is bizonyítja, hogy a 140 vezető összehívása eredményes volt.

A napokban három szertárfőnökséget látogattunk meg — kettőt Miskolcon, egyet pedig Celldömölkön — s az ott tapasztaltak alapjan nyugodtan mondhatjuk: *a szertárfőnökségek munkájában több az ésszerűség, a szervezettség.* S az oktatásnak ebben komoly szerepe volt.

A miskolci fűtőház szertárfőnökségénél szervezettebbé vált az anyagmozgatás. A féktuskókat és a doböntvényeket eddig a fűtőháztól 3—400 méterre tárolták. A vasúti kocsikból ide és innen pedig a fűtőházhoz szállították a szükséges anyagokat. *Ma pedig ezeknek az anyagoknak közvetlen a fűtőház mellett a raktári vágány közelében létesítettek egy külön tárolóhelyet.* A kirakást szállítás nélkül elvégezhetik, *raktározás kivétel nélkül minden anyagnál rendezett, könnyen áttekinthető.* A raktárak tisztaságáért külön-külön mindegyik számadóság dicséretet érdemel.

Az elmúlt két hónap alatt is változás történt. *Gergye Endre* szertárfőnök elmondotta, hogy a helyközi szállítás — a vasúti raktárból a szertárig — saját erőből egy MOTA-targoncával történik. Az AKÖV munkájára itt már nincs szükség. (Eddig ugyanis ők végezték a szállítást.)

Ezzel az új rendszerrel évente százezer forint szállítási költséget takaritanak meg.

A szertárfőnökség munkájában *jelentős szerephez jutnak a szocialista brigádok is.* A 2- és 4-es számadóság szocialista brigádja hulladékvasból vastárolót épített. A hengerelt vasakat az előírásnak megfelelően az időjárástól védve rendben tarolhatják.

Azzal azonban már nem értenek egyet, hogy a szén egy részét a szertár területén kell tárolni, mert addig, amíg a mozdonyokra kerül, négyszer kell megmozgatni.

A megoldás kulcsa

A megoldás az lenne, ha a *Nagykapornokon* gyártott és ide szánitott műszén mennyiségét csökkentenék, illetve csak annyit hoznának Celldömölkre, amennyire feltétlen szükség van, s akkor a szénkiszerelőnél a rendes szénnek is helye lenne. Ezt persze saját erejükből nem tudják megoldani. Ehhez már a felső vezetés segítsége kell.

Ésszerű és gyors a ruhák elosztása is. Ládákba csomagolva állomásonként küldik szét, s így nem kell minden vasutasnak Celldömölkre utaznia. *Vajda Gyula*, az I-es számadóság vezetője akkor azt is elmondta, hogy a megígért 50 kis szállítóládából mindössze 15-öt kaptak meg, a hiányzó 35-re bizony nagy szükségük lenne.

Az említett csetek csupán kiragadott példák. De hogy a szertárfőnökségek munkája jó úton halad, azt éppen ezek a kiragadott példák bizonyítják.

Szerényi József

Ésszerű javaslat

Inditsanak munkásvonatokat Józsefváros állomásról

Derűs, napfényes tavaszi délelőtt. A pályaudvar csendes. Az éjszakai „hajrá" utan nyugalom. A 2161-es néhány kocsival nemrég érkezett Ferencvarosból.

A közelben tartalek mozdony tolat. Lengenek a zászlók, szólnak a sípok, nagyot csattannak az ütközők. Készül a 2162-es, mely a raktárból kikerült kocsikat viszi a ferencvárosi rendezőbe. Az V. és VI. vágányon, végélthatatlan sorban tartápykocsik.

— Sokszor 3—4 hetet is itt töltenek, foglalják a helyet, akadályozzák a munkát — mondja *Temesvári Henrik* oktatótiszt, aki Józsefváros állomásnak kiváló ismerője.

Mozgalmas élet

Szinte beleütközünk, — felhívják magukra a figyelmet — a fehér tejszállító kocsik. Ott tejet, amott Mátészalkáról érkezett túrót raknak ki. Nehéz tejszállító autók dübörögnek. Budapest tejellátásának egyik jelentős központjában járunk. Havonta 200—250 tejeskocsi fordul meg itt.

— Bizony van mit „apritani" a tejbe — jegyzi meg derűsen az egyik raktárnok.

A vámraktár előtt is teherautók ácsorognak. Kirakás folyik. *Vidra István* raktárnok irányítja a munkát. Olyan ez a raktár, mint egy nagy perzsavásár: *Ausztriából hűtőszekrények, a Szovjetunióból megannyi műszer, a nyugati országokból ajándékcsomagok, játék, ruhanemű, Bulgáriából villamossági cikkek, ládák, zsákok, csomagok várnak vámkezelésre.*

Mozgalmas az élet a textilraktár előtt is. Az úgynevezett csarnoki vágányokon a 3-as számú tartalékmozdony állítja össze, gyűjtögeti az esti 2076, 2676, 460 és 670/a vonatok kocsijait.

A körséta után arról a javaslatról beszélgettünk, melyet a józsefvárosiak tettek. *Azt javasolták, hogy a csarnoki vágányokra a jelenlegi teherforgalom mellett induló és érkező munkásvonatokat lehetne fogadni.*

Nem rossz gondolat!

A józsefvárosi öt vágánnyal akár a Keleti, akár a Nyugati pályaudvart lehetne mentesíteni. A II. és a III. vágány felett még tetőszerkezet is van. A vágányok hossza is kielégítő. Sőt szükség esetén a VI. vágány is bekapcsolható. *Köztudomású, a Keleti és a Déli pályaudvar évről évre nehezebben birkózik meg a reájuk háruló nagy forgalommal.* Különösen sok gondot okoznak a munkásvonatok. Ha csupán a munkásvonatokat Józsefvárosból közlekedtetnék, csökkenne a zsúfoltság a személypályaudvarokon.

Ha a józsefvárosi vasutasok segítő szándékú javaslata érvényesülhetne, nemcsak a nagy pályaudvarok látnák hasznát, hanem az utazóközönség is.

Ezzel a javaslattal nem kevesebb munkát kérnek Józsefvárosban, hanem többet. A jószándék feltétlen becsülendő és a javaslat is megfontolandó.

Gergely József

SEGÍTENEK A SZOCIALISTA BRIGÁDOK

A szombathelyi járműjavító szocialista brigádjai évek óta eredményesen segítik a termelő munkát. A brigádmozgalomban egyre népszerűbb az újítás, az új keresése. Csak az elmúlt évben *az üzem szocialista brigádjai 36 újítást adtak be, s ezzel 318 788 forintot takaritottak meg.*

Érdekes az a statisztika is, amely azt dokumentálja, hogy az elmúlt hat évben a szocialista brigádtagok általános és szakmai tudása milyen sokat fejlődött. Csak [illegible] adat: *míg 1960-ban a szaktanfolyamon 76 dolgozó vett részt, addig 1965-ben már 392.*

1966. év első negyedévi értékelésénél is megállapították, hogy a szocialista brigádok eredményesen dolgoznak.

Jó munkájukért a mozdonyjavító osztályon *Németh Sándor, Németh József* és *Sági Lajos*, a kocsijavító osztályon pedig *Mádé Jenő, Szántó Lajos* és *Soós Károly* szocialista brigádja érdemel dicséretet.

Kovács István

A gazdaságirányítás új rendszere a Csehszlovák Vasutaknál

A Csehszlovák Kommunista Párt XII. kongresszusa egyik legfontosabb feladatként jelölte meg a népgazdaság tervszerű irányításának tökéletesítését és a gazdasági fejlődés távlatainak kialakítását. Ezek, a gazdaságirányítás új módszereire kidolgozott, országos érvényű alapelvek általánosságban megegyeznek az MSZMP Központi Bizottsága által vitára bocsátott irányelvekkel. A hasonlóság abban is megnyilvánul, hogy a Csehszlovák Kommunista Párt *alapelvei sem tartalmaznak kifejezetten közlekedési vonatkozásokat* és a közlekedés szakembereinek az általános alapelvekből kellett kiindulniuk, de tekintettel a közlekedésnek a népgazdaságban elfoglalt különleges helyzetére, sajátos úton haladtak.

A PRÁGAI IGAZGATÓSÁGNÁL KEZDŐDÖTT

A közlekedés néhány ágazatánál *már hatékonynak könyvelik el az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésének eddigi eredményeit. A vasútnál azonban eddig csupán a prágai igazgatóság területén vezették be kísérletképpen az új módszer néhány elemét.* A tapasztalatok alapján 1967. január 1-től a bratislavai igazgatóság, 1968. január 1-től pedig a CSD egész területén megvalósítják az új gazdaságirányítási rendszert.

A prágai igazgatóság területén 1966. január 1-től *csökkentették a kötelező tervmutatókat.* A szállítási terv csak informatív jellegű és alapját az igazgatóság és a helyi tanácsok által végzett piackutató felmérések, valamint a szállítók és a szállíttatók közötti fuvarozási szerződések képezik. A szállítási igények nagyobb részére kiterjedő felmérések eredményeit a minisztériumok egyeztetik és a korrigált számok képezik alapját a fuvarozási szerződések megkötésének. A szerződések maximálisan egy évesek, de sor kerülhet hosszabb időre szóló szerződéskötésekre is.

A szállítási feladatokkal kapcsolatos üzemi teljesítmények tervében *továbbra is kötelező tervszámként kívánják kiadni a dolgozó mozdonyok teljesítményeit, a kocsik javítási előírásait, a tehervonatok átlagos terhelésének mutatóját* és négy-öt fontosabb árunemre a teherkocsik átlagos statikus terhelését.

Kötelező tervszámként írják elő egyes kiemelt anyagok — szén, koksz, olaj stb. — mennyiségét is.

A távközlő és biztosító berendezési szolgálat részére csak informatív jellegű számokat írnak elő. A pályaépítési és fenntartási szolgálatnál viszont a pályafenntartási és felújítási feladatokat *továbbra is kötelező tervszámokkal határozzák meg.*

GARANTÁLT BÉR

A beruházások jövőben történő finanszírozását úgy akarják megoldani, *hogy a szállítási tevékenységgel közvetlenül összefüggő beruházásokat saját forrásból képzett alapokból a vasútnak kell fedeznie, míg a társadalmilag szükséges beruházásokat továbbra is állami költségvetésből finanszírozzák.* 1967-től, illetve 1968-tól a beruházásoknak állami költségvetésből történő megvalósítását fokozatosan csökkentik. A felújítás fogalma — ellentétben a nálunk kialakult új állóeszköz-gazdálkodási rendszerrel — továbbra is megmarad. A munkaerő-gazdálkodás terén — a jövőben mind a létszám-, mind a munkabérkeret csak információs számként kerül kiadásra — két új fogalom, a garantált bér és a pótlólagos befizetéssel korlátozott kiegészítő bér bevezetésére kerül sor. *A garantált bért a vasút teljesítményétől függetlenül fizetik ki és az 92 százaléka az alapbérnek.* A pótlólagos befizetéssel korlátozott kiegészítő bér befizetésével a bérek népgazdasági ágak közötti megfelelő arányát kívánják biztosítani.

A fenti elvek figyelembevételével a munkabér két részből tevődik össze:

a) alapbérből, melynek nagysága a képesítéstől függ, és mint említést nyert, 8 százalékkal csökkenthető a vasút nem kielégítő eredményt felmutató gazdálkodása esetén;

b) a vasút gazdálkodásától — eredményességétől — függő, úgynevezett kollektív munka után járó bérrészből, melynek felosztási rendjét a kollektív szerződés tartalmazza.

SZIGORÚ KÖLTSÉGGAZDÁLKODÁS

A vezetőknél úgynevezett személyi számlát vezetnének. Erre kerülne befizetésre a vasút gazdálkodásának eredményességétől függő bér mindaddig, amíg az e címen járó évi bérrész felét eléri. A további részt nem fizetik be a számlára, hanem a vezetők kézhez kapják. A személyi számlán levő 50 százalék bérrész az úgynevezett biztonsági alap arra az esetre, ha a vasút nem kellő eredménnyel dolgozik. Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése esetén a bruttó bevétel alapján kimutatott eredmény fokozása a cél. A pénzügyi tervnek nagy jelentőséget tulajdonítanak és az ötéves terv viszonylataira is kidolgozzák. A költségszintcsökkentés mutatója a vasút számára nem jelent majd kötelező tervszámot, *de ezzel szemben szigorú költséggazdálkodást vezetnek be.* A költségeket — kötelező költségnormatívák — a dolgozók véleményének, javaslatainak meghallgatása és figyelembevétele.

Holló Lajos
KPM I/1. szakosztályvezető-helyettese

értéket megközelítse és a vasút áruszállítási díjtételeire is:

a) fix árakat,

b) limitált (határok között mozgó) árakat és

c) szabad árakat állapítsanak meg.

A fix áraknál a vasút adhat kedvezményt, de az nem történhet az eredmény rovására. A limitált és a szabad árakat alkalmaznák előszállításoknál, idénycikkek szállításánál stb.

A személyszállítási díjtételek változtatásával egyelőre nem foglalkoznak, hanem vagy kiegyenlítést terveznek az áruszállítási bevételből, vagy dotációt.

ÖNÁLLÓ NAGYVÁLLALAT

A vasutat az új gazdaságirányítás rendszerében önállóan gazdálkodó nagyvállalatnak tekintik, melynek egészébe szervesen illeszkednek az önálló egységként működő járműjavító és építőipari vállalatok. A javító és építőipari vállalatokat a szállítási alaptevékenység kiszolgálásához szükséges segédüzemként kezelik. Ezek az egységek is bruttó bevételre törekednek, de bevételüket a vasúti szakágazatnak fizetik be, mert az állam felé csak a vasútnak van befizetési kötelezettsége. Ebből adódik az is, hogy a járműjavító és építőipari vállalatok fejlesztését a vasúti szakágazat fejlesztési alapjaiból tervezik megvalósítani.

Az új gazdaságirányítás — hangsúlyozták a csehszlovák szakemberek — nagyobb dinamizmust igényel mind a vezetők, mind a beosztottak részéről. Ez a követelmény megfontolt és sokrétű mérlegelést kíván és nem elégedhet meg csupán a felsőbb utasítások gépies végrehajtásával. Tehát a jövőben még fontosabb lesz a dolgozók véleményének, javaslatainak meghallgatása és figyelembevétele.

Holló Lajos
KPM I/1. szakosztályvezető-helyettese

Balesetet előztek meg

Lapunk baleseti krónika rovatában is közöltük, hogy február 13-án az 1086 sz. vonat *Dunai Finomító* állomás bejárati jelzőjét meghaladta és veszélyeztette a helytelen vágányról vele párhuzamosan bejáró 1910. sz. vonatot. *Az 1910 sz. vonat mozdonyvezetője a veszélyeztetést észlelve vonatját megállította és vészsípjelzéssel az 1086 sz. vonatot is sikerült megállítania.* Éber szolgálat ellátásáért az 1910. sz. vonat mozdonyvezetőjét, *Mondok Józsefet* és vonatvezetőjét, *Bodrog Vilmost* a budapesti igazgatóság vezetője 1000—1000 Ft pénzjutalomban részesítette.

★

Április 13-án *Jákónagybajom* állomáson a 4065 sz. vonatot előzetes értesítés nélkül a 4099 sz. vonattal foglalt II. vágányra járatták. A 4065 sz. vonat mozdonyvezetője és fűtője *éber szolgálat ellátásának köszönhető, hogy a veszélyeztetés következmény nélkül maradt.* A nagykanizsai fűtőház létszámába tartozó *Zoltán Ernő* mozdonyvezetőt és *Herman Pál* fűtőt a pécsi igazgatóság vezetője dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

TRAGIKUS BALESET

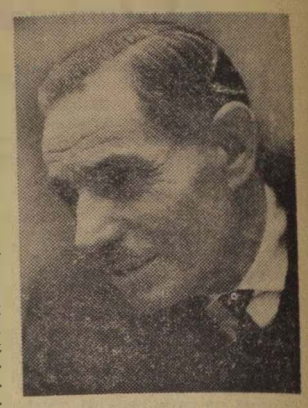
A baleset, s különösen a halálos baleset, mindig mélyen megrendíti az embereket. A következő eset, amelyről szólunk, nagyon tragikus. *Varju Irént, a gyomai téglagyár dolgozóját 17. születése napján érte halálos baleset.*

Gyoma állomás VI. vágányán tolatás történt, s a 8292-es vonat több kocsija külön csoportokban volt. A kislány gondatlanul és szabálytalanul a kocsik között ment át a sineken. A mozdony pont akkor járt a kocsikra, amikor ő állva belépett két kocsi közé. Az ütközők halálra nyomták a fiatal lányt.

Ez a tragikus baleset is legyen figyelmeztető mindenki számára.

Keresztesi József
Gyoma

Pista bácsi életben maradt



Pinka István
(Kabáczy Szilárd felv.)

Pinka István ezen a verőfényes, napsütéses napon is úgy búcsúzott el a családtól, mint mindig, több évtizeden át. 1955. július 25-ét mutatott a naptár. A vezényletben, ahol szolgálatra jelentkezett, közölték vele, hogy *Bodajkra* visznek szerelvényt a bányához. A vonat vezetőjével ketten igyekeztek a vonathoz, hogy mielőbb indulhassanak. A szokástól eltérően ezúttal a komáromi és a veszprémi személyt egy vágányról indították, Sietve, sok teherrel megrakva mentek. A veszprémi vonat elhaladt mellettük, a komáromit pedig nem figyelték. *A vezetőjével együtt a vonat őrszelvényében haladtak, amikor a komáromi személy mindkettőjüket elgázolta.*

A gyors vizsgálódás után Pista bácsira ügyet se nagyon vetettek az összeseregelett vasutasok, *úgy könyvelték el, hogy rajta már nem sokat lehet segíteni.* A vonatvezetőt ápolgatták, aki még beszélni is tudott, nem vesztette el az eszméletét. A mentőorvos életjelt tapasztalt Pista bácsinál is. Őt is elvitték, de nem sok reménnyel.

Rövid időközökben csengett a kórházban a telefon, a dolgozók érdeklődtek munkatársaik után. Lesujtó volt a hír. *A vonatvezető meghalt. Pista bácsinál nyakcsigolya- és koponyaalapi törést állapítottak meg.*

Megindult a küzdelem az életért. Nem kevesebb, mint *100 órát volt eszméletlenül.* Az orvosok azt mondták, hogy döntő lehet az erős akarat és erős szervezet, mely sokat segíthet a betegen — és segített is.

Tízhónapi betegség után újra dolgozni kezdett. Könnyebb munkát biztosítottak számára, személyvonaton utazott 1965-ig. *A közelmúltban ünnepélyesen búcsúztatták, nyugdíjba ment.* Több mint négy évtizedet dolgozott becsülettel, elismeréssel. Helytállt veszélyben, hidegben, tikkasztó hőségben. Nap, mint nap továbbították rendeltetési helyére a mezőgazdasági, ipari és egyéb szállítmányokat.

A baleset, a nehéz gyermekkor mind csak rossz emlék. Ma inkább az öregkorról beszél, hiszen bekövetkezett az, amit azon az emlékezetes napon senki sem remélt. Pista bácsi életben maradt — s ma boldog nyugdíjas.

Székelyhidi János

Baleseti krónika

Április 29-én a *Zichyújfalu* állomásra bejáró 2871/II. sz. *vált. 2. kocsi kisiklott,* szemállomásra bejáró 1565 sz. vonat meghaladta a megállj állású kijárati jelzőt és veszélyeztette az ellenirányból szembe haladó 5922 sz. vonatot. A veszélyeztetés az 1565 sz. vonat fékezetlensége miatt következett be.

★

Április 30-án *Vámospércs* állomásra bejáró 1565 sz. vonat meghaladta a megállj állású kijárati jelzőt és veszélyeztette az ellenirányból szembe haladó 5922 sz. vonatot. A veszélyeztetés az 1565 sz. vonat fékezetlensége miatt következett be.

★

Május 1-én *Tuzsér* állomáson a bejárati jelző visszavételével és kézijelzéssel megállították az 1702 sz. gyorsvonatot, mert a szomszédos vágányon álló kocsisor egyik kocsijának ajtaja kíméletlen tolatás miatt a gyorsvonat vágányútjába került. A veszélyeztetést a kocsivizsgálók vették észre.

★

Május 2-án Záhony állomáson súlyos lábsérüléses balesetet szenvedett Ágoston János segédmunkás. A baleset azért következett be, mert a kotrógép markolója műszaki hiba miatt abba a kocsiba zuhant, ahol nevezett tartózkodott.

★

Április 30-án az 1219 sz. vonat *Szántód-Kőröshegy* állomáson a szabad III. vágány helyett *a foglalt IV-re járt és kíméletlenül ütközött az ott álló kocsikkal.* Az ütközés következtében az 1219 sz. vonat mozdonya *szolgálatképtelenné vált az állomás megállj állású kijárati jelzőjét meghaladva kijárt és kíméletlenül összeütközött az ellenirányból közlekedő 4978 sz. vonattal.* Az összeütközés következtében a két mozdony és egy előfogat szolgálatképtelenné vált, több kocsi kisiklott, oldalára dőlt. Személysérülés nem történt. *Az anyagi kár meghaladja a 200 000 forintot.* A vizsgálat szerint a baleset oka a vonat megállításának késői kezdeményezése.

★

Április 29-én Somogyjád állomáson Jádi István vonatfékező az 5561/a sz. vonattal végzett tolatásnál kézcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett ráakasztás közben a kocsik között elesett, s keze a sínre vágódott.

Öröm és üröm

Őszintén örülünk, hogy az olajmécs-lámpák helyett ma már modern, a követelményeknek megfelelő akkumulátoros kézilámpákkal dolgozhatunk. Örülünk, de örömünkbe üröm is vegyül. Több lámpánál előfordul — és ez elsősorban gyári hiba —, *hogy a sav csepeg és tönkreteszi a ruhánkat.*

Ezúton kérjük az illetékeseket, hogy a kézilámpák elkészítésekor jobban ügyeljenek, mert jó dolog az akkumulátor, de csak addig, amíg a csepegő sav nem okoz boszszúságot.

Szűcs Ferenc jegyvizsgáló
Hatvan

Több segítséget igényelnek

A szocialista brigádvezetők tanácskozásának tapasztalatai a szegedi igazgatóság területén

A szegedi igazgatóság területén megtartott szocialista brigádvezetői tanácskozásokon megállapították, *hogy a megnövekedett feladatok végrehajtásában, az új gazdasági mechanizmus kialakításában továbbra is nélkülözhetetlen a szocialista kollektívák munkája.* E mozgalom nemcsak a szocialista munkaversenynek leghatásosabb eszköze, legmagasabb formája, hanem jelentős helyet foglal el a nevelésben, az emberek tudatformálásában, művelődésében, egymás megbecsülésében és segítésében is. A közszellem is kezd olyan lenni, amely mindinkább *a gazdaságosságot, az utasítások betartását, a fegyelem megszilárdítását tartja szem előtt.* Nem tűri az olyan közömbösséget, amely azt vallja, *„kerül amibe kerül."*

A brigádvezetők kérték, hogy a szakszervezeti bizottságok termelési felelősei behatóbban foglalkozzanak a mozgalommal az abban résztvevők népszerűsítésével. Kifogásolták, hogy az utóbbi időben nem kapnak jelvényt. Ez nem használ a szocialista brigádmozgalomnak.

Szó esett az értekezleten arról is hogy a brigádok létezését, a brigádmozgalom követelményeit *mindenkor az adott munkahely szervezési formáinak sajátosságaihoz igazítsák.* Így például az állomási és a fűtőházi dolgozókból — az egy túrban dolgozókból — is alakulhat közös brigád amennyiben a szükséges feltételek biztosítottak.

A brigádnapló vezetésére is szükség van. A napló ad képet a brigád létezéséről a vállalások teljesítéséről. Csakis így teljes a brigád élete. Az is igaz, hogy a napló kifogástalan vezetése külsősége a brigád munkájának, nem elsődleges feltétele. A fizikai dolgozók között különösen sokan vannak olyanok, akik szívesebben dolgoznak mint adminisztrálnak. *Javaslatként elhangzott hogy ahol a napló vezetése nehézkes, kérjék meg a KISZ-szervezetet,* illetve a szolgálati helyen lévő fiatalokat a szükséges adminisztrációs munka elvégzésére. A fiatalok minden bizonnyal szívesen segítenek.

Ahhoz, hogy a brigádok tagjai a lehetőséghez mérten együttmaradjanak, a szolgálati és a mozgalmi vezetők jó együttműködésére van szükség. Nekik kell ügyelni arra is, hogy a brigádok részére az előfeltételeket biztosítsák, munkájukat mindig egyforma mércével mérjék.

A szocialista brigádmozgalom egészséges fejlődéséhez sok segítséget adhatnak a tapasztalatcserék. Ezek megszervezése jórészt a helyi vezetők öntevékenységén múlik. *Az sem rossz módszer, ha a műszaki konferenciákon és a termelési tanácskozásokon egy-egy jó szocialista brigádvezetőt beszámoltatnak.* Szükséges, hogy a külszolgálati vezetők mellett a szakszervezeti szervei és az igazgatóság együttesen több elvi és gyakorlati segítséget nyújtson a brigádok szervezeti és tartalmi egységének megteremtéséhez.

Annus István

Ajtók, ablakok, játékok, kerítések,
konyhabútorok mázolásához

PROGRESS — ZOMÁNC!

Gyorsan szárad, csillogó fényes,
tartós a

PROGRESS — ZOMÁNC!

fehér 1 kg	37,60 Ft
pasztell színek 1 kg-os	36,— Ft

Fesse — mázolja tárgyait sajátmaga, így olcsóbb!

Önkormányzat a kőszegi fiúnevelőben

Nagyon régen volt, lehet már tíz éve, amikor látogatóban jártam a *Kőszegi MÁV Fiúnevelő Intézetben.* Vasárnap volt. A park padjain egyenruhába bújt kicsi vasutasok ültek mamájukkal, papájukkal, hozzátartozóikkal. A felnőttek a gyerekek haját simogatták, a kicsik meg mesélték élményeiket. Csak hallgattam és irigykedtem, szerettem volna egy-két hétig ottmaradni köztük.



A játékszobában önfeledten játszanak a legkisebbek *(MTI Foto Kovács Sándor felv.)*

NEMCSAK A KÜLSŐ VÁLTOZOTT

Az intézet külső képe nem változott. Jobban mondva csak a homlokzati rész, mert az idő — akár az embert — „testesebbé" tette. Megterebélyesedett: *modern felszerelésű konyha, kultúrterem és tornaterem épült hozzá.*

A kerítésen túl, ahol bozót és dudva volt régen, most hatalmas játszótér terül el: *tenisz-, röplabda- és kosárlabdapályák várják a gyerekeket.* Ahogy körbejárom az épületet, kíváncsiságom egyre nő. Ha a külső ennyit változott, mit láthatok majd a falakon belül?

Kék melegítős kisfiút állítok meg az előcsarnokban.

— *Itt, a fehér ajtón tessék kopogni, éppen most ment be az igazgató bácsi.*

— Természetes, hogy kopogok — nyugtatom meg kis illemtanáromat. Körülbelül hétéves lehet, de tudja mi a fegyelem.

Hortolányi Elemér igazgató csak köszönésemre, az idegen hangra emeli fel fejét.

— *Kihasználom a csendes délelőttöt, ezek a nyugodt órák* — mondja. — *Miről akar hallani, mielőtt megmutatom az intézetet?*

— Mindenekelőtt a 370 gyerekről, életviszonyaikról, a gyermekek és szülők kapcsolatáról, a tanulmányi eredmény alakulásáról egyes osztályokban...

CSALÁDOK HÁZA

— *Ne haragudjon, hogy közbevágok de nálunk nincsenek osztályok, hanem családok. Például ötödikesek családja, hatodikosok családja és így tovább. A családvezetőket maguk a gyerekek választják. Az intézet közösségi élete önkormányzat jellegű, az úttörő szervezetre épül. Különböző munkaköri bizottságok működnek — tanulmányi, fegyelmi, egészségügyi, gazdasági — természetesen nevelők felügyelete mellett.*

Valóságos államgépezettel ismertet meg az igazgató: *pontosan kidolgozott rendszeren és következetességen alapul a házirend,* hetenként tanácskoznak a „családok", a törekvők jutalomkönyvet kapnak, a hanyagok fejmosást.

— *Teljes elfoglaltságról gondoskodunk. Vannak gyorsabban tanuló gyerekek, azoknak nem kötelező kivárni a délutáni tanulási idő végét.* Ha végeztek, elhagyhatják a termet és a kultúrteremben vagy a szabadban játszhatnak, sportolhatnak. Barkácsműhelybe mehetnek, a virágkertészetben, gyümölcsösben segíthetnek, egyszóval válogathatnak a hasznos időtöltés különböző területei között.

Vannak, akik zongorázni, hegedülni tanulnak vagy éppen az intézet fúvószenekarának tagjai. *A foto-, a műszaki-, a rádió és a repülőmodell szakkörök is nagy létszámúak.* Az intézetnek külön rádióstúdiója van, saját összeállítású műsort sugároznak.

A „családok" házának végigjárására nem sok idő marad. Éppen csak benézünk a hálókba, a tanulószobákba. Sok a zöld növény, a habfehér, vagy színes függöny. Az ebédlőben terítenek. A családtagok négyen ülnek az asztalnál és annyit merhetnek a fatálból, mint otthon... Otthon?! Hiszen ez igazi otthon számukra. *Árvák, félárvák, elvált szülők gyermekei és egy-két olyan fiú, akiket a nem megfelelő családi élet miatt hoztak ide.* Hortolányi Elemér igazgató az utóbbiakról nem szívesen beszél:

— Ellenyésző a számuk és a legtöbb esetben sikerült a szülőket jó útra térítenünk. Csak abban az esetben adjuk ki a családi körünkből a gyerekeket, ha nem látjuk veszélyeztetettnek a sorsukat.

Az intézetbe a hónap minden harmadik vasárnapján látogatnak el a hozzátartozók, akik az ország minden részéből jönnek. Ilyenkor a nevelőtestület tagjai is benn tartózkodnak, nemcsak az érdeklődők miatt, hanem azokat a szülőket is helyettesítik, akik nem tudtak eljönni.

JÓ KEZEKBEN VANNAK

A nevelőkről legalább annyit lehetne írni, mint tanítványaikról: *az újonnan érkezők tanulmányi eredménye rövid idő alatt általában 40—50 százalékot javul, ez nemcsak a tanároknak köszönhető, hanem a gondos nevelőknek, akik egyben oktatókat és a szülőket is helyettesítik.* Csak rá kell nézni a vidám, egészséges gyerekcsoportokra, hallgatni beszédtémájukat, s ebből lehet már következtetni: *jobb kezekben nem is lehetnének a 6—10 éves lurkók, a 13—14 éves kamaszok.*

— A nyolcadik általános elvégzése után elhagyják intézetünket. Minden gyerek elhelyezéséről gondoskodunk. A továbbtanulókat a szegedi intézet veszi át. Sokan ipari tanulók lesznek vasúti szolgálati helyeken.

Az intézet később sem szakad el tőlük. Továbbra is figyelemmel kísérik sorsukat. Az is gyakori, hogy az intézetben tanult gyerekek közül többen visszatérnek látogatóba. Sokan magukkal hozzák családjukat, úgy keresik fel az intézetet, mintha a szülői házba jönnének.

Horváth Anita

Kiváló határőr-jelvényt kapott

A Magyar Népköztársaság határának védelme nemcsak a határőröknek s az erre hivatott belügyi szerveknek, hanem minden állampolgárnak kötelessége.

Barbalics János pedig Csurgó állomás dolgozója, februárban szolgálat közben *egy gyanúsan viselkedő egyénre lett figyelmes.* Észrevételét közölte a határőrökkel. Mint később kiderült, az illető tiltott határátlépéssel akart külföldre távozni.

A Határőrség Országos Parancsnoksága és a Belügyminisztérium *Kiváló határőr* jelvénnyel tüntette ki az éber vasutast.

Várfalvi Gyula
Gyékényes

Fellendült a kulturális élet

Hosszú évek óta csak egyhelyben topogott a Hámán Kató fűtőház kultúrgárdájának munkája. Hiába volt a szép kultúrterem, az öntevékeny „kultúrosok" csak ritkán látogatták.

Az elmúlt év végén *Bakó Béla fiatal* vezető mérnök és *Sipőcz József* motorszerelő megszervezték a Bo-Bo tánczenekart. Aztán megalakították a műkedvelőgárdát. Annyira belelendültek, hogy a KISZ-szervezet segítségével, újabb kultúraktivisták bevonásával, a színjátszók megtanulták az *Imádok férjhez menni* című zenés vígjátékot.

Kéthónapi eredményes tanulás után a kultúrcsoport március 19-én és 20-án mutatta be a darabot. A bemutatón olyan sikert értek el, hogy azóta többször kellett ismételniük.

Felvégi István

Szarvasi gondok

Szarvas állomás forgalma, az ot. dolgozó vasutasok munkája, évről évre nagyobb. A termelőszövetkezetekkel és a vállalatokkal jó a kooperáció, a ki- és berakás zavartalan. Nem is ez foglalkoztatja most a szarvasiakat. *Azért vannak nagy gondban, mert az elkészült szociális létesítmény fürdőjében a vízmelegítő rossz.* Nem tudják használni.

Igéretet már többször kaptak. Javítani azonban még azóta sem javították meg. A fürdő pedig csak akkor ér valamit, ha ott fürödni lehet és nem bosszankodni.

Boldizsár Gyula

Csökkent a rakodási idő

Miskolc igazgatóság területén az első negyedévben *csökkent a rakodási idő.* A ki- és berakások gyorsabbá tételére minden nagyobb állomáson komplex brigádértekezletet tartottak, amelyeken a vasút és a fuvarozó felek kölcsönösen megbeszélték a még fennálló hiányosságokat.

A közös munka eredményeként — az előző évhez viszonyítva — januárban 13-mal, februárban 103-mal, márciusban pedig 219 kocsival csökkent a kirakatlan kocsik száma.

Bakó János
Miskolc

Kongresszusra készülnek a vasutas eszperantisták

A július 30-tól augusztus 6-ig Budapesten megrendezésre kerülő *Eszperantó Világkongresszus* időpontja rohamosan közeledik. Eddig 38 országból több mint 3000 külföldi jelentkezett.

A vasutas szakcsoportokban országszerte lelkesen készülnek, különösen azok, akik majd rendezőként működnek közre. *Népes tanfolyamok keretében tanulnak a nemzetközi fordákban szolgálatot teljesítő jegyvizsgálók és egyéb beosztásokban közreműködő állomási dolgozók.* Eredményes a tanfolyam az Úttörővasúton is.

Debrecenben, Miskolcon, Kecskeméten és *Pécsett* a vidéki rendezvények előkészítésén dolgoznak. Budapesten az országos szervezőmunka mellett vasutas eszperantistáink eredményesen közreműködnek a *Magyar Rádió* naponkénti eszperantó adásában is.

Az előkészületek kimagasló eseménye volt április 14-én a budapesti eszperantó klubok közös klubnapja, melyet a nagy érdeklődésre való tekintettel a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében rendeztek. A közös klubnapon részt vett és rendkívül értékes előadást tartott *dr. Ivo Lapenna,* az Eszperantó Világszövetség elnöke, a londoni egyetem gazdasági és politikai tudományok főiskolájának jogi professzora, az összehasonlító szovjet és kelet-európai jog docense.

A professzor elismeréssel nyilatkozott a hazánkban szerzett tapasztalatairól. Elmondotta, hogy 1929-ben járt utoljára Budapesten. A természeti szépségek mellett megragadta őt az a segítőkészség, amivel a legmagasabb szervektől kezdve mindenütt találkozott szakmai tárgyalásai és a kongresszussal kapcsolatos megbeszélések során.

Többek között ismertette az Eszperantó Világszervezet felépítését, munkáját, az UNESCO elismerését a nemzetközi nyelv sikereit illetően a világ népeinek kulturális kapcsolataiban. Részletesen utalt azokra a feladatokra, *amelyek a rendező ország eszperantistáira várnak. Kiemelte, hogy Magyarország eddigi eredményei a nemzetközi nyelv művelése terén mindnyájunkat köteleznek a pontos körültekintő szervezőmunkára már csak azért is, hogy az illetékes szervek által nyújtott anyagi és erkölcsi segítség, szinte páratlan segítőkészség mindenki számára meghozza a várt eredményeket.*

Hangsúlyozta, hogy a népek teljes megértése nem képzelhető el a nyelvi problémák megoldása nélkül. Számos példát sorolt fel az ENSZ és az UNESCO szervezeti életében sok millió dollár ráfordítás ellenére is tapasztalható nehézségekre, melyek az egyre nagyobb számban elfogadott hivatalos nyelvek kölcsönös fordítása, alkalmazása, emberi és gépi tolmácsolása következtében adódnak.

A budapesti világkongresszus újabb nagyszerű bizonyítéka lesz a tolmács nélküli, kulturált formákban történő, különböző célú tárgyalások, megbeszélések zökkenőmentes folytatására. Itt kerül pl. megrendezésre a *III. Nemzetközi Művészeti Fesztivál* is, és ennek keretében a *Nyári Eszperantó Egyetem 17. ülése,* ahol 10 nemzetközileg elismert egyetemi tanár és tudományos munkatárs tart előadást a matematika, a nyelvészet, a nemzetközi jog, a zene és a művészettörténet, orvostudomány stb. köréből. A legkülönbözőbb szakülések, szakmai rendezvényeken kívül szónoki verseny, három színházban eszperantó nyelvű előadás, irodalmi délutának stb. várják az ide érkező vendégeket.

A jól sikerült közös klubest színvonalas megrendezéséért elismerés illeti a budapesti vasutas eszperantistákat, a vasutas eszperantista nőbizottság tagjait, valamint a Szegedi MÁV Nevelőintézet közreműködő népi zenekarát, ifjúsági eszperantó csoportjuk szavaló és énekes szereplőjét.

Dr. B. I.

Vonattal a Núbiai Sivatagban

Útijegyzet

Míg hazánkban januárban általában azzal vagyunk elfoglalva, hogy a hótól megtisztítsuk útjainkat, vasútvonalainkat, addig Szudánban felhőtlen ég alatt nehezen elviselhető hőségben közlekednek a piszkos fehér színű vasúti szerelvények.

Szudán Afrika legnagyobb állama legkisebb népsűrűséggel. Talán a legek között nyugodtan a legmelegebb országnak is mondható. Területének 60 százaléka homoksivatag. *Lakóinak száma 13 millió.* A számtalan fajhoz tartozó, sötét bőrű bennszülöttek a folyók, elsősorban a Nílus partján élik a mi elképzelésünk szerint hihetetlen igénytelen életüket. A 13 millióból 3 millió a néger, a többi arab, sémi, núbiai és török keverék. Az utóbbiak mind arabnak vallják magukat, és sértésnek veszik, ha valaki négernek nézi őket.

A három déli tartomány Szudán legtermékenyebb és legszebb részét foglalja magában. Megfelelő egységes művelésirányítás mellett komoly kivitelt jelentene a délen termő gyümölcs, a sokfajta nemes fa. Erre azonban nem kerülhet egyhamar sor, *mert nagy az ellentét a szudáni néger és arab lakosság között.* Ennek az az oka, hogy a gazdag dél népe nyomorog, mert csak egyharmadát keresheti annak, amit egy arab vagy szudáni keres. Az arab tisztviselők életét délen a kölcsönös gyűlölet miatt a hadsereg védi nem is kis létszámmal.

A déli néger tartományokba egy vasútvonal vezet. Ez a vonal is elég lenne, ha nem lennének állandó villongások. *Az ellentétek miatt ezen a vonalon gyakoriak az 1—2 napos késések.* Az esős évszak beálltával még rosszabb a közlekedés. Pedig hetenként csak két vonat közlekedik.

Észak- és Közép-Szudánban már jobb a helyzet. Legforgalmasabb a *khartoum—atbara—port-sudani* vonal a kereskedelmi élet fő ütőere. A Port-Sudan-i kikötőben megfordul a világ csaknem minden nemzetiségű hajója, és a gyapotért hozzák *a japán rádiót, az angol légkondicionáló berendezéseket, a szovjet Volga és Moszkvics gépkocsikat.* Mi is exportálunk Szudánnak a többi között vasúti tengelyeket is.

Khartoumból a *Núbiai sivatag* egykori székhelyére, *Kareimába* utaztunk vonattal. Ezen a vonalon is *hetenként csak kétszer, szerdán és pénteken indul vonat.* A menetidő 30 óra, de már volt rá példa, hogy ez a homokviharok miatt megduplázódott.

A szerelvény kényelmes hálófülkés kocsikból és igazi fapados, másodosztályú kocsikból áll. *Hálókocsit előre kell foglalni,* mert az utazó kereskedők többen vannak, mint amennyi a hálófülkés férőhelyek száma.

Tíznapi khartoumi tartózkodás után zöld-sárga taxin érkeztünk a pályaudvarra. Mindenütt hosszú, fehér hálóinghez hasonló ruhás arab utasok. Gyorsan megtaláltuk kocsinkat, és megkezdtük az ismerkedést a részünkre foglalt fülkével.

A ventillátor az ajtó felett keverte a plusz 30 fokos reggeli levegőt. A fülke kisméretű ablakát műanyag redőny védi az erős napsugárzás ellen. *A fülkében két kényelmes fekhely biztosította nyugodt alvásunkat, egyik az ablak felett keresztben, a másik lent egyben ülésül is szolgált. A mosdó rozsdamentes, falba süllyesztett ügyes szerkezet volt.* A víz a duplatetejű kocsik tartályaiból érkezett. Mintha csak szállodánk indult volna meg a sínen, úgy éreztük eleinte magunkat. Ez az érzés azonban, ahogy a nap emelkedett, s ahogy elhagytuk Khartoumot, megváltozott, *11 órakor már 39 fokos meleget kevert a ventillátor.*

Míg a Nílus közelében haladt vonatunk, mindkét oldalon termékeny, öntözött földek terültek el. *Távolabb mindenütt a sivatag az úr.* A mélyebb részeken, ahol esős időben összefut a víz, ernyős akácok és a vaddinnye indái láthatók.

Mint nálunk a varjak, ott a hulladékra váró sasok pihentek, és forgatták fejüket, nem zavartatva magukat a dübörgő vonat közeledtétől sem.

A sivatagi helységek megállóiban hangosan kínálták a citromot, portugánit, banánt, mangót a vonat érkezésére odasereglett asszonyok és gyerekek.

A fülkében délután 4 órakor *44 foknál tetőzött a hőség.* Ilyen melegben életemben először voltam. Nehezítette helyzetünket, hogy a zárt ablakok ellenére a vonat robogása által felvert por szinte ködként terjengett. *A fekete terilén öltöny piszkos szürkén himbálódzott a fogason.* Eleinte óránként le-lekeféltük, de mivel még csak az út elején tartottunk, beletörődtünk sorsunkba.

Egymás után hagytuk el *Kadarut, El Migát* és a többi szép arab hangzású helységet. *Zei-Dab* után egy nagyobb helységben, *Ed-Damerben* állt meg vonatunk. Ott úgy látszik, katolikus vallásúak is élnek, mert kéttornyú, keresztes templomot láttunk az állomás közelében. *Ritka látvány ez a minaretek földjén.*

Atbara, Szudán harmadik legnagyobb városa következett ezután. Vasúti gócpont, és vagongyára is van. Már alkonyodott. Sokáig álltunk, mert be kellett várni a Port-Sudanból jövő személyvonatot.

Mielőtt a nap lement, jellegzetes arab kép tárult elénk. A vonat vezetője, a kalauzok és az utasok nagy része leszállva a vonatról, levetve cipőiket, *lábmosás után imához kezdtek. Kelet felé fordulva, szertartásosan mormolták az ősi imát.* Minden állt, aki éppen nem imádkozott, az vagy abbahagyta, vagy még készülődött. A sötétedéssel lassan befejeződött a vallási szertartás, és vonatunk tovább folytathatta útját.

A vonaton étkezőkocsi is volt, ahol marhasült, sült hal, sajt, vaj, tea, káve szerepelt az étlapon. Italként gyümölcslevet, szódát vagy sört kaphattunk. Mindezeket a fülkében is felszolgálták a mindig mosolygó vasúti pincérek.

Említettem, hogy Szudánban néha 1—2 napot is késnek a vonatok. De az sem ritka eset, hogy korábban érkeznek. *Mi is két órával a menetidő előtt futottunk be Kareimába.* Az állomáson senki sem várt bennünket, csak a hőség. A hőmérő higanyszála plusz 55 fokot mutatott. Szerencsére gyorsan kaptunk taxit, így rövid idő alatt szálláshelyünkre jutottunk. A núbiai királyok egykori székhelyén a fekete terilén ruha, a hófehér nyloning és a nyakkendő nem mutatkozott célszerű öltözéknek.

Reményi Rezső

Fellendülőben a sport Békéscsabán

Sikerek és kudarcok jellemezték a *Békéscsabai MÁV SE* szereplését az utóbbi tíz évben. Békéscsaba egy időben a vasutas sport fellegvárai közé tartozott. Labdarúgásban NB III-as, férfi és női kézilabdában NB I-es, atlétikában pedig országos hírű csapattal rendelkeztek. *Öt szakosztályban 250 igazolt versenyző működött.* Még válogatott sportolójuk is volt.

A fénykort hanyatlás követte. Megszűnt az atlétikai szakosztály. A labdarúgók kiestek az NB III-ból. Alaposan megcsappant a szakosztályok létszáma is.

A sport szerelmesei azonban nem hagyták annyiban. Elhatározták, hogy újból fellendítik a vasutas sportot. Társadalmi munkában rendbehozták a labdarúgó- és atlétikai pályát. Kispályás kézilabdapályát is építettek. Munkájuk értéke csaknem 100 ezer forint.

Megalakították a tekе- és a kosárlabda szakosztályt. Serdülőkkel újból életre hívták az atlétikai szakosztályt, s ma *hét szakosztályban 300-an versenyeznek az egyesület színeiért.* Kézilabdában a férfiak az NB I kapuját döngetik. Férfi és női tekézőik pedig már az NB II-ben játszanak.

Gondot fordítanak az egyesület erkölcsi és anyagi erejének növelésére is. Erőteljesen folyik a tagtoborzás. A pártoló tagok számát fél év alatt 200 taggal növelték.

Az egyesület egyik feladata: a labdarúgó szakosztály megerősítése.

— *Ebben az évben szeretnénk visszakerülni az NB III-ba* — mondja *Andó Tamás*, a labdarúgók edzője. — *A fiúk lelkiismeretesen készültek a bajnokságra. Szívesen fogadták a nagyobb megterhelést jelentő alapozó edzéseket. Az első csapat átlagos életkora 20 év. Hat olyan ifi játékos rúgja a labdát a „nagyok" között, akik a megyei ifi válogatottnak is tagjai, Serdülő csapatunk már két éve városi bajnok. Ificsapatunk a legutóbbi bajnokságot úgy nyerte meg, hogy 99 gólt rúgott.*

A Csányi utcai sporttelepen délutánonként pezseg az élet. A labdarúgópályán 25 játékos gyakorol. Az atlétikai pálya vörös salakján 40 fiatal köröz. A kézilabda-pályán a női kézilabdások népes csoportja edz és legalább ugyanennyien nézik az edzéseket, főleg fiatalok.

Az egyesületnek gondja is van, kevés a felszerelés. A labdarúgó-szakosztálynak három csapat részére mindössze 2 garnitúra meze van. Sokszor még szappanra sincs pénzük, nem felszerelésre. A Békéscsabai MÁV SE a megye legtöbb versenyzőt foglalkoztató egyesülete. Mégis a TST legmostohább gyermeke. Miért?

A lelkes, öntevékeny békéscsabaiak eddig is sokat tettek már saját erejükből. Segítség nélkül azonban lassú a fejlődés, nehéz az előrejutás.

T. J.



Szorgalmasan edzenek a labdarúgó csapat tagjai
(Tőzsér Ernő felvétele)

Egyesült a Szolnoki MÁV és a Szolnoki Vasutas SK

Több mint két évtizede annak, hogy megbomlott a *Szolnoki MÁV SE* egysége. Az akkori vezetők szűk látókörű intézkedései miatt a járműjavító magára maradt. A szolnoki csomópont szolgálati ágainál dolgozó, sportszerető vasutasok azonban hamarosan új sportkört alakítottak. Így történt meg az országszerte szinte egyedülálló eset, hogy a szolnoki vasutasoknak két sportegyesülete is volt. Méltóképpen azonban egyik sem tudta képviselni a vasutastársadalmat.

Másfél évtized telt el, míg mindkét sportkör vezetői felismerték a külön út tarthatatlanságát. Jóllehet, korábban is voltak már kezdeményezések, akadtak olyan sportvezetők; akik az erők összefogását sürgették.

A Szolnoki Vasutas SK elnöksége 1966 elején újra napirendre tűzte az egyesülés gondolatát. *Végül is úgy döntöttek, hogy megszüntetik a sportkört* és a felszerelésüket a létesítményeket átadják a Szolnoki MÁV SE-nek.

A Szolnoki MÁV elnöksége, mint arról értesültünk, azon munkálkodik, hogy a testvér egyesület volt tagjai megtalálják helyüket az új egyesületben, vagy a tömegsportban, az üzemi bajnokságokon.



Biztonságos helyet a kerékpároknak

Zalaegerszeg állomás dolgozói közül mintegy ötvenen, kerékpáron járnak munkába. Körülkerített, jól zárható kerékpármegőrző azonban nincs az állomáson. Így nagyon gyakran előfordul, hogy munka után, amikor hazamennének, *hol egy dinamó, hol egy lámpa, vagy lámpából az égő hiányzik.* Ez önmagában véve is elítélendő, de addig is, amíg a *„szarkákat"* nem sikerül rajtacsípni, *a kerékpárokat biztonságos helyen kellene tárolni.*

A vonatkísérőknek az a kérésük, hogy kerítsék be a kerékpármegőrzőt, vagy biztosítsanak olyan tárolási lehetőséget, ahol illetéktelen személyek nem juthatnak a kerékpárokhoz

Markos József

1966 MÁJUS 28-TÓL JÚNIUS 5-IG

Ünnepi könyvhét

Ebben az évben, május 28 és június 5-e között rendezik meg az ünnepi könyvhetet. Mint minden évben, az idén is sok író látogat el a könyvhét alatt az üzemekbe, munkásszállásokra, falvakba, a különböző helyeken megrendezésre kerülő irodalmi estekre, író-olvasó találkozókra.

Budapesten a Váci utcában újból megrendezik a könyvutcát. Ehhez hasonlóan *Szegeden, Pécsett, Sopronban, Miskolcon* és más vidéki városokban is felállítják a tarka, hívogató könyvsátor-sorokat. A könyvterjesztő vállalatok a gyermek és ifjúsági könyvek iránti érdeklődésre számítanak az ünnepi könyvhét idejére eső gyermeknapon, május 29-én. Ezen a napon minden elárusító helyen, könyvesboltokban és a könyvsátrakban megtalálhatók lesznek majd a gyermek és ifjúsági irodalom újdonságai.

Az ünnepi könyvhéten nagy választék várja a felnőtt olvasókat, könyvbarátokat is. A könyvkiadók *64 irodalmi művet jelentetnek meg, mintegy 835 ezer példányban.*

Az alábbiakban néhány könyvheti újdonságot ismertetünk: *Hét évszázad magyar versei*, Mesterházi Lajos: *Isten, méretre*, Csanády János: *Európai ősz*, Veres Péter: *Való világ*, Oravecz Paula *Tört ágak*, Pethő Tibor: *A háborúk ára*, Rab Zsuzsa: *Dobok és fuvolák*, Sánta Ferenc: *Az áruló*, Vészi Endre: *Aranyszoba.*

1966 JÚNIUS 19

Vasutas, postás és közlekedési ifjúsági találkozó

A KISZ Központi Bizottsága, a vasutas- és a postásszakszervezet elnöksége, a KPM főosztályai és a közlekedési tárca KISZ-bizottságainak közös rendezésében *1966. június 19-én Balatonalmádiban kerül sor a XII. Országos Vasutas Postás és Közlekedési Ifjúsági Találkozóra.*

A főbizottság már munkához látott. A találkozó előkészítése, zavartalan lebonyolítása érdekében az igazgatóságok székhelyein, továbbá Szolnok és Hatvan csomóponton operatív bizottságokat hoztak létre. Ezekre a bizottságokra hárulnak az előkészítéssel kapcsolatos feladatok. A technikai jellegű feladatok elvégzése mellett, már a felkészülés időszakában is *kifejezésre kell juttatni a fiatalok békeakaratát, egységes kiállását, a hős vietnami nép mellett, az amerikai imperialisták agressziójával szemben.*

Az ifjúsági találkozó részletes programját lapunk következő számában ismertetjük.

Megfeszített munkát végeztek

A tavaszi áradás országosan nem okozott nagy károkat és közel sem volt olyan mérvű, mint a múlt évben, de egy-két helyen fennakadást jelentett. *Gyula—Sarkad* között is épp az árvíz miatt kellett elterelni a forgalmat. Ebből a nagy munkából elsősorban Gyoma állomás dolgozói vették ki részüket. Csak néhány adat: *amíg az árvíz előtt a raktárnál 7312 kocsi fordult meg, addig az elterelt forgalom idején 11 494 kocsit küldtek ide.*

Megfeszített munkát végeztek a váltókezelők és a szolgálattevők is. A 31 rendes vonat helyett 59 vonatot állítottak össze és továbbítottak a vésztői vonalra. Külön ki kell emelni a gépek kiszerelésénél dolgozó vasutasokat és kocsirendezőket, akik kézi erővel 2633 mázsa szenet kosaraztak a mozdonyokra.

Ezt a nagy munkát az állomás kollektívái saját erejükből végezték el.

Pozsár András,
Gyoma

A Hivatalos Lapból

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

17. számból: 109445/1966 I/2.B. MÁV munkaköri bértáblázatok felső bérhatárainak módosítása.

108750/1966. I/2.B. Az építőmunkások bérezési rendszere és az építőipari normák alkalmazása.

Közlemény a vasutas vendégszobaház üzemeltetéséről.

18. számból: 104606/1966. I/8.E Rakodással képzett irányvonatok szervezésével, közlekedtetésével, premizálásával és az átvevők jutalmazásával kapcsolatos feladatok szabályozása.

107475/1966. I/2.B. Ajkalmazotti állománycsoportú dolgozók prémiumrendszere az ipari és építőipari vállalatoknál.

109980/1966. I/3. C. Az államvasúti dolgozók tisztítószerellátását szabályozó rendelet módosítása.

110031/1966 I/4.C. A vasúti biztosításokkal kapcsolatos egyes kérdések újbóli szabályozása

Pályázati felhívás a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem Közlekedési Szak esti levelező tagozatára.

A szerkesztőség üzeni

Dancs József, Bognár Károly Tapolca; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Kovács István Szombathely; Káprai László Keszthely; Giczi József Almásfüzitő; Vas István Rákosrendező; Szűcs Ferenc Hatvan; Markos József Zalaegerszeg, Várfalvi Gyula Gyékényes: Pozsár András Gyoma; Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Virág Károly Rákospalota—Újpest „A cél felé" és Varga Jenő Budapest „Tudjátok-e?" c. verseik közlésre nem alkalmasak.

Sandek János Siklós, Hegedűs Tivadar Sátoraljaújhely, Móricz Anna Tatabánya—Alsó, Farkas László Csépa, Boros Ferenc Kisterenye: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk

LAKÁSCSERE

Elcserélném Gyáli úti 1 szoba-konyha speizos, kertes, szolgálati lakásunkat, plusz adunk a József körúton 2 szoba összkomfortosat. Érdeklődni lehet: Fischer István, Bp. Gyáli út 15/27. 1. ajtó, egész nap.

HÍREK

— **Alumínium teherkocsit készítettek** bauxit szállítására Franciaországban. Az alumínium kocsik ma még drágák, de alkalmazásuk mégis gazdaságosabb, mert a 15 tonna önsúlyú, 43 köbméter befogadóképességű vagonokban mintegy 65 tonna bauxit szállítható.

— **Szocialista brigádvezetők tanácskoztak Rákosrendezőn.** A brigádmozgalom mindössze ötéves múltra tekint vissza, de a szocialista brigádok ez alatt az idő alatt is figyelemreméltó eredményeket értek el az állomáson.

— **Kiváló eredmények születtek** az első negyedévben Almásfüzitőn. Az állomás dolgozói 34 608 kocsit mozgattak meg, s a kocsikihasználási tervet 99,48, a kocsitartózkodást pedig 93,68 százalékra teljesítették. Az állomás munkájában a szocialista brigádok járnak elen.

— **Az éüzemszint elérését tűzték célul Tapolca fűtőház dolgozói.** Az első negyedévben a mozdonyfelhasználásnál 100,5, az üzemeltetési önköltségcsökkentésnél 103,9, a szénfelhasználásnál pedig 105 százalékos eredményt értek el.

— **8000 forint értékű társadalmi munkát végeztek** a keszthelyi Utaselátó dolgozói. A nagy nyári balatoni forgalom kezdete előtt társadalmi munkában rendbe hozták az Utaselátó külső és belső helyiségeit. Külön dicséretet érdemel a konyha és a felszolgáló személyzet.

— **30 százalékkal emelik a vasúti díjszabást** Ausztriában. Az új osztrák kormány bejelentette, hogy hamarosan 30 százalékkal emeli a vasúti személy- és poggyász díjszabást, 50 százalékkal a bécsi gyorsvasút tarifáját.

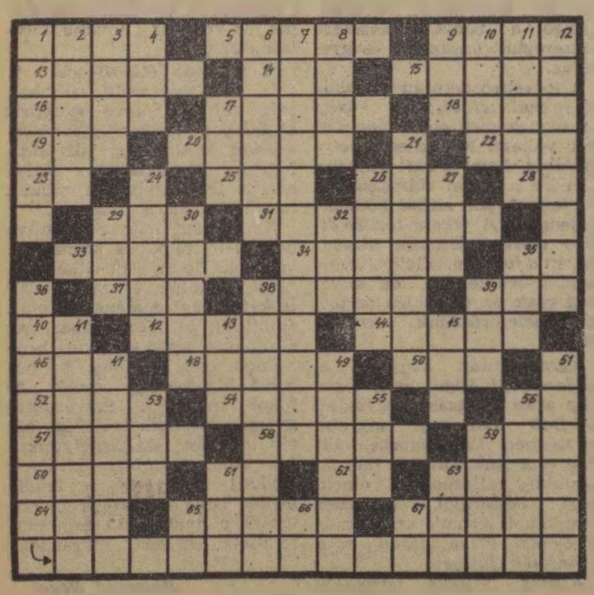
— **Elkészült a szolnoki vasúti rekonstrukció** legnagyobb vasbeton szerkezete, a ceglédi bejárati vágány és az újszászi bekötőút épült 73 méter hosszú és 14 méter széles kerethíd.

— **Elnyerte a szocialista munka szolgálati helye címet** a füzesabonyi villamos vonalfelügyelőség. A 45 tagú kollektíva az elmúlt évben 111 százalékra teljesítette a karbantartási tervet.

— **Az Akadémiai Kiadó könyvkiállítást rendez** a Budapesti Nemzetközi Vásáron a Magyar Tudományos Akadémia pavilonjában. A kiadó többek között bemutatja a magyar és nemzetközi könyvművészeti versenyeken díjat nyert könyveit.

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: 75.915.001—K 93
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Tisztességes, becsületes, angolul. 5. Zsiráffféle állat. 9. Szent, sérthetetlen. 13. Csillag a Persens csillagképben. 14. Színművészünk családi neve. 15. Fejfedő. 16. Győr-Sopron megyei község. 17. Idegen női név. 18.Ront ikerszava. 19. Gurul, a közepén. 20. A kályhának van. 22. Győri sportegyesület. 23. Lom, mássalhangzói. 25. Előde. 26. Nem a tegnapi. 28. Vissza: német személyes névmás. 29. Apaállat. 31. Zenei műszó: ugyanaz a tempó. 33. Román kikötőváros. 34. A mozdony teszi. 35. Országos Tervhivatal. 37. 549 római számmal. 38. Vissza: francia festő (1840—1926). 39. Férfinév. 40. Juttat. 42. Kietlen, kopár. 44. Főzeléknövény. 46. Lárma. 48. Elnyúve. 50 Német névelő. 52. Vissza: Veszprém megyei község. 54. Intelem, szélek nélkül. 56. Nem holnap. 57. Tengernév növidítve. 58. Balaton menti község. 59. Központi Ellenőrző Bizottság. 60. Veteménynek van. 61. Azonos betűk. 62. Kimondoti betű. 63. Szín. 64. Hamis-e? 65. Rádió vevőkészülék ellentéte. 67. Lecsúszott a torkán.

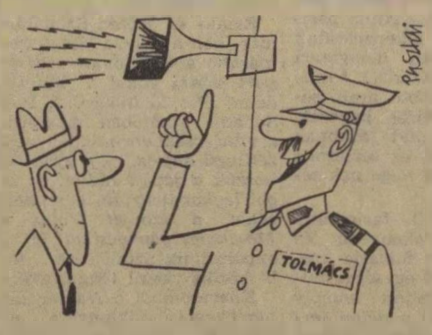
Függőleges: 1. Mese, monda. 2. Riadó! 3. Eszkimók féligömb alakú hókunyhója. 4. Jó Buda testvére Arany Jánosnál. 6. Csoma Sándor előneve. 7. A kongresszusi versenynek ezt kell elősegíteni. **(Folytatása a függőleges 36-ban)** 9. Női ivarsejt. 9. Somogy megyei község. 10. . . . Tourn, a Hilomtélék családjának genusza. 11. Afrikai négerek egyik hatalmas ága. 12. A kor színvonalán álló (angol). 17. Végső vége. 21 Kalapos divatárusnő. 24. Dunántúli hegység. 26. Görög sziget, a Cikládok egyike. 27. Van, németül. 29. Sereg. 30. Indonéz külügyminiszter. 32. Halféle. 35. Helyhatározószó. 38. Éltető föld. 39. Mezőgazdasági szerszám. 41. Velencei nemes család. 43. Húz. 45. Vaspálya. 47. Német politikus volt. 49. Megfontolt. 51. Árengedmény. 53. Torbágy ikerközsége. 55. Nem mögé. 56. Közvetlen közelébe. 59. Szép vidék. 61. Talál. 63. Ly. E. 65. Igekötő. 66 Ellentétes kötőszó. 67. N T.

Beküldendő: függőleges 7. folytatása a függ. 36-ban. Beküldési határidő: június 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtése: Céljaink megalapozottak, de megvalósításuk nem könnyű!

Könyvet nyertek: Ádám Edit, Miskolc, Juhász A. u. 2. Szandi Tibor intéző, Sopron — Déli pu. Wéber Mihály ellenőr, Kiskunhalas. Vasút u. 8 Bereznai Paula ny. felügy. Szeged. Április 4. út 48. Czeglédi Miklósné, Sződliget, Vörösmarty u. 33.

NINCSENEK RÉGI VICCEK...



— *Milyen nyelvet beszél?*
— *A hangosbeszélőt fordítom érhető magyarra...*



— *Kérem, nem tud gyorsabban menni?*
— *Én tudnék, de nem hagyhatom el a mozdonyt.*

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM Ára 40 fillér 1966. JÚNIUS 1.

663 millió forint társadalombiztosításra

Beszámoló a központi vezetőség május 13-i üléséről

Szakszervezetünk központi vezetősége május 13-i ülésén megtárgyalta a vasútegészségügy és a társadalombiztosítás helyzetét. A vasútegészségügyi szolgálat munkájáról szóló anyagot lapunk május 15-én megjelent számában már ismertettük. Ezúttal a szakszervezet társadalombiztosítási tevékenységéről elhangzott beszámolót ismertetjük kivonatosan.

Krekó Ferenc, a társadalombiztosítási osztály vezetője vitaindító előadásában hangsúlyozta, hogy szakszervezetünk *az elmúlt 15 év alatt jelentős fejlődést ért el a társadalombiztosításban.* Ez nemcsak a szolgáltatások állandó bővülésében és a kiadások növekedésében, hanem az ellátások minőségi színvonalában, az ügyintézési munka javulásában, továbbá a társadalombiztosítás társadalmi üggyé tételében is lemérhető.

A szolgáltatások állandó bővülését mutatja, hogy

amig 1954-ben 203 millió volt a szakszervezet társadalombiztosítási költségvetése, addig 1966-ban 663 millió forint.

Ez az összeg több mint háromszorosa az 1954. évinek. Hasonló mértékű emelkedést mutat a nyugdíjra kifizetett összeg. *1954-ben 267 millió forint nyugellátást biztosítottunk 56 200 nyugdíjasnak, 1965-ben 627 millió forintot kaptak a nyugdíjasok.* Jóllehet, számuk ezidő alatt mindössze 28 százalékkal emelkedett.

A magyar szakszervezeti társadalombiztosítás, a jelenleg érvényes nyugdíjrendszer, az állami egészségügyi ellátás *világviszonylatban is az elsők között van.* Olyan fejlett tőkés országok, mint az *Egyesült Államok, Anglia és Franciaország*, messze mögöttünk foglalnak helyet.

Hazánkban nem fizetnek társadalombiztosítási járulékot a dolgozók. *A tőkés országokban nagy összeget tesz ki a betegbiztosítási járulék.* Ennek ellenére kevés a szolgáltatás. Nálunk a dolgozók időbeni korlátozás nélkül, ingyenes kórházi gyógykezelést kapnak. A legtöbb tőkés országban ez mindössze hat hónapra terjed ki. *Nagyon kevés tőkés országban jár ingyenes kórházi kezelés a családtagok részére, ahol jár, ott legfeljebb csak hat hétig.* A szülő nők kapnak ugyan 12 hét szabadságot, de nem kapják meg erre az időre átlagkeresetüket. Hazánkban 20 hét a szülési szabadság, s a szülő nő megkapja átlagkeresetét.

A családi pótlék rendszer is mindinkább betölti az életszínvonal alakulásában rá váró szerepét.

Egy ötgyermekes család havonta 850 forint családi pótlékot élvez.

1966-ra 210 millió forint családi pótlék kifizetését irányozta elő a szakszervezet.

Nyugdíjtörvényünk *a világon az elsők közé tartozik, mind a nyugdíj összegét, mind a nyugdíj korhatárt, mind pedig a nyugdíjellátásra jogosultak számát illetően.* A felszabadulás előtt a dolgozóknak csak kis része volt nyugdíjas, egy másik része alacsony összegű járandóságot kapott és csak a 65. életév betöltése után jogosult ellátásra. Ma a nőknél az 55., a férfiaknál a 60. életév, a korkedvezményes munkakörökben a nőknél 50, a férfiaknál 55 év az öregségi nyugdíjra való jogosultság feltétele.

Érdemes megnézni, hogy áll ez egyes kapitalista országokban: *Norvégiában, Irországban, Kanadában 70, Svédországban 67, Spanyolországban, az USA-ban 65. életév betöl-*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Összkomfortos munkásszálló

A tapolcai új munkásszállót márciusban avatták fel, s a környékbeli vasutasok máris jól ismerik a modern létesítményt. *A kétemeletes, 108 személyes munkásszálló a legkényesebb igényeket is kielégíti.* Hideg-melegvíz, télen központi fűtés, rádió, televízió, könyvtár és a társalgóban zongora áll rendelkezésre azoknak, akik a napi munka fáradalmait kulturált körülmények között akarják kipihenni.

Az épület alagsorában egy kis házi üzletet is nyitottak és így a munkásszálló lakóinak még bevásárolni sem kell a városba menniök.

Bognár Károly

Határidő előtt 20 nappal

Budapesten évek óta sok problémát okoznak a vasúti sorompók. A megnövekedett forgalom miatt gyakran 15—20 percig is zárva vannak. Amióta az 1-es és a 25-ös autóbusz végállomását a *Hősök teréről* áthelyezték a *Kacsóh Pongrác* úti sorompó két oldalára, az átszálló utasoknak különösen sok bosszúságot okozott az útátjáró sorompó. Az illetékes szervek ezért úgy döntöttek, hogy gyalogos aluljárót építenek az átszállások meggyorsítása, a balesetek elkerülése érdekében.

A gyalogos aluljáró építésével a *Hídépítési Főnökséget* bízták meg. A hidászok ez év februárjában azt a feladatot kapták, hogy a célnak leginkább megfelelő, gyorsan kivitelezhető aluljárót építsenek.

A főnökség *Nagy József* tíz tagú szocialista brigádját bízta meg a kivitelezési munkák elvégzésével. A határidő: *június 30-a volt.* A szocialista brigád a IX. pártkongresszus tiszteletére vállalta, *hogy a határidő előtt húsz nappal befejezi a munkát.* A munkák jelenlegi állása arra mutat, hogy a hidászok tartják szavukat és június 10-re átadják az aluljárót.

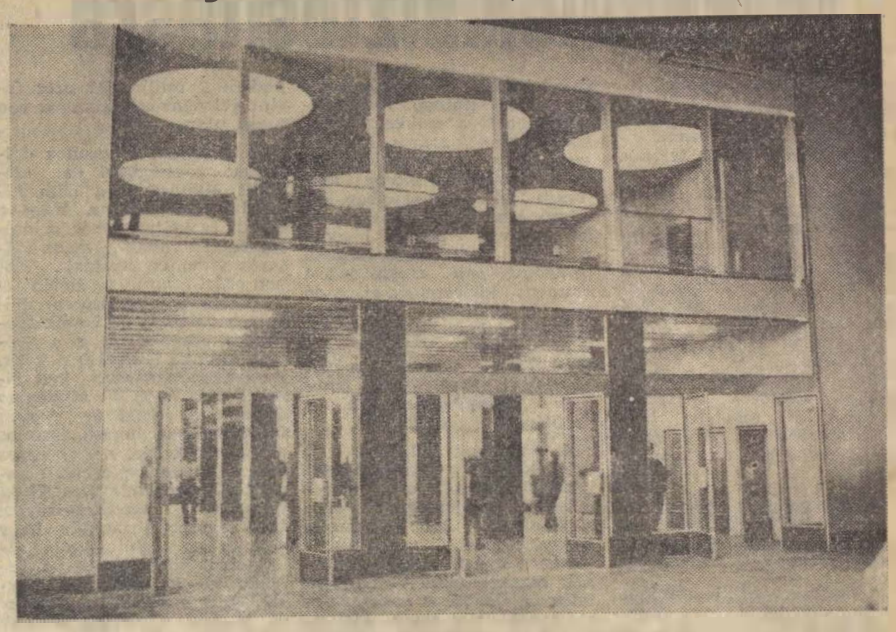
A határidő húsznapos előre hozásával *mintegy 240 ezer forintot takarítanak* meg a népgazdaságnak.



Az aluljáró betonelemeit daru segítségével emelték be

(Hankisz Károly felv.)

Átadták a Nyugati pályaudvar új indulási csarnokát



Az új indulási csarnok néhány órával az átadás után
(Hemző Károly felvétele)

Az építkezést hosszú vita előzte meg. Marad a Csemege vagy sem? A Nyugati pályaudvar „albérlőjét" sikerül-e jobb belátásra bírni? A növekvő bel- és külföldi forgalom, az utaslétszám emelkedése *sürgetően követelte a Nyugati pályaudvar bejárati folyosójának bővítését.*

Az elmúlt év közepén a Csemege-áruház elköltözött. Igy már nem volt akadálya annak, hogy a szűk, keskeny, kis bejárati folyosót megnagyobbítsák.

— *Nem is ezt a folyosót nagyobbítottuk meg* — tájékoztat *Peták József* mérnök tanácsos, a munkák irányítója —, *hanem a volt Csemege-áruház helyén és a régebbi kultúrvárótermen keresztül három bejárati ajtós, tágas folyosót építettünk a Lenin körúttól a pénztárfülkékig. A régi kis folyosó bejárata pedig az Utasellátó éttermének utcai bejárata lesz.* (Ezt a munkát később fejezik be. A szerk.)

A terveket a Vasúttervező mérnökei, *Gundel István, Siraky Lóránd és Preisich Anikó* készítették. A tervezők olyan anyagokat használtak fel, amelyek könnyen tisztíthatók, tehát higiénikusak és még a legkényesebb esztétikai ízlést is kielégítik.

A kivitelezést a *MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség* végezte 8 millió forintos költséggel. Az építők ezúttal tartották a szavukat, mert pontosan az ígért határidőre, az új menetrend életbelépésének napjára átadták az új, modern vonalú oszlopcsarnokot.

A csarnok padozata piszkei vörös mészkő, oldalfala bolgár kőburkolat, a mennyezet pedig gipsz, ízlésesen kiképzett, rejtett világítással. Az új indulási csarnokot a labrádi fekete gránitoszlopok impozánssá teszik.

A bejárat bal oldalánál helyezték el a bel- és külföldi információs szolgálatot. Ez nemcsak az új csarnokból, hanem egy átnyíló ajtóval a pályaudvar nagycsarnokából is megközelíthető. A bejárati csarnok középső bal oldalán a W.C.-csoportokhoz lehet lemenni, amelyet a volt *Hangulat bár* helyén építettek fel.

A csarnok emeleti részén az IBUSZ kapott helyet és a 27 munkahelyen az összes szolgáltatásaikkal *(pénzváltás, szállodafoglalás, helyjegy stb.)* a bel- és külföldi utazók rendelkezésére állnak. Az IBUSZ csak pár héttel később nyitja meg új kirendeltségét, ugyanis idő kell ahhoz, amíg ideköltöznek és felkészülnek a várható nagy forgalomra.

— *Ennek az új bejárati csarnoknak az átadásával* — mondja *Gelléri József*, az építkezés műszaki ellenőre — *már kultúrált körülmények között közlekedhetnek a Nyugati pályaudvaron, s az a zsúfoltság és tumultus, ami eddig volt, reméljük, megszűnik.*

— *Ezzel a nagy munkával egyidőben* — vette át a szót *Füstös István* főépítésvezető — *sor került a csarnok feletti szolgálati lakások teljes átépítésére is. Egyszóval az egész volt „Csemege-frontot" újjáépítettük, korszerűsítettük.*

A Déli pályaudvar után tehát most a Nyugati is gazdagabb lett egy tágas, modern indulási csarnokkal, amely mindannyiunk hasznát, javát szolgálja majd.

(Szerényi)

Automatasor a Déli pályaudvaron

1966-ban 1,1 milliárd forintos forgalomra számít az Utasellátó

A vasúthoz hasonlóan az Utasellátó feladatai is évről évre nagyobbak. *1966-ban például 1,1 milliárd forintos forgalomra számítanak a vállalat vezetői.* Ennek megfelelően növelik a szolgáltatásokat, több üzemben korszerűsítést hajtanak végre. Befejezéshez közeledik a Déli pályaudvari étterem korszerűsítése, s a tervek szerint

június elejéig a Déliben felszerelik az Utasellátó első automata sorát.

Az üdítő italokat, szendvicseket és trafik árut kináló automata sor éjjel-nappal üzemben lesz.

Részletes tervet dolgozott ki a vállalat a nyári csúcsforgalom lebonyolítására. *A balatoni állomásokat száz mozgó árussal erősítik meg.* A mozgó szolgálat naponta mintegy 70 000 üveg hűsítő italt hoz forgalomba.

Az Utasellátó jelenleg *82 étkező- és büfékocsit tart üzemben.* Ezeken egyes viszonylatokban speciális ételeket is felszolgálnak. Hálókocsikat 8 nemzetközi vonalon közlekedtetnek. Ezzel kapcsolatban *Urbán Szabó Béla* igazgató elmondotta, hogy az étkezőkocsik gyakori meghibásodása miatt előfordul, hogy egyes gyorsvonatokban napokig nem közlekednek. A vállalatnak évek óta sok problémát okoz a „guruló éttermek" gyakori meghibásodása. Többször szóvá tették már azt is,

hogy indokolatlanul hosszú időt vesz igénybe még a kisebb javítások elvégzése is.

Ahhoz, hogy a forgalomból javítás miatt kivont kocsik minél előtt visszakerülhessenek a műszaki kocsiszolgálat és a Dunakeszi Járműjavító dolgozóitól várnak segítséget a vállalat vezetői.

Tovább bővül az Utasellátó együttműködése a szocialista országokkal is. A MITROPA felkérésére például az NDK nemzetközi vasútvonalain az étkezőkocsikon *40 magyar szakács és pincér dolgozik.* Ezenkívül több más szocialista országgal is szerveztek szakember-cserét.

(vf)

Borsodi műszaki hetek

Az MTESZ Borsod megyei szervezete, a Szakszervezetek Borsod Megyei Tanácsa, a megyei művelődési ház és a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat május 16 és június 2 között rendezte meg a *borsodi műszaki heteket.*

A műszaki heteket május 16-án a műszaki értelmiségi nagygyűlésen *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője, az MTESZ Borsod megyei szervezet elnöke nyitotta meg, majd a harmadik ötéves tervről és az új gazdasági mechanizmus irányelveiről *Brutyó János*, a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöke tartott vitaindító előadást.

A műszaki hetek keretében több, közlekedési vonatkozású tudományos előadás is elhangzott. *Dr. Varga László*, a KPM I/4. szakosztályának vezetője *A vasút szerepe és jelentősége a népgazdaság devizagazdálkodásában* címmel tartott már az első napon előadást.

A Közlekedéstudományi Egyesület miskolci szervezetének szervezésében még további három, a vasúttal kapcsolatos előadás hangzott el. *Dr. Unyi Béla*, a 6. szakosztály főelőadója *A házagnélküli vagány fenntartásának legújabb tapasztalatai, Varga Jenő*, a 7. szakosztály helyettes vezetője *A mérnök szerepe és feladata a vontatási szolgálatnál* címmel tartott előadást, *Kőhalmi József* villamosmérnök, a 7/C osztály főelőadója a MÁV V. 43. sor., szilicium egyenirányítós villamos mozdonyának főbb adatait ismertette.

A Közlekedéstudományi Egyesület miskolci szervezetének eddigi tevékenységét dokumentációs kiállításon mutatták be.

Rugalmas pályaőr

Az elmúlt hét egyik reggelén *Balatonfüred* állomásról tolatás közben „megszökött" 5 rakott vagon és a 10 ezrelékes lejtőben *Aszófő* állomás felé gurult.

Palkovics József, a 35 sz. őrház pályaőre éppen a vonalat ellenőrizte, amikor gurulni látta az „engedetlen" kocsikat. Nyomban cselekedett. Letette a lámpákat, a saruhoz rohant, és páros féksaruval megállította a vagonokat. Cselekedetével egy esetleges balesetet előzött meg.

663 millió forint társadalombiztosításra

(Folytatás az 1. oldalról.)

téséig kell dolgoznia annak, aki nyugdíjat akar kapni.

Az előadó ezután a társadalombiztosítás szervezeti felépítésében bekövetkezett változásokról tájékoztatta a központi vezetőséget. A szakszervezetek, mint a dolgozók érdekképviseleti szervei korábban csak részt vállaltak a társadalombiztosítás irányításában. Ugyanakkor ma, közvetlen irányítói és intézői a társadalombiztosítási ügynek. *Egyik legfontosabb munkaterület a dolgozók egészségének védelme, amelyen belül nagy szerepe van az üzemben folyó megelőző tevékenységnek.*

Az egészségügyi albizottságok feladata

A szakszervezeti bizottságok, a munkavédelmi és a munkásellátási bizottság, a társadalombiztosítási tanácsok egészségügyi albizottságai az üzemorvosok közreműködésével fáradoznak a dolgozók szociális és egészségügyi ellátásának javításáért. A szakszervezeti bizottságok nagyrészénél kielégítően dolgoznak az egészségügyi albizottságok, de akadnak még olyanok is, amelyek nem felelnek meg a velük szemben támasztott követelményeknek. Pedig az egészségügyi albizottságoknak mindenütt van tennivalójuk bőven.

A vasútnál nagyon sok idült beteg, de még munkaképes dolgozó teljesít szolgálatot. *Az egészségügyi albizottságok szoros együttműködésben az üzemorvossal, szervezzék meg ezeknek a dolgozóknak a gondozását, segítsék őket abban, hogy orvosi utasítások szerint éljenek.* Nyújtsanak segítséget ahhoz is, hogy otthoni életmódjukban is biztosítani tudják az orvosi utasítások betartását. Építsenek maguk köré társadalmi aktíva hálózatot, szervezzenek rendszeres családlátogatást.

A központi vezetőség 1964. június 12-i határozata a megyei bizottságoknak is kötelezővé tette, hogy segítsék a megye területén a társadalmi aktíva hálózat létrehozását.

A szolgálati helyeken és az üzemekben fontos feladat az egészségügyi felvilágosító munka. Különösen nagy szerepe van *az alkoholizmus elleni propagandának* és járványok idején a megelőzésnek.

Mint a fentiekből kitűnik, *változatos és sokoldalú tennivalói vannak az egészségügyi albizottságoknak.* Még az a veszély sem áll fenn, hogy keresztezi a szakszervezeti bizottságok egyes munkabizottságainak feladatkörét. Különösen akkor nem, ha munkájukat, az elvégzendő feladatokat az egészségügyi komplex munkaterv is tartalmazza.

Társadalmi ügy

Ahhoz, hogy az üzemegészségügy a szűkös anyagi lehetőségek ellenére is tovább javuljon, *elengedhetetlen az üzemi orvosok elemző munkája.* A betegstatisztikát betegségnemenként kell ellenőrizniök. Rendszeresen vizsgálni kell azt is, *hogy a kedvezőtlen munkakörülmények milyen mértékben idézik elő a táppénzes százalék emelkedését.*

A továbbiakban a csökkent munkaképességűek helyzetével foglalkozott a beszámoló. Ez ma már társadalmi ügy. Mivel minden iparágnál meglehetősen magas a számuk, könnyebb munkakörben való foglalkoztatásuk nehezen oldható meg. *A vasút munkaügyi szerveinek is behatóbban kell foglalkozniok a csökkent munkaképességűek munkába állításának és foglalkoztatásának lehetőségeivel.* De a megyei bizottságoknak és a szakszervezeti bizottságoknak is következetesebben kell harcolniok a csökkent munkaképességűek munkába állításáért.

Ez jelenleg rendkívül nehéz feladat. A vasúton ugyanis az összdolgozók létszámához viszonyítva *mintegy 10 százalékra tehető a csökkent munkaképességűek száma.* A szakszervezet VI. kongresszusa és a központi vezetőség 1964 június 12-i ülése azonban kötelezővé tette a szakszervezeti szervek számára, hogy a csökkent munkaképességűek problémájának megoldásáért mindent kövessenek el. A jó szándék a vasút vezetőiben is megvan. *Jelenleg azonban sem a tárca, sem a Vasúti Főosztály nem rendelkezik azokkal az anyagi feltételekkel, amelyek nélkülözhetetlenek a problémák megoldásához.*

A vasutas dolgozók és igényjogosult családtagjaik betegellátására jól képzett orvosok, egészségügyi középkáderek, jól felszerelt gyógyintézetek, rendelőintézetek és üzemi rendelők állnak rendelkezésre — hangoztatta az előadó. *A szakszervezet továbbra is egyik legfontosabb feladatának tartja, hogy az anyagi lehetőségekhez mérten segítse a dolgozók egészségügyi ellátásának javítását, biztosítsa az orvosok részére a megfelelő munkafeltételeket.* Ezért járult hozzá a fél százalékos alapból — *több mint 35 millió forinttal* — új orvosi rendelők építéséhez.

Hatékonyabb intézkedéseket

A társadalombiztosítási szolgáltatások közül jelentőségénél fogva *a táppénzes helyzet áll az első helyen.* Sajnos, ez minden évben kedvezőtlenül alakul. Az ezévi kilátások sem megnyugtatók. Ez azt jelenti, hogy a tett intézkedések nem bizonyultak eléggé hatékonynak. *Addig, amíg 1960-ban 5 százalékos volt a táppénzes állomány és 107,5 millió forintot fizettünk ki táppénz címén, addig 1965-ben a 6 százalékos táppénzes állományra 154,5 millió forintot kellett kifizetni.*

A betegségmegelőző, a gondozó és gyógyító munka hatékonyságának, a dolgozók egészségének megvédése, a megromlott egészség mielőbbi helyreállítása a népgazdaság és az egyén számára egyaránt fontos. Egyrészt kevesebb munkanap esik ki a termelésből, másrészt a betegszázalék csökkentése a táppénzre kifizetett összegek csökkenését is jelenti a népgazdaságnak. *1965-ben 3 millió 320 ezer táppénzes nap merült fel.* A táppénzes helyzet csupán 0,1 százalékos emelkedése 2 millió 600 ezer forint évi pénzügyi kihatást von maga után.

Kétségtelen, a vasutas dolgozók egészségügyi és szociális ellátása még nem kielégítő. Az is igaz, hogy a vasúti szolgálat nehéz, a dolgozók ki vannak téve az időjárás viszontagságainak. Éppen ezért a vasút területén jelentős az orvosok szerepe. Hiszen a dolgozót ők veszik táppénzes állományba, s a gyógyító munka is az ő feladatuk. *Az orvosoknak arra kell törekedniük, hogy a táppénzes állományba vétel ne legyen indokolatlanul hosszú.* Számos példa bizonyítja, hogy egyes dolgozók nem betegség, hanem más okok miatt íratják ki magukat betegállományba. Erre legfőbb bizonyíték, hogy a járóbeteg felülvizsgálat alkalmával több helyen *a betegek 30—50 százalékát kiírják. Az is gyakori, hogy a fekvő beteget ellenőrző orvosok a körzeti orvosok által fekvőbetegnek javasoltak mintegy 15—20 százalékát minősítik munkaképesnek a látogatás alkalmával.*

Az elmondottakból is kitűnik, hogy a táppénzes százalék csökkentése érdekében sokoldalú feladat vár a társadalombiztosítási tanácsokra és a beteglátogatási albizottságokra.

A beszámoló ezután a nyugdíjügyek intézésével, a nyugdíjelőkészítő albizottságok tevékenységével és a társadalombiztosítási szolgáltatásokkal foglalkozott. Az előadó ezzel kapcsolatban *a törvényes ügyintézésre és a jogszabályok egyszerűsítésére, majd végezetül néhány hiányosságra hívta fel a figyelmet.* Szóvá tette, hogy egyes területi jellegű megyei bizottságok keveset foglalkoztatják a társadalombiztosítási munkabizottságot. Üléseiken is ritkán szerepel az adott igazgatóság táppénzes helyzete. Nem hangolják össze eléggé a tennivalókat, nem vizsgálják az orvosok, szolgálati vezetők ezzel kapcsolatos tevékenységét, a törvényességet s az ügyintézést. Javításra szorul a megyei bizottságok és a szakszervezetek megyei tanácsai társadalombiztosítási szervei közötti kapcsolat is.

A jövőben tovább kell emelni a megyei bizottságok és az egyes munkabizottságok munkájának színvonalát. Nagyobb gondot kell fordítani a káderek és aktivisták kiválasztására, állandó és tervszerű szakmai, illetve politikai képzésére.

A beszámolót élénk vita követte.

Elhamarkodott igéret

— Apuuu! Mikor érünk oda?

— Apuuu! Miért nem szállunk le?

Az ötéves, barna hajú, kék szemű kisfiú szájából csak úgy záporoznak a kérdések. Az I. osztályú kocsiban ülők hol mosolyognak, hol pedig bosszúsan tekintenek a gyerek felé, mert a vonat indulása óta — s annak már vagy két órája — szüntelenül csacsog a pici száj. A papa türelmes. Csodálom őt. Nyugodtan, higgadtan beszél a gyerekkel.

— Hamarosan, kisfiam. Még háromszor áll meg a vonat, aztán leszállunk. Addig nézd a tájat, a sok-sok virágzó fát. Látod, milyen szép?

— Szép, de mikor érünk már oda?

— Kisfiam! Ne légy türelmetlen! Édesapa szavát adja, hogy amikor harmadszor áll meg a vonat, leszállunk. Tudod, édesapa mindig betartotta ígéretét. A gyerek megnyugszik, s a megállókat számolja. Egy... kettő... s az arca felderül.

— Ha most megállunk, ugye, akkor leszállunk?

— fordul örvendezve az apjához.

— Igen, kisfiam, megígértem, és egyébként is megérkeztünk.

A vonat az állomáshoz közeleg. A fiatal mama, a türelmes apa és a türelmetlen gyerek már a peron ajtajánál leszállásra várnak.

S ekkor történt a baj. Hogy, hogynem, a gyorsvonatot a bejárati jelzőnél megfogták. A szülők meglepődve néznek egymásra.

— Hát akkor, szálljunk le — mondja vidáman a gyerek, és már nyitotta is az ajtót.

— De kisfiam, ez még nem az állomás!

— De apuuu! — visította a gyerek, s szája sírásra görbült. — Hiszen szavadat adtad, hogy ha harmadszor áll meg a vonat, akkor leszállunk. Azt mondtad, hogy nem csapsz be!

— Nem csaplak be, kisfiam! — mondta az apa —, majd a feleségének súgta: nem tehetünk mást, le kell szállnunk.

S ha szabálytalanul is, de a háromtagú kis család leszállt, és a bejárati jelzőtől nagy-nagy békességgel elindult gyalog az állomás felé.

Szerényi József



Kardos Imre

Egy bizalmi portréja

Kardos Imre Hódmezővásárhely állomás raktárnoka, huszonöt éve vasutas. A székkutasi pályamester fia, apja nyomdokait követte. Először a pályán dolgozott, aztán néhány év múlva Kiskunmajsán váltóőr lett. Egy hosszabb betegség után mint raktárkezelő dolgozott, később Hódmezővásárhely állomás raktárnoka lett.

Mozgalmi múltját felidézve kerek számokat jegyezhettem fel. Szakszervezeti könyvét a felszabadulás évében állították ki. Öt évvel ezelőtt bizalminak választották.

— *A bizalmi munka a szívemhez nőtt* — mondja. — *Ez az a feladat, amely azzal a szép kötelességgel jár, hogy az embereken a lehető legtöbbet segítsek.*

Kardos Imre az elmúlt években gyakran járt az állomás főnökénél és a szakszervezeti bizottságnál, hogy a rakodón rendkívül balesetveszélyes a munka. Hamarosan intézkedés is történt. A villás emelőtargonca ügyében is sokszor kopogtatott az illetékeseknél. A raktári munkásoknak ma már nem kell fáradozniok, mert megkapták a nehéz fizikai munkát megkönnyítő emelő- és rakodógépet.

Tóth Ferenc raktári munkás hattagú családról gondoskodik. Néha szűkiben vannak a pénzzel, kevés jut a fizetésből öltözködésre. Kardos Imre bizalmi eddig mindig osztozott a nagy család gondjában. *Kijárta nekik, hogy szakszervezeti segélyt kapjanak.* Legutóbb hétszáz forinttal enyhítette a szakszervezet a raktári munkás gondjait.

A mindig jókedélyű *Rózsa Sándor* áruértesítő a közelmúltban arról panaszkodott, hogy sokat szenved a reumája miatt, *Hetényi Mihály* raktárnok a karját fájlalta. A bizalmi béutalókat szerzett olyan gyógyüdülőkbe, ahol társai felépülhetnek. Először Hévízről, majd Harkányfürdőről érkezett egy-egy színes levelezőlap, amelyen a beutaltak megköszönték Kardos Imre fáradozását.

Mint bizalmi a munkaverseny és a brigádok szervezésében is részt vállalt. Különösen az emberek kiválogatásában segített sokat.

Nem húzódik vissza az úgynevezett „népszerűtlen" feladatoktól sem. Mindenkor bátran elmondja véleményét: *ki érdemel dicséretet, kit kell elmarasztalni.*

P. J.

854 ezer forintot takarítottak meg

Nyékládháza állomás kollektívája méltó a nemrég kapott vezérigazgatói dícséretre. Az 1966. év első négy hónapjában 84 800 tonnával több árut szállítottak el, mint a bázisidőszakban. A kocsikihasználásnál is túlteljesítették a tervet, a 26 940 többlet tonnával 1171 vasúti kocsit takarítottak meg. *A megtakarított kocsikban elszállított áru fuvardíja 854 517 forint.*

Ennyi nyereséggel zárták az első négy hónapot a nyékládháziak.

Uglyai Sándor

Új felvételi vizsgarendszer a MÁV Tisztképző Intézet tanfolyamaira

A MÁV Tisztképző Intézet bármely tagozatára való felvétel — a korábbi időkben — a KPM I/2. C. oktatási osztály által előzetesen kijelölt felvételi bizottság előtt, felvételi vizsgával történt.

Az intézet hallgatói sorába *csak azok kerülhettek be, akiket a kijelölt vizsgabizottság — az érvényben levő rendeleteknek megfelelő előfeltételek igazolása után arra alkalmasnak talált.* Ez a — mindössze tíz percig tartó, általános műveltségi szintű — felvételi vizsga bizonyos mértékben függött a tanfolyamra jelentkező általános felkészültségétől, *de igen sok szubjektív tényezőtől is.* Sokszor éppen az utóbbi döntötte el, hogy a jelentkező felvételt nyert-e vagy sem. Legtöbb esetben az izgalmakkal vegyített testi és lelki hatások, jó vagy rossz fellépés, szimpatikus, vagy antipatikus magatartás és nem kismértékben a felvételi vizsgabizottság tagjainál is fellépő szubjektív érzés dominált. Ezeknek rendszerint az volt a következménye, hogy sokan olyanok, akik egyéb körülmények között megfeleltek volna, de a fellépő zavaró körülmény akadályozta képességeik kibontakozását, nem kerültek be a tanfolyamra. Ezzel szemben akadtak olyanok, akik jó fellépésükkel és némi összeköttetéssel sikerrel vették az akadályt, majd az első félév folyamán a tanfolyam követelményeitől megrettenve vagy egyéb okok miatt lemorzsolódtak.

Előkészítő tanfolyam

Az új felvételi rendszernek célja azonos, de a módszere gyökeresen megváltozott. Mint minden felvételi vizsgarendszernél a cél az, hogy az arra rátermettek kerüljenek be a tanfolyamokra.

Az új rendszerű felvételi vizsgára a „féléves előkészítő" tanfolyam után kerül sor, amikor a jelentkezők a félévet követően végleges felvételi vizsgát tesznek.

A felvételi vizsgán az első félévben oktatott *valamennyi tantárgyból vizsgát kell tenni.* A vizsga az erre a célra kijelölt háromtagú vizsgabizottság előtt történik. Az eredmény (érdemjegye), — amennyiben a felvételi vizsgabizottság a jelöltet a végleges tanfolyami hallgatók sorába felveszi — bekerül a hallgató leckekönyvébe és elismerést nyer az első félév, mint a tanfolyam első ciklusa. *Az a hallgató, aki egy tantárgyból elégtelent kapott, már a tanfolyamra nem kerülhet be,* annak újabb előkészítőn kell részt vennie vagy más területen folytatja tanulmányait.

A vizsgáztatás lezajlása után a felvételi bizottság az eredményeknek megfelelő sorrendbe osztja be a hallgatókat.

Előnyök és hátrányok

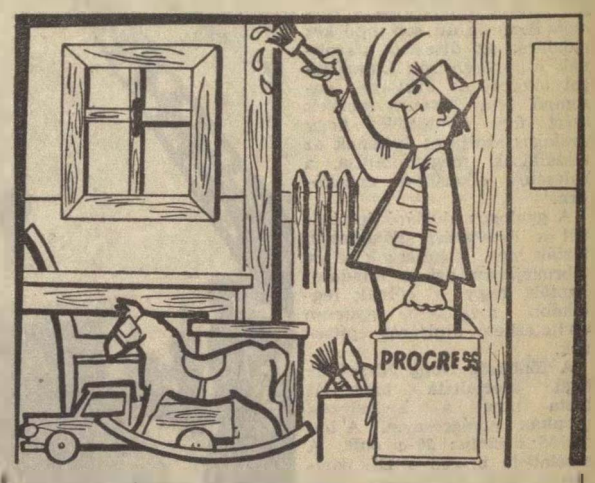
Az új felvételi rendszernek a régivel szemben igen sok előnye van. Módja és lehetősége van például minden jelentkezőnek, hogy a félév folyamán szorgalmával és tehetségével bebizonyítsa alkalmasságát, s egyben a félév képet ad a tisztképző tanfolyam tanulmányi szintjéről és egyéb követelményeiről. *Helyesnek bizonyul e rendszer abból a szempontból is, hogy a Tisztképző Intézet az előkészítő félév eredményei után már számíthat azokra a hallgatókra, akik a sikeres felvételi vizsga után a tanfolyamon maradtak.*

Az új felvételi vizsgarendszernek sajnos nemcsak előnyei, *hanem hátrányai is vannak.* Például nem előnyös az, hogy a vizsgázóval nem közlik azonnal az vizsga eredményét. Így az esetleges elégtelen eredmény után még a további vizsgákat is le kell tennie, holott már felvételre nem kerülhet, mert ez esetben javító pótvizsga nincsen. *Ajánlatos lenne a jövőben, hogy a vizsgabizottság a vizsgázóval azonnal közölné a vizsga eredményét, — ha a jegy nagyságát nem is —, de legalább azt, hogy megfelelt, vagy nem felelt meg.* Ezzel egyidejűleg a jelöltet a további vizsgára nem kellene kötelezni, hanem — ha részére kötelező a tiszti tanfolyam elvégzése, — módot kell adni a következő előkészítő tanfolyamon való részvételre. Az említett körülmény a vizsgabizottságban is bizonyos fokú kételyt támaszt, ítélőképességét befolyásolja.

Tekintettel arra, hogy az új felvételi vizsgarendszer az idén került először alkalmazásra, a jó eredmények és hiányosságok csak a közel jövőben kerülnek felszínre, *ezért még van mód a hibák kijavítására,* illetve az eddigi előnyök továbbfejlesztésére.

Az említett hiányosságoktól eltekintve, e felvételi vizsgáztatási rendszer előrelépést jelent, kisebb módosítások után alkalmas lesz annak elbírálására, hogy ki kerüljön be a tisztképző tanfolyamra, illetve ki az, aki erre nem alkalmas.

Dr. Csejtei István



Ajtók, ablakok, játékok, kerítések, konyhabútorok mázolásához

PROGRESS-ZOMÁNC!

Gyorsan szárad, csillogó fényes, tartós a

PROGRESS-ZOMÁNC!

fehér 1 kg 37.60 Ft
pasztell színek 1 kg-os 36.— Ft
FESSE—MÁZOLJA TARGYAIT SAJÁT MAGA
IGY OLCSÓBBI

Az élüzem kitüntetés kötelez

Eredményes a kongresszusi verseny a szombathelyi csomóponton

A *szombathelyi csomópont* dolgozói az elmúlt évi jó munkájukért élüzem kitüntetést kaptak. Az a feladat, amelyet 1965-ben kellett elvégezniük, nem volt könnyű, hiszen a nyugatdunántúli árvíz egyes területeken két hónapon keresztül szinte teljesen megbénította a forgalmat, s a helyreállítási munka, valamint a szintén két hónapig tartó száj- és körömfájás akadályozta a tervteljesítést.

Becsülettel helytálltak

Ennek ellenére a csomópont dolgozói *becsülettel helytálltak*. Ezt nemcsak az élüzem cím igazolja, hanem bizonyítják azok az eredmények is, amelyek az éves értékelésnél papírra kerültek.

Kiss Ferenc állomásfőnökkel az eredményekről beszélgetünk. Csak néhány adat: *a kocsik átlagos terhelését 110,38 százalékra, a kocsitartózkodási tervet — a 86 százalékos élüzemszinttel szemben — 94,63 százalékra teljesítették. A tehervonatok menetrend szerinti indítását 6,32 százalékkal, a vonatközlekedési tervet pedig 7,72 százalékkal teljesítették túl.*

A csomópont dolgozói, az állomás és fűtőház vezetői jól tudják, hogy az élüzem cím még jobb, még gazdaságosabb munkára kötelezi őket. Ez kifejezésre jut abban a nemes versenyben is, amely a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa tiszteletére a csomóponton kibontakozott.

— *Az élüzem cím mellé ebben az évben szeretnénk megszerezni az MT—SZOT vörös vándorzászlót is* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Gátai Szilárd* mérnök-tanácsos, fűtőházfőnök.

Az első négy hónap eredményei kimagaslóan jók. Az élüzem szintet minden tényezőnél túlteljesítették. Nem is akárhogy. *Az átlagos terhelést 2,92 százalékkal, a személyvonatok menetrend szerinti indítása 1,05, a tehervonatok indítása pedig 14,64 százalékkal magasabb az élüzem szintnél.*

— A kongresszusi verseny sokat lendített a munkatempón — mondja *Pálmai János* főintéző, a szocialista brigádok irányítója. — Ebben a versenyben a szocialista brigádok élenjárnak, önállóan kezdeményeznek és vállalásaikat úgy állítják össze, hogy azok tartalmasak és megvalósíthatók legyenek.

Komplex szerződés

Hasznos az a kezdeményezés is, ami az állomási *Petőfi* szocialista brigádtól indult el: *komplex szerződést kötöttek a fűtőház Ódor József vezette szocialista brigádjával.*

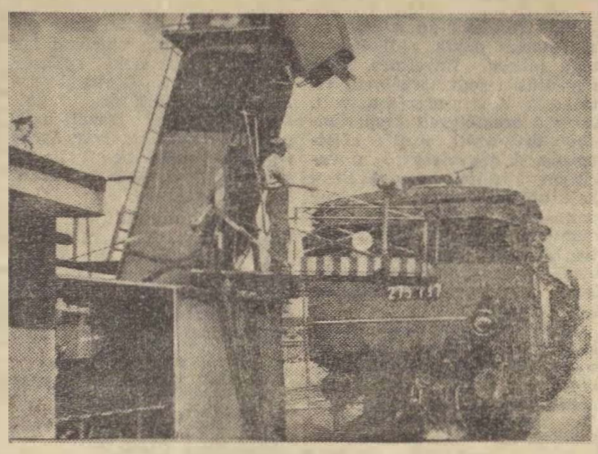
Sok olyan feladatot, amit eddig csak cívódással, viták-kal, felsőbb intézkedésre végeztek el, most közösen, a legnagyobb egyetértéssel oldanak meg. Ezzel nemcsak az ügyintézés egyszerűsödik, hanem nő a termelékenység is.

A szocialista brigádok kivétel nélkül magukévá tették a csomópont célkitűzését, ami jóval magasabb az élüzem szintnél. *Vállalták, hogy a személyvonatok menetrendszerinti indítását 98,7, a tehervonatokét 79,50, az átlagos terhelést pedig 102 százalékra teljesítik.*

A vállaláshoz az állomás és a fűtőház vezetői minden segítséget megadnak. A két vezető a napi feladatokat közösen beszéli meg, s ha kell segítenek egymásnak.

Gyakran előfordul, hogy a napi 1200—1300 kocsit az öt tartalékkal nem győzik rendezni. A fűtőház ilyenkor 2—3 órára kölcsön ad egy hatodik gépet is.

A nemes versenyben a fűtőház kollektívája sem marad el. Első negyedévi jó munkájukat — ami része a kongresszusi felajánlásuknak — a következő eredmények is igazolják: *az egy mozdonyra eső 100 etkm tervet 100,75, a kocsijavítási részlegvizsgatervet 101,48, az egy motorkocsira eső kilométer tervet 108,84 százalékra teljesítették.*



Így könnyebb és biztonságosabb a munka
(Ádám Bálint felv.)

Hasznos újítás

A fűtőháziak különös gonddal ügyelnek a balesetek elkerülésére. Ezt a hasznos törekvést szolgálja *Kovács József* műszaki felügyelő által szerkesztett magasított szerelő állvány is, *amelyről biztonságosan végezhetik a kis mozdonyok szénszerelését.* Ezt az újítást egy hónappal ezelőtt vezették be.

A fűtőház egész munkájára *intézkedési tervet dolgoztak ki*, s eszerint minden műhelynek, minden részlegnek az éves tervet és az élüzem szintet figyelembe véve, megvan a feladata. A *végzett munkát* havonta értékelik, *s ahol kell, ott azonnal segítenek.* A fűtőház kollektívája vállalta, hogy az önköltséget 1 százalékkal csökkentik, s az üzemanyagnál 2 százalékos megtakarítást érnek el.

A szombathelyi csomóponton nem tekintik kampányfeladatnak a kongresszusi versenyt, hanem annak segítségével olyan célokat valósítanak meg, amely elősegíti a terv teljesítését, újabb munkasikerek elérését.

Szerényi József

Eggyel ismét több...

A szombathelyi igazgatóság távközlő és biztosító berendezési fenntartási főnöksége május 19-én adta át a forgalomnak *Alsóőrs állomás integra-dominó berendezését.*

A növekvő forgalmi igények megkövetelik a balatoni vasútvonal korszerűsítését, a közlekedés biztonságát szolgáló korszerű biztosító berendezések alkalmazását.

Az alsóőrsi berendezés lehetővé teszi, hogy a forgalmi szolgálattevő a vezérlőasztal mellől állandóan figyelemmel kísérje a foglalt vagy szabad vágányokat. A váltókat távvezérléssel állítják, s a jelzők is gombnyomásra működnek.

A TBFF dolgozói még az elmúlt évben lefektették a kábeleket. Az üzemi próbák több héten át tartottak. A teljesen hibátlanul működő, minden igényt kielégítő berendezésről az átadáson elismerően nyilatkoztak a szakemberek.

A TBFF több brigádja részt vett az alsóőrsi munkákban. Különösen kitűnt *Móritz István* szocialista KISZ-brigádja, akik két éve foglalkoznak elektromos biztosító berendezések szerelésével. A szombathelyi igazgatóság területén sok állomáson ismerik őket. Azok a berendezések, amelyeket ők szereltek, kifogástalanul működnek.

— ha —

A vasút és az idegenforgalom

Az idegenforgalom minden esztendőben nagy feladat elé állítja a közlekedés, elsősorban a vasút dolgozóit. Hazánk kedvező földrajzi helyzeténél, természeti adottságainál fogva az európai turizmus kedvelt célállomása, ahová szívesen jönnek vendégek, mind a szocialista, mind a nyugati országokból. Közismert, hogy az utóbbi években mennyi intézkedés született elsősorban a vendégfogadó kapacitás növelésére. *Új szállodák, campingtáborok nyíltak*, ahol kulturált módon, kényelmet biztosítva fogadhatjuk a hazánkba érkező turistákat.

Az idegenforgalom azonban nemcsak a vendéglátó szervek, *hanem mindnyájunk ügye.* Azért, mert az idegen a látottak és az itt tapasztalt bánásmód alapján szűri le következtetéseit hazánk társadalmi, gazdasági és kulturális helyzetéről. Ha ezek a következtetések kedvezőek, akkor számíthatunk arra, hogy jövőre is felkeresnek bennünket a nálunk járt külföldiek.

Ez a legfontosabb propaganda, hiszen az emberek szívesebben hisznek annak, aki „saját szemével" győződött meg a hazánkban uralkodó állapotokról, mint a plakátoknak, a valóságot meghamisító újságoknak.

A hazánkba vasúton érkező idegenek az útlevél- és vámvizsgálati szerveken kívül *a vasutasokkal találkoznak első ízben.* Minden vasutas, aki nemzetközi vonaton teljesít szolgálatot, vagy olyan pályaudvaron, állomáson dolgozik, ahol külföldiek megfordulnak. *kulturált viselkedésével, jó fellépésével, megjelenésével aktív propagandistájává válhat a Magyar Népköztársaságnak.*

Így van ez a belföldi idegenforgalommal is, hiszen saját honfitársainkkal szemben is ugyanolyan figyelmesen és kulturáltan kell viselkedni, mint a külföldiekkel.

Türelemre és körültekintésre van szükség az utasforgalom lebonyolításánál. *Minden felvilágosítást kérőnek pontos információt kell adni.* Az idegenforgalmi szempontból látogatott állomásokon és a nemzetközi vonatokon lehetőleg idegen nyelvtudással rendelkező vasutasokat is szolgálatba kell állítani. *Az utazóközönség előtt csak tiszta, rendes, előírásszerű egyenruhában szabad megjelenni.*

A műszaki kocsiszolgálat gondoskodjon mindenütt arról, *hogy a szerelvények tisztán, vízzel, szappannal feltöltve, jó akkumulátorokkal hagyják el* az indulási állomásokat. Senki se türjön meg hanyagságot és rendetlenséget, mert az idegenforgalom előzetes számadatai azt bizonyítják, hogy 1966-ban nagyobb utastömeget kell elszállítani, mint a korábbi esztendőkben.

Tavaly 1 millió 320 ezer külföldi látogatott el hazánkba, az idén másfél millió látogatót várunk. Az idén idegenforgalmi szempontból olyan fontos események színhelye lesz Magyarország, mint az *Atlétikai Európa-bajnokság*, amelyre 15 000 külföldi jelentette be részvételét. Mintegy 5000—5000 részvevőt várnak a *Nemzetközi Camping és Karaván Szövetség kongresszusára* és az *Eszperantó Szövetség világkongresszusára.*

1966 első negyedévében 119 495 külföldi utazott be hazánkba, ami 64 százalékkal haladta meg az előző év első negyedében beutazottak számát. A szocialista országokból 95 541 vendég érkezett, a kapitalista országokból 23 954-en keresték fel hazánkat. A szocialista országokból érkezett vendégek száma 33 százalékkal, a kapitalista országokból érkezetteké 31 százalékkal emelkedett.

Jelentős azoknak a külföldieknek a száma, akik átutaznak hazánkon, hiszen az átutazók nagy része is a vasutat veszi igénybe közlekedési eszközként.

1966 első három hónapjában 61 578-an utaztak át hazánkon. Ez a szám 35 százalékkal volt több, mint 1965 első negyedévében.

Kétségtelen, hogy Magyarország az idegeneknek sok szép élményben lehet részük, hiszen a Balaton, a Hortobágy, a Hegyalja tájainak szépsége és nem utolsósorban a magyar konyhaművészet mind fontos idegenforgalmi komponens. *Az élményeket azonban könnyen lerombolja és elrontja egy piszkos vasúti kocsiban megtett több órás utazás, vagy egy meleg sör a vonaton, illetve a pályaudvaron.*

Apróságok ezek, de milyen fontos apróságok . . .

Rajtunk vasutasokon is múlik, hogy ezekkel a bosszantó apróságokkal ne rontsuk idegenforgalmunk hírnevét és tekintélyét.

Bermann István

Gyöngyösi váltókon — az ország kapujában

Több mint harminc évvel ezelőtt naponta átszálltam Záhony állomáson. Rajtunk, kis gimnazistákon kívül akkor csak néhány parasztember utazott Kisvárdára. Mi iskolába jártunk, ők ügyvédhez, a bíróságra vagy orvoshoz igyekeztek. Pedig Záhony akkor is határállomás volt, de Csehszlovákia felé alig, a Szovjetunió felé meg egyáltalán nem volt forgalom.

Sinek, mozdonyok...

Záhony most megdöbbentett. Végig, ameddig a szem ellát, sinek, mozdonyok, váltók, tornyok, daruk... És színültig megrakott vagonok. Valósággal dübörög alattuk a föld.

— *Most értem igazán, hogy miért sürgették annyira a kitérőket* — mondta *Bella Sándor*, a Gyöngyösi MAV Kitérőgyártó Üzemi Vállalat géplakatosa.

— *Azokat a fényszórótornyokat is mi gyártottuk* — szólt közbe *Zeltner Imre* technikus. Mondott még valamit, de szavait elnyelte a mellettünk futó tehervonat zakatolása.

Friss fenyőillat csapott meg, a hosszú szerelvényen deszka és épületanyag érkezett, legalább 70 vagonnal egy tételben. Kicsit odébb vasérc alatt csikorogtak a kerekek. Feladó: *a Szovjetunió.* Címzett: *Magyarország.* Szemben, a határ felé magyar tehervonat indult. Az első kocsikon autóbuszok, az IKARUSZ-gyárból.

Egy darabig még néztük a szédítő forgalmat, aztán a beruházási felügyelőség irodájában beszélgettünk a gyöngyösiek és a záhonyi vasutasok közös nagy munkájáról.

— *Két éve adták át az új felvételi épületet, de azóta is teljes erővel építkezünk* — tájékoztat *Léval Zsigmond* műszaki tanácsos, a beruházási felügyelőség vezetője. — *A fényszórótornyok, a sarukidobók, a kitérők, a különböző biztosítóberendezések és alkatrészek gyártását a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalatra bízták. A szerződésben megszabott határidőt előbbre kellett hozni, hogy az állomás fontos létesítményeit hamarabb átadhassuk a forgalomnak.*

Segítettek a fiatalok

— Főleg a fiatalok segítségére számítottunk — idézi az elmúlt hónapok emlékét *Gál Gyula*, a KISZ-bizottság titkára. — A gyárban összehívtuk az oszlopgyártókat, a szerelőket és a különböző szakmunkásokat. *Mondtuk, hogy becsületbeli ügyről, az ország kapujáról van szó.* A KISZ-védnökséget vállalt a rövidebb határidőért. A Kossuth brigád *Barna Sándor* vezetésével nyomban munkához látott, és a három *Tóth: János, László és Ottó* egymással és az idővel versengett.

— *Rédei Tibort, Komjáti Istvánt és Pataki Józsefet is dicséret illeti* — sorolja Zeltner Imre, aki nemcsak technikusként, hanem a KISZ szervező titkáraként is kézben tartotta a vállalást.

— *Már úgy látszott, hogy anyaghiány miatt szégyenben maradunk.* Összedugtuk a fejünket, hogy a hiányzó alkatrészeket miből és hogyan gyártsuk. A gyöngyösi öntöde vezetői és a fiatalok segítettek. Mindnyájan örültünk, de talán *Vidra Ferenc* brigádvezető volt a legboldogabb, hogy december helyett június 15-re vagonba raktuk, és Záhonyba indítottuk az utolsó alkatrészeket is — mondta Bella Sándor.

Határidő előtt

— *A fényszórótornyok, a kitérők és egyéb berendezések határidő előtti szállításával a gyöngyösiek sokat segítettek, több fontos létesítményt hamarabb tudtunk átadni a forgalomnak. De Gyöngyös és Záhony között nem szűnt meg a jó kapcsolat.* Legutóbb március 3-án tárgyaltam a MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalat igazgatójával. A határidők lerövidítésére újabb megállapodást kötöttünk. Kösönjük, amit eddig tettek, és továbbra is bízunk a gyöngyösi fiatalokban — mondta befejezésül *Léval Zsigmond.*

Záhonyban, az ország kapujában gyöngyösi váltókon lükteti hazánk iparának érverése. Záhony szimbólum és élő valóság lett. A felszabadulás és a szovjet—magyar barátság szimbóluma, másrészt a szocialista országok együttműködésének élő valósága.

Dr. Fazekas László

Befejeződött Csajág állomás átépítése

A Balaton északi partján, *szabadbattyán—tapolcai* és a *hajmáskér—lepsényi* vonalakon közlekedő személyvonatoknál *Csajág* állomás fontos szerepet tölt be.

A két vasútvonal a múltban külön nyomon haladva, Csajág állomástól mintegy 800 méter távolságban, két szinten keresztezte egymást. Ennek következtében a személyvonatok átszálló utasainak *mintegy 300 méter hosszú, járaszló gyalogutat kellett megtenni*, hogy a tapolcai vasútvonalról átszálljanak a hajmáskér—lepsényi vonalra és fordítva.

Ezenkívül a külön nyomon haladó vasútvonalak nem tették lehetővé a Balaton északi és déli oldalának vasúti összeköttetését sem. A Balaton északi partján haladó vasútvonalak, a II. ötéves tervben megkezdett felújításával *Csajág állomás korszerűsítése megtörtént és az új, bővített állomást, az új menetrend életbeléptetésével ez év május 22-én adták át a forgalomnak.*

Az új állomás nem a régi helyén épült, hanem a szabadbattyán—tapolcai vonal és a hajmáskér—lepsényi vonal találkozásánál. Így a két vonalon közlekedő vonatok egy közös állomásnak találkoznak és a személyvonatok átszálló utasainak már nem kell gyalogolniuk. A vágányok között szigetperon is létesült és az utasok a vágányokon való átjárás nélkül, aluljárón át közlekedhetnek. *Új, modern felvételi épületben, tágas várócsarnok, és korszerű irodahelyiségek létesültek.* Az állomás biztosítóberendezést is kap, s a peronokat higanygőzlámpák világítják meg.

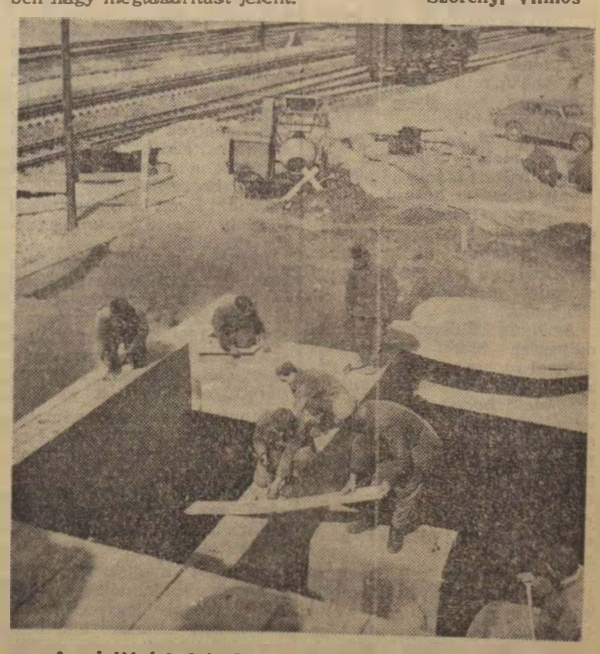
Az új, egyesített Csajág állomás most már lehetővé teszi *a balatoni körforgalom megvalósítását*, valamint Hajmáskér felől Tapolca felé — és fordítva — haladó vonatok bevezetését.

A korszerű pályán, az eddigi 55 km/óra sebesség helyett 80 km/óra sebességgel közlekedhetnek a vonatok, és a régi állomás előtt és után 10 ezrelékes emelkedések megszűntek. Ez utóbbi vontatási költségekben nagy megtakarítást jelent.

Az építés 1964 őszén kezdődött. A földmunkát és a felépítmény-fektetést a *MÁV Budapesti Építési Főnökség* és a *honvédség vasútépítő katonái*, az új felvételi épület építését a szombathelyi igazgatóság, a hidak építését pedig a *MÁV Hídépítési Főnökség* dolgozói végezték.

Az új állomás és a csatlakozó nyíltvonali szakaszok építése *35 millió forintba* került.

Szőrényi Vilmos



Az aluljáró befejező munkálatait végzik a hídépítők
(MTI Fotó: Kovács Sándor felvétele)

Egy bírósági ítélet tanulságai

A *Budapesti Központi Kerületi Bíróság* május 9-én hirdetett ítéletet a *Pestimre* és Ócsa állomások között január 21-én történt összeütközésért hibáztatott vasutasok ügyében. *A mozdonyvezetőt 4 évi, a vonatvezetőt 2 évi és 8 hónapi szabadságvesztésre, a mozdonyfűtőt pedig 1 évi felfüggesztett szabadságvesztésre ítélte a bíróság.*

AZ ÉRDEKELTEK a bíróság határozatát megfellebbezték. Lehet, hogy a felsőbb bíróság döntése a büntetések kiszabása tekintetében eltér a budapesti bíróság határozatától, de az nem változtathat azon a tényen, hogy *az elítéltek felelősek elsősorban a bekövetkezett balesetért,* illetve annak következményeiért.

Akárhogy is alakuljon az igazságszolgáltatás álláspontja, ezzel az ügyet nem szabad lezárni. Mert ha a jog szerint hibáztathatókat meg is bünteti a bíróság, rajtuk kívül vannak még néhányan, akiket ugyan bírói ítélettel nem marasztaltak el, *de magatartásukkal nem kis mértékben járultak hozzá,* hogy mind a mozdonyszemélyzet, mind a vonatvezető elkövessék a balesetet okozó mulasztásokat.

Anélkül, hogy a bírósági és a vasúti fegyelmi határozatok helyességét vita tárgyává tennénk, fel kell vetni a kérdést: *vajon az ügy többi szereplői — akár részesültek elmarasztalásban, akár nem — hogyan érezték magukat, miként, gondolkoztak, amikor értesültek a bírósági határozatról?* Felmerült-e bennük egyszer is a gondolat, hogy ők is okozói — ha nem is közvetlenül — a balesetnek? És ha felmerült, levonták-e a megfelelő következtetéseket? Megfogadták-e, hogy ezután úgy látják el a szolgálatot, hogy felületességük nem lesz segítője mások balesetet előidéző szolgálati mulasztásának?

HELYES LENNE, ha ebből az esetből nemcsak az elítéltek, hanem mások is levonnák a tanulságot. Ha egy forgalmi szolgálattevő az érdekeltekkel mindenkor időben közli az ellenvonat közlekedését, vagy akad egy jegyvizsgáló, aki nem látja a forgalmi szolgálattevő szabályszerű indítását és a vonat mégis elindul, intézkedik a vonat megállítására. Ha minden váltóőr magánál hordja a jelzőeszközöket, ha a mozdonyfűtő az állomásból való kihaladás, vagy oda történő behaladás közben megfigyeli a váltók állását, akkor mások mulasztását még időben jóvá lehet tenni és el lehet kerülni a baleseteket.

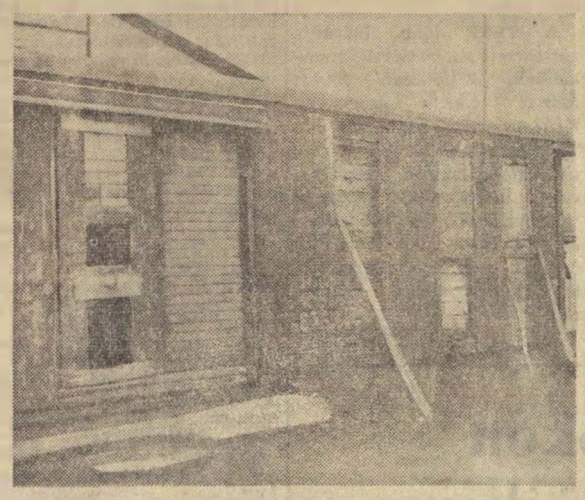
Ha minden vasutas éberen dolgozik, az előírások szerint cselekszik, a vonaton utazók — vasutasok és utasok egyaránt — sértetlenül kerülnek haza családjukhoz. Útjuk nem kórházba, börtönbe, vagy temetőbe vezet.

Az igazságszolgáltatás elsődleges célja nem a vétkesek felelősségre vonása, hanem az, hogy a körülmények és a tények felfedésével felhívja a társadalom figyelmét: *hibák és mulasztások elkövetésétől mindenki tartsa magát távol.* Tehát tanító, nevelő jellegű.

EBBŐL A BALESETBŐL, tanulni, okulni kell *minden vasutasnak.* Legfőképpen azért, mert senki sem lehet biztos abban, hogy mások felületessége nem hozza-e őt olyan helyzetbe, mint amilyenbe az említett mozdonyvezető, vonatvezető és fűtő került.

Fehérvári József

MI EZ?



Tévedés ne essék, ez nem fássuful. A képen látható széllel bélelt rozzant faház, Komárom állomás tolató személyzetének öltözője és ebédlője. Még látványnak is rossz, hát még benne étkezni és tisztálkodni!

(Tőzsér Ernő felvétele)

Vigyázat! – RT-szállítmány

A gyakorlati életben röviden RT-szállítmány néven szerepelnek *azok a különleges küldemények,* melyeket méreteik vagy szerkesztésük miatt csak előzetes vizsgálat és engedély alapján vesznek fel fuvarozásra a vasutak.

Sokan nem is gondolják, hogy az elmúlt évben a MÁV hálózatán *mintegy 14 ezer olyan küldemény került engedélyezésre és irányításra, mely a rakszelvényen túlnyúlt,* súlyuk vagy hosszuk miatt csak különleges feltételek mellett közlekedtek. Ide tartoznak a nemzetközi előírásoknak meg nem felelő különböző vonó- és vontatott járművek is.

Az egyes országok iparosodásának eredményeként egyre több olyan küldeményt kell a vasutaknak elfuvarozniok, melyeket egy-két évtizeddel ezelőtt semmiképp sem szállítottak volna.

A MÁV, mint tranzitvasút, különösen sok ilyen szállítmányt továbbít.

Voltak olyan küldemények, melyek átmérője a négy métert is meghaladta, volt 43 méter hosszú csőszállítmány,

sőt, volt egy hüsztengelyes kocsira felrakott olyan nehéz gép, melynél a kocsival együtt számított elegysúly elérte az 500 tonnát.

Az ilyen küldemények engedélyezése külön tanulmányt igényel az egyes vasutak részéről. *Ki kell választani a megfelelő kocsit, az egész útvonalon végig kell vizsgálni a különböző műtárgyak és pályaberendezések adottságait.* Sok esetben különmenetben kell a továbbítást biztosítani, nemegyszer csak nappali világosság mellett, állandó kísérőkkel.

Mondani sem kell, hogy az ilyen küldemények továbbítása megköveteli a velük kapcsolatban ténykedő forgalmi, kereskedelmi, műszaki és pályafenntartási dolgozóktól:

a legpontosabban tartsák be az előírásokat.

E küldemények legnagyobb része ugyanis *balesetveszélyt rejt magában.* Sajnos, ez a kötelező figyelem nem minden esetben és nem mindenkinél van meg és így előfordultak az elmúlt évben is balesetek.

A rendkívüli szállítmányok továbbítása *többletteljesítményt követel a vasúttól,* így természetesen a fuvardíjat is pótlékkal kell növelni. Ugyanekkor e küldemények jelentős devizabevételt is jelentenek a MÁV-nak.

Gazdi Dénes

A famunkás brigád példát mutat

A kecskeméti IX. pályamesteri szakasz termelési tanácskozásán — a szocialista brigádverseny új szabályainak megfelelően — a jelenlevők megszavazták a famunkás szocialista brigád részére a bronzplakettet.

Az új versenyszempontok új minőségi szintek elérését és ezzel együtt új kitüntetések adományozását teszik lehetővé. Azoknak a brigádoknak, amelyek 4 éven át megszakítás nélkül, folyamatosan elnyerik a szocialista brigád címet, bronzplakettet adományoznak. Ilyen brigád a *Balázs Gergely* vezette famunkás szocialista brigád is.

1960-ban 8 kiváló asztalos-, ács-, bognárbrigádba tömörült és szocialista szerződést kötött. Egész évi teljesítményeik alapján 1961-ben elnyerték a szocialista brigád címet. Azóta oklevéllel egyszer, zászlóval háromszor tüntették ki őket.

Munkájukat rendszerint határidő előtt végzik el. Legutóbb a *galambosi,* a *jászszentlászlói* és az *orgoványi* pályamesteri épületek nyílászáró szerkezeteit a kitűzött határidő előtt három nappal elkészítették.

Mindent megtesznek, hogy a gépek munkaidőkiesése minél kevesebb legyen. Ennek érdekében elhatározták, hogy *szombatonként — munkaidőn túl — végzik el a gépek szokásos heti karbantartását.*

Egy kivételével mindnyájan kiváló dolgozók. Számtalan tettük bizonyítja, hogy jó szakemberek, és társadalmi munkát is szívesen vállalnak. Műhelyük szomszédságában egyedül él, betegen *id. Schurmann János.* Házát annyira megrongálta a belvíz, hogy lakhatatlanná vált. A brigád társadalmi munkában lakhatóvá tette az idős ember otthonát.

Korábban *Szekeres Károly* volt a brigád vezetője. Az idős szakmunkás egyik megbeszélésünkön arra kérte munkatársait, hogy mentsék fel a brigádvezetői tisztség alól.

— *Öreg vagyok én már a brigád összefogására* — mondta elérzékenyülve. — *Itt van a fiatalabb Balázs, legyen ő a brigádvezető. Majd segítek neki.*

A brigád teljesítette az „öreg szaki" kérését. A volt brigádvezető megmaradt tiszteletben álló szakmunkásnak.

Tőzsér Ernő



A famunkás brigád tagjai munka közben

(Tőzsér Ernő felvétele)

Levelezőink írják

Egyórás vita egy forint miatt

1966. május 3-án a 2210 sz. gyorsvonat egyik fülkéjében arra lettem figyelmes, hogy egy utas a jegyvizsgálóval vitatkozik. A vita alapja az volt, hogy *a személyzeti jegy rövidebb útra szólt, mint a céltávolság.* A jegyvizsgáló udvariasan közölte, hogy 1 Ft-ot kell utánfizetni, mert a jegy nem elég Siófokig. Az utas nem volt hajlandó az 1 forintot kifizetni. Amikor a jegyvizsgáló az igazolványát kérte, a legudvariatlanabbul elutasította őt.

Közben a vonat Siófokra érkezett, s a fülkében levő utasok közül az egyik rendőrt hívott. A makacs utas a rendőrnek sem akarta magát igazolni, sőt követelte, hogy először a fülkében utazókat igazoltassa, mert neki szüksége van a címükre. A rendőr erélyesebb felszólítására végülis átadta személyi igazolványát, amelyből kiderült, hogy *Szentirmai Károlynénak* hívják, vásárosnaményi lakos és vasutas hozzátartozó.

A vonat elindult, mi utaztunk tovább, így nem tudjuk, hogy az 1 Ft-ot végül kifizette-e vagy sem. Azt azonban határozottan állítjuk: *az ilyen viselkedés nem méltó egy vasutas feleségéhez!*

Krakkal Lajos
Bp. Ferencvárosi Fűtőház.

Nagyobb gondot a vagonok tisztítására

A szegedi igazgatóság területén nagy mennyiségű gyümölcs, zöldáru és tenyész vagy vágó állat kerül feladásra, illetve elszállításra. *Ezek a küldemények különösen kifogástalan, az egészségügyi követelményeknek megfelelő fedett vagonokat és hűtőkocsikat igényelnek.*

A mezőgazdasági üzemek, állami gazdaságok is mind több és több műtrágyát használnak fel. Az ömlesztett állapotban szállított műtrágya és az építkezésekre érkező jelentős mennyiségű cement és égetett mész kirakása után, mosótelepre kell utalni a kocsikat.

A szegedi igazgatóság területéről, néha más területekről is Szeged-Rókus állomás mosótelepére küldik a fertőtlenítésre, mosásra szoruló vagonokat. A mosótelepen dolgozók a szűkös viszonyok mellett is egy műszak alatt 50—60 kocsit takarítanak ki. Könnyíteni lehetne munkájukat, *ha a kirakó állomások dolgozói és a szállíttató felek a szennyező küldemények, élő állatok kirakása után előtakarítást végeznének.*

Sziládi Sándor

Huzavona egy villámhárító körül

A *Mátrai Elágazás* szolgálati helyisége lapostetős épület. Két évvel ezelőtt, amikor építették, talán tervezési hiba folytán, vagy egyéb okok miatt villámhárítóval nem szerelték fel.

A szolgálati helyiség nyílt terepen fekszik, sehol nincs körülötte kiemelkedő fa vagy épület, illetve olyan tárgy, ami a villámot levezetné. Emiatt ki van téve a villámcsapásnak. *Tavaly nyáron három esetben égtek el a telefonok, szerencsére személyi sérülés nem történt.*

A villamos felvigyázó szerint, *minden lapostetős épületre előírás a villámhárító.* A villámhárító felszerelése végett már a kisterenyei állomásfőnök is írt a miskolci igazgatóságnak. Érdeklődésünkre az igazgatóság II. osztályának vonalbiztosa közölte, hogy a *hatvan—füzesabonyi* pályafenntartási főnökségen keresztül folyamatban van az intézkedés. Ennek is több mint egy hónapja, de intézkedés még nem történt.

Újra itt a zivataros nyár és nem kellemes érzés villámlások közepette egyedül egy kis helyiségben lenni. Hiszen tapasztalatból tudjuk, hogy a nyílt terepen egyedül álló kis épületeket a villám gyakran megkeresi.

A huzavona helyett sürgős intézkedést kérünk.

Jászai Nagy József

Búcsú a vasúttól

Kovács János főellenőr, Mezőhegyes állomás dolgozója régi vasutas. Mint fiatal pályamunkás, Tatabánya-felsőn és Szabadkán dolgozott, később Szegedre, majd 1946-ban Mezőhegyesre került.

A közelmúltban ennek az állomásnak a kollektívája búcsúztatta János bácsit, aki négy évtizedes munka után búcsút mondott a vasútnak.

Kotormán Mihály
Mezőhegyes

KIVÁLÓ DOLGOZÓ

Lengyel Istvánné, a békéscsabai szertárfőnökség IV-es számadóságának dolgozója 15 évvel ezelőtt, 1951-ben került a vasúthoz. Munkáját mindig példamutatóan, szorgalommal, nagy szakmai szeretettel látta el. Tagja a számadóság Sebes György szocialista brigádjának is. A szocialista brigád eddig kétszer kapott zászlót.

Lengyel Istvánnét másfél évtizedes szorgalmas munkájáért *Kiváló dolgozó* jelvénnyel tüntették ki.

Boldizsár Gyula

Éber vasutas

Pál László málhazó, Badacsonytomaj állomás dolgozója épp a peront söprögette, amikor az 1167-es számú tehervonat bejárt az állomásra. A munkával foglalatoskodó vasutas arra lett figyelmes, hogy a vonat közepe táján egyik csapágy „fütyül". Seprűjét ledobva, versenyt futott a vonattal és mire a szerelvény megállt, már ott állt a forró csapágynál. Hogy a hőnfutás nem járt következménnyel, az Pál László éberségének köszönhető.

Bognár Károly
Tapolca

Négy évtized

Mosonyi József raktárnok, Gyékényes állomás dolgozója, 40 évi szolgálat után nyugdíjba vonult. Munkáját mindig körültekintően, felkészültségének megfelelően végezte el. Munkamódszerét szívesen adta át a fiataloknak és nagy megértéssel, szeretettel segítette őket. Sokáig mint kocsimester is dolgozott. 40 évi szolgálata alatt balesete nem volt.

Várfalvi Gyula

Cikkünk nyomán

Az Avar utcai lakók panasza jogos

A *Magyar Vasutas* 1966. január 3-i számában *Ki a felelős?* címmel az Avar utcai lakók problémáiról, a szolgálati lakások tatarozása körüli hiányosságokról írtunk. A cikkre *Parajdi Bertalan,* a budapesti igazgatóság II. osztályának helyettes vezetője válaszolt. A válaszlevélben a következőket olvashatjuk:

„Fűtés, ellentétben a cikkben közöltekkel, volt — egyik szobában a rendeletileg engedélyezett cserépkályhával, a másik szobában a régi leltári vaskályhával, a konyhában pedig a tűzhellyel. Nem volt viszont gáz, ami azonban csak a melegvíz-szolgáltatást hátráltatta."

A válasszal ellentétben megjegyezzük, hogy mindez csak képzeletben volt, mert 1962 decemberétől — ekkor költöztek be ugyanis a lakók — 1963 áprilisáig az I-es pavilon földszinti és I. emelet 1., 2., 3. és 6. sz. lakásaiban *a rossz kémények miatt nem lehetett fűteni.* Több helyen a kéményeket a szellőzőkbe kötötték be (!!) és így az éléskamrába, WC-be és a konyhába is bőven ömlött a füst. De hasonló volt a helyzet a lakószobákban is. A kémények javítására is csak viták után került sor.

Nagyon meglepő a válaszlevél következő része is. Idézzük:

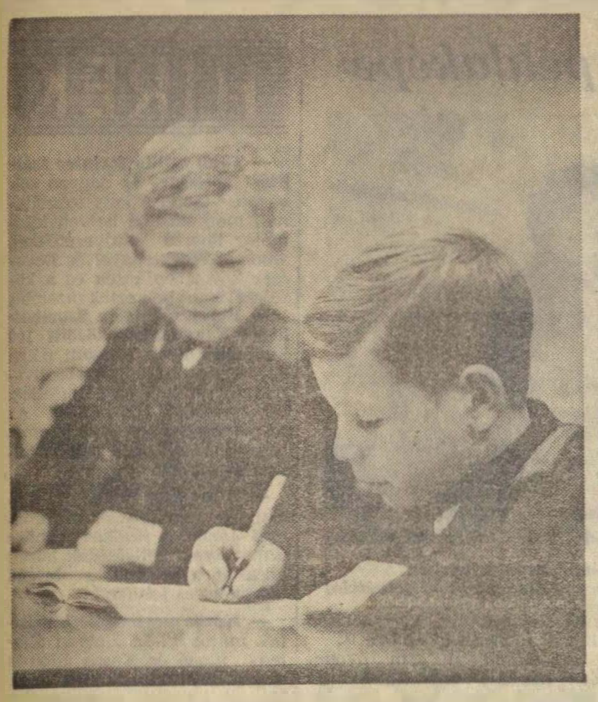
„Le kell rögzítenünk, hogy az ÉM Építőipari Minőségvizsgáló Intézet — mint szakértő — a perbehívás során a szigetelés elhagyását nem állapította meg olyan mulasztásként, amely a felnedvesedéssel, illetve foltosodással okozati összefüggésben volna. Véleménye alapján továbbiakban szigetelési munkát nem is végzünk."

Nagyon határozott a kijelentés, de ettől még a falak továbbra is vizesek maradnak. A cikkben felsorolt hiányosságok ugyanis még ma — a beköltözés utáni 5. évben is fennállnak. Ezek pedig sürgős intézkedéseket követelnek.

A lakók jogos panaszát bizonyítja, hogy az I. kerületi Tanács építési osztálya 25 263/1966. sz. alatt április 15-i keltezéssel az alábbi határozatot hozta:

„Az I., Avar utca 2/4. sz. alatti épületre a használati engedélyt nem adom meg: Indoklás. Így határoztam, mert a felújítás még nem tekinthető befejezettnek. Bp. 1966. április 15-én, dr. Szőllősi Sándor s. k., osztályvezető."

Úgy látszik, hogy a tanács átérezte az Avar utca 2/4. sz. házban lakó családok helyzetét, a kivitelező, illetve a budapesti igazgatóság II. osztálya azonban még ma is csak magyarázkodik. *Pedig már ideje lenne lezárni ezt az öt éve húzódó, egyre bonyolultabb ügyet.* Mégpedig a lakók közmegelégedésére.



Június első vasárnapján szerte a világon mindenütt a gyermekeket ünneplik. A kicsinyeket és picinyeket, akik ma még gőgicsélnek, és gondtalanul játszanak, kacagnak, de holnap vagy holnap után már tőlünk veszik át a stafétabotot, elkezdett munkánk örökét. A nemzetközi gyermeknapon köszöntjük mi is őket, s kívánjuk, legyenek hasznos, megbecsült tagjai felnőtt korukban is társadalmunknak!

(MTI Foto, Kovács Sándor felv.)

SÖTÉTSÉGBEN

Haladunk a kitaposott ösvényen, a vasúti sínek mellett. Már kirajzolódik az őrház képe. Közelebb érve kutyaugatást hallunk, az ajtón pedig egy idős vasutas néz bennünket, idegeneket. Mert erre csak nagy ritkán járnak emberek.

— *Jöjjenek beljebb!* — invitál a házigazda, s hellyel kínál a takarosan rendben tartott kis lakásban. Modern szekrény áll a szobában, *könyvnek is volna helye, de egyet sem látni a polcokon.* Pedig iskolás gyerekek is laknak az őrházban. Amikor egymás mellé telepednek, úgy festenek, mint az orgonasípok. Egy-két év különbség van köztük. A legnagyobb lány a városba jár dolgozni, úgy mondja, jó helye van, most kap először fizetést.

— *Minden vágyam egy divatos pulóver* — mondja szenvedéllyel, s arca kipirosodik, ha erről beszél. Nyolc általánost végzett, s beszédéből azt veszem ki, hogy többre is képes. Amikor irodalomra, zenére terelődött a szó, nemmel válaszolt kérdésemre. *Nem ismeri Shakespeare-t, nem látott még színházat, de még színdarabot sem. Újságot ide nem hoz a posta. Rádiót is csak akkor hallgat, ha a vonaton valakinél táskarádió szól. Nem ismer egyetlen televízióbemondót sem.*

Szavai gondolkodóba ejtenek, de amikor meglátom a petróleumlámpát, mindent megértek. Ide még nem jutott villamosenergia. Pedig nem az anyagiakon múlik, hiszen az udvaron tucatjával láthatók tyúkok, libák.

— *Messze van a falu, nem tudjuk értékesíteni, a tejet, tojást* — veszi át a szót a házlasszony. — *Nem nekem való már a hosszú utazás.*

Beszélgetés közben szóba került a mozi. A gyerekek szeme fényesen csillog a szó hallatára, de a szülőknek egészen más a véleményük.

— *Nem vágyódunk mi már sehová. Így akarjuk leélni az életünket. Dolgozni szeretünk, s erre neveljük gyermekeinket is.*

Valóban. Dolgozni szeretnek, de az eladósorba lépő lány szeméből azt olvasom ki, hogy szeretné utolérni azokat, akik nagyon lehagyták.

— *Szeretek a városba járni. Ott jobb. Az ottani lányok okosabbak, műveltebbek, mint én.*

— Hogyan akarja utolérni őket?

Gondolkodik.

— *Már kaptam egy szép könyvet, s ha a vonattal jövök haza, azt olvasgatom. Reggel négykor kelek, s este korán fekszem, mert a petróleumlámpa fényénél olvasni nem igen lehet.*

Lassan besötétedik, előkerül a kormos cilinderű petróleumlámpa. Az asszony elkezdi tisztítani, a gyerekek pedig álmosan tekingetnek az ágyra.

Sötétség ül meg a Vértes lankáit. A kopasz fák között szúrós szél oson. *Úgy világít az őrház ablaka, mint egy erdei elhagyott ház fénye. Pedig bent emberek laknak. Emberek, akiket a távolság elzár a világtól. Akik hetekig nem tudják, mi történik a nagyvilágban.* Pedig a közeli faluban már van villany, és nem sokon múlna, hogy az őrházban is megszólaljon a bemondó hangja:

— *Híreket mondunk...*

— *Megkezdjük színházi közvetítésünket...*

Székelyhidi János

A vasutat választotta

A nyolcadik gyermek állt 1949-ben a ceglédi famunkás apa elé.

— *Ha befejezem az általános iskolát, tovább akarok tanulni* — mondta a fiú.

Öt gyerek már érettségizett. Nem volt könnyű taníttatni, ruházni, ellátni őket mindennel. Benő volt a család nyolcadik gyermeke, őt is gimnáziumba adta az apa. Jól tanult, sikeresen érettségizett. *Az érettségi után Szolnokon akarta tudását növelni a Műszaki Egyetem közlekedésüzemmérnöki karán.* Terve azonban nem sikerült, mert nem vették fel. Szegedre tanácsolták matematika, fizika szakra. De a szülők nem tudták vállalni a nagyobb kiadásokat.

Cseh Benő azonban nem mondott le tervéről. Érettségi bizonyítvánnyal a kezében 1953 októberében felvételre jelentkezett *Cegléd* állomáson. Senki nem volt addig a családban, aki a vasúti munkát választotta volna hivatásának. *Tizenkét hónap helyett 8 hónap alatt szerezte meg a szükséges szakvizsgákat.* A tiszti tanfolyam következett, melyet kitűnő eredménnyel végzett el. Újra Ceglédre került, rendelkező forgalmi szolgálattevőnek. Három évig KISZ-titkár volt, majd párttitkár.

Új erőt gyűjtött és Szegeden jelentkezett a *Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumba.* Most végzi az utolsó félévet. Közben Ceglédtől — ahol három évtizedet élt — elbúcsúzott. Valamikor turistaként járta a Vértest. Akkor azonban még nem sejtette, hogy ott alapozza meg életét. *Alig fél éve ugyanis, hogy a ceglédi forgalmistát állomásfőnöknek nevezték ki Balinkára.* Egy-egy vizsga alkalmával 600 kilométert utazik, de már nem sokáig. Néhány hónap múlva szaktechnikusi oklevelet kap.

De célját még nem érte el. Úgy tervezi, hogy egy évet pihen és utána jelentkezik az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedési üzemmérnöki karára. Újabb tanulás, újabb vizsgák következnek majd. A fiatal állomásfőnök elég erőt érez ahhoz, hogy célba érjen, gyermekkori vágya teljesüljön. Hiszen még csak 31 éves.

— **Székelyhidi** —

— **Művészi alkotásokban** gazdag, színvonalas vasutas képzőművészeti kiállításra került sor Szegeden. A gazdag tapasztalattal rendelkező, külföldön is elismert szegedi képzőművészek hazai tájakat, az Alföldet ábrázoló festményeket mutattak be.

Elismerést, rangot szereztek

Sokoldalú program várja a dolgozókat a Dunakeszi Járműjavító József Attila Művelődési Házában

Negyven esztendeje kezdődött az élet Dunakeszin. A századeleji vasúti kocsipark javításának igénye hozta létre a főműhelyek családjának legfiatalabb tagját. Munkásainak művelődési igénye pedig az akkori kultúregyesületet. *Az üzem és munkásai azóta nagy utat tettek meg.* A negyven évből huszonegyet már a szabad, szocializmust építő hazában élhettek. Ez alatt a fejlődés minden korábbinál gyorsabb ütemű volt. A negyven év előtti dal- és önképzőegyesület ének- és zenekari, könyvtári tevékenysége helyett *ma az üzem minden dolgozó rétegének érdeklődési körét és ismereteit sokoldalú szakköri tevékenység, tudományos ismeretterjesztés és kultúrált szórakozás biztosítja.*

Beszélő számok

A dunakeszi járműjavító ma már a vasúti személykocsijavítás mellett fejlődő, korszerű vagongyár is. Dolgozóinak szakmai tudása, műveltségi színvonala, kulturális igénye forradalmi változásokon ment keresztül az utóbbi tíz esztendőben. A járműjavító *József Attila Művelődési Házának* elmúlt félévi statisztikája is beszédes bizonyítéka a kiterjedt népművelési és kulturális mozgalomnak.

Az üzem 28 dolgozója általános, 88 különböző középiskolában, 18 pedig egyetemen folytat tanulmányokat, a 45 tudományos ismeretterjesztő előadásnak több, mint háromezer hallgatója volt. 782 könyvtári olvasó, 22 500 kötet könyvet kölcsönzött a szakszervezeti könyvtárból. 468 filmelőadáson, 3 kiállításon, 28 gyermekelőadáson, 19 műsoros és 23 táncesten több mint 50 ezer résztvevő volt. 3269 színház- és operajegyet vásároltak a javítóműhely dolgozói fél év alatt.

Minden eddiginél gazdagabb az idei és a következő évad művelődési programja. A művelődési ház, a dunakeszieknek és a környékbelieknek egyaránt sokat jelentő programjának csupán néhány részét villanthatjuk fel e cikk keretében.

A művelődési ház vezetősége *munkásakadémiát szervezett az üzemi élet jogi kérdéseiről,* melyben a tervtörvény, az újítások és találmányok, a munkaügyi viták érdeklődésre számottartó problémái foglalják el a fő helyet.

Vezetők akadémiája

A szakszervezet és művelődési ház vezetőjének bátor és dicséretes kezdeményezése a három esztendőre programozott *vezetők akadémiája, amelyen a csoportvezetőktől az igazgatóig valamennyi üzemi vezető hasznos tudományos ismereteket szerezhet a vezetés módszertanáról, technikájáról és a dolgozókhoz való kapcsolat pszichológiájának elvi és gyakorlati kérdéseiről.*

A KISZ-szel közösen szervezett ifjúsági akadémia tematikája a jövőről, a filmművészetről, a barátságról, a szerelemről, a házasságról, a szolidaritásról, a békéről, a vallásról és politikáról valóban vonzó varázsa a fiataloknak.

Az általános iskolában és az üzemben szakmát tanuló fiatalok részére szervezett tudományos ismeretterjesztő szakkör a fiatalok nagy érdeklődését váltotta ki. A vasárnaponként tartott filmvetítéssel kísért előadásoknak rendszeresen 80—100 hallgatója van. *Jó úton halad a művelődési ház a szülők és az ifjúság közötti kapcsolatok építésében.* Az asszonyok, illetve szülők klubjában havonta rendszeresen napirendre kerül a nevelés, a szülők és gyermekek kapcsolatának, a gyermekek társadalmi és szülői nevelésének egy-egy problémája. A pszichológusok és tapasztalt pedagógusok által vezetett klubfoglalkozásokon több mint kétszázan vesznek részt.

A járműjavítóban több mint ezer dolgozó versenyez a szocialista brigád cím elnyeréséért. A művelődési ház vezetősége az azonos nevet viselő szocialista brigádok részére névadójuk életéről, a történelmi korról, melyben éltek és a társadalmi haladásért végzett munkájukról ismertető előadásokat szervezett. Ezenkívül irodalmi estek, kiállítások, történelmi műemlékekben gazdag városok megtekintése szerepel a programban.

A bejáró dolgozók százairól, családjukról, a munkás-paraszt szövetség ápolásáról sem feledkezik meg az ez évi népművelési program. A környező községek szakmaközi bizottságaival együttműködve az üzemi szakkörök, művészeti csoportok szoros együttműködése alakult ki. A munkásszínjátszók, az énekkar, a zenekar, rendszeresen ad műsort *Felsőgödön, Fóton* és még több községben.

Nyugdíjas klub

A negyvenéves gyári múlt mögött nem kevés a nyugdíjasok száma sem. Figyelemre méltó a velük való törődés is. *Nyugdíjas klub működik a művelődési házban. Emellett a nyugdíjasok részére díjtalan mozielőadásokat szerveznek,* a művelődési ház műsoros előadásaira pedig díjtalan tiszteletjeggyel hívják meg volt munkatársaikat.

A vasutasszakszervezet Pest megyei bizottságának szervezésében, ebből a művelődési házból indult el a *„Harcoló Vietnam"* című vándorkiállítás a megye vasúti szolgálati helyeire.

Az énekkar a járási és megyei fesztivál mellett a szombathelyi testvérkórusnál is hangversenyez. *Arra különösen büszkék a dunakesziek, hogy hatvan tagú kórusuk egyharmada 25 évnél fiatalabb.*

A tanulás, a népművelési és kulturális tevékenység rangot vívott ki a dolgozók és az üzemi vezetők körében egyaránt. *Elismert társadalmi rang a kultúra, a műveltség terjesztése az üzemben.* Együtt alkotnak, együtt művelődnek, művelik önmagukat és örömmel terjesztik a szocialista kultúrát az üzem vezetőinek példás támogatásával a Dunakeszi Járműjavító dolgozói.

Kovács János

A budapesti vasutas eszperantisták klubjában

A második világháború után, 1957-ben kezdődött újból országszerte, így a budapesti vasutasoknál is *az eszperantó-mozgalom* szervezése. A csoportok tagjainak eleinte inkább csak a nyelvtanfolyamok keretén belül volt alkalmuk az eszperantó nyelv gyakorlására. Később azonban a *Vasutasok Szakszervezete a Benczur utcai központban* előbb egy, majd öt helyiséget bocsátott rendelkezésükre.

1963 óta — a többi nagy klubhoz hasonlóan — előre kidolgozott, színvonalas programmal várja a szakcsoport tagjait. A látogatók ismeretterjesztő és szórakoztató előadásokat hallgatnak — *természetesen eszperantó nyelven.* Gyakoriak a zenei műsorszámok és a vetítettképes előadások is.

A klub sokszínű életét bizonyítja, hogy a *Magyar Televízió* május 12-én a budapesti vasutas eszperantó klubból sugárzott adást.

Krempl Ferenc, a Számviteli Főnökség dolgozója eszperantó bélyegekből álló gyűjteményt mutatott be, *Egri Ferenc* ny. MÁV főmérnök a műszaki bizottság munkájáról számolt be, *Garamszegi Pál,* a BVKH dolgozója pedig a klub eszperantó nyelvű könyvtárát ismertette. *Bojtor Imre* és *Madarász Katalin,* ismert magyarnóta-énekesek eszperantó nyelven énekeltek, *Bálint Szilárd* külföldi vendégeink szavait tolmácsolta. Nyilatkoztak az eszperantó nyelvről *Jobbágy Károly* költő és *Gergely Mihály* író is. Az oktatásról pedig *Pechán Alfonz, dr. Jáki Ferenc* és *dr. Szerdahelyi István* tanárok számoltak be.

Kristek Pál

Érettségi bizonyítvány

Fél napszámnak jó pénz volt a negyven fillér, hiszen 12 évével nem is volt egész ember. A hatodik osztály előtt állt és az esős nyár követelte a nagybirtokon a kapálókat. A sötét színnel szegett kék, rövidujjú trikó és a fekete klottnadrág, olyanná tette őt is, mint a többi parasztgyerek. Mezítláb járta a földeket és csak azért nem sírta el magát, amikor a tarló felsebezte a talpát, mert apja szavai jutottak eszébe. — „Milyen katona lesz belőled, fiam?"

Apja talpát a katonabakancs és a béreszcizma vastaggá edzette. Sarkai szélén szögletessé alakult a megvastagodott bőr. Akár mezítláb is eltaposhatta az égő cigarettát.

A szegényember őrült a munkának és a kis pénznek, ami a nyár végére, a negyven fillérek után is volt vagy tizenöt—húsz pengő.

A tanító, a pap mondta is, hogy szorgalmas és okos gyerek — taníttatni kéne. Így indult a polgáriba, mert a falutól a nagyobb falu, a járási székhely nem volt nyolc kilométernél messzebb. Nyáron gyalog, télen vonaton járt az iskolába. Ilyenkor egy kicsit irigyelte is a vasutasokat, akik vonaton utaznak.

A vasutas volt szemében a falu egyetlen olyan embere, aki hétköznap, vasárnap egyaránt sötét ünneplőnek ható ruhában járt. A jegyző és a tanító bricseszt és csizmát húzott, ha nagy volt a hideg vagy a sár.

A csillagok a galléron, a szolgálat kívánta fényes cipő, vasalt nadrág, na meg a katonás vezényszavak: felszállás, indulás, mind-mind valami hatalmat látszottak adni ezeknek a különös, a falu életétől lakásuk miatt is elkülönülő embereknek.

A polgárit elvégezte, és talán a véletlen hozta, hogy a kis állomás közelében, a pályaszakaszon nagy munka kezdődött. Kellett a munkáskéz és ő ment, villázott, megtanulta az aláverést, az óvatosságot, az életmentő fegyelmet.

A katonamundért is levetette már, amikor a forgalomhoz került, tanuló „prazi" lett egy másik állomáson. Hajnalban ment a munkásvonaton, amely élete fordulópontját is hordozta, mert ez szállította az olcsó munkaerőt a városi szövőgyárba. Aki életében a fordulópontot jelentette, — egy szép szőke, álmodozó, de valahogy mégis huncutszemű szövőgyári fiatal lány volt.

A régóta álmodott, a hétköznap is ünneplőnek ható egyenruha hamarosan felkerült a megemberesedett egykori mezítlábasra. Előfordult, hogy az esti szolgálatba lépéshez, a déli vonattal indult, mivel a délutáni szövőgyári műszakhoz azzal kellett utazni.

Az ágyúdörgés és bombahullás közepette is ember maradt, hiába fogták a rablószerelvények kísérői rá a pisztoly acélcsövét. S a nagy történelmi forduló, a felszabadulás után, milliókkal együtt vett részt az újjáépítésben. Később családjával a városba költözött, ahol még több munka és sok-sok tanulás várt rá.

Harcostársai között akkor már ott volt az álmodozó szeműből, tüzes szeművé vált feleség, a kétgyermekes fiatal asszony is, aki első vasutas munkahelyén, egy pályaudvari ruhatárban, majd később egy személypénztárban dolgozott. Amikor ebbe a beosztásba került, elhatározta, hogy ő is lépést tart az élettel, megszerzi a hiányzó hetedik és nyolcadik általános iskolát. A szőke hajba ősz szálak lopakodtak, és a rövidnek tűnő évek hosszú munkásnapjai, a férjnek érettségit, az asszonynak nyolc általános iskolai végzettséget érleltek...

A férj már az egyetemi padokat is lassan maga mögött hagyja, amikor a feleség érzi, hogy neki is önmaga után kell a társadalom megbecsülését megszereznie. Amikor szándékáról beszél, a férj szájából ekkor hangzik el az első idegenül csengő ítélet: az anya nevelje gyermekeit, lássa el családját és elégedjék meg a férje után kapott tisztelettel.

Mintha elfelejtette volna nőnapi köszöntőjének szavait: „Hazánkban minden nő a társadalom egyenrangú tagja."

Igen, csak egy kivétel van, az ő felesége.

A dac és az akarat azonban párosul, a jó ügy érdekében. A meghitt családi otthonban könyvek, füzetek kerülnek a szekrény fehérneműi alá és az esti vacsorafőzést, mosást és vasalást még egy olvasgató óra követi. A gyerekek tanulását is figyelemmel kíséri, és számukra néhány szorgalmi példát is megold, majd sietve köténye zsebébe gyűri a kis fehér, teleírt lapokat...

S néhány év múltán, az őszülő haj, az udvaros szemek, s egy-két ránc az arcon, teremnek még egy érettségi bizonyítványt a családnak, melyet az asszony úgy nyújt át férjének, mintha bocsánatot kérne azért, hogy sárba lépett és néhány csepp a családfő vasalt nadrágjára fröccsent.

F. K.

RONTJA AZ ÁLLOMÁS KÉPÉT

A budapest—kelebiai *fővonal* egyik állomásán, *Taksonyban* nem éppen látványos idegenforgalmi kép fogadja a látogatókat. Közvetlenül az első vágány mellett egy kerekek nélküli, rozzant poggyászkocsi áll. A dolgozók hiába parkosítanak, hiába csinosítják állomásuk környékét, ez a kocsi mindent elront.

A taksonyiak már régóta kérik, hogy helyezzék máshová, vagy vigyék el állomásukról, a kiselejtezett kocsit. Ezidáig még nem történt intézkedés.

Molnár Árpád

Nagyobb segítséget érdemelnek a szegedi turisták

Szeretik-e a nagy alföldi város, Szeged vasutasai a természetjárást, szívesen barangolnak-e a távoli hegyek erdeiben? Erről érdeklődtem *dr. Simándi Istvántól*, a szegedi igazgatóság vasutas természetbarát szakosztályának vezetőjétől.

— *Az Alföldön élünk* — mondja —, *és éppen ezért vonzanak bennünket a turisztika igazi paradicsomai, hazánk hegyvidékei. Azért is alapítottuk meg 1953-ban turista szakosztályunkat. Akkor tizenöten kezdtük, ma 39 igazolt, aktív természetjárónk van.*

Visszaesett a turisztika

— A ritka, kedvező tavaszt hogyan használják ki a szegedi vasutas turisták?

— *Az évadot — ha egyáltalán lehet ilyenről a turisztikában beszélni, hiszen a mi sportunk télen-nyáron üzhető — azzal kezdtük, hogy részt vettünk a Vörös Meteor által rendezett országos Páli Tivadar elméleti verseny közép- és felső fokozatán öt-öt versenyzővel.* E verseny szegedi felső fokú elődöntőjében *Mándoki József* sporttársunk második lett. Később női versenycsapatunk egy mátrai tájékozódási versenyen vett részt. Igaz, hogy csak a hetedik helyen végeztek, de hát az alföldi lányoknak nem könnyű eligazodni az ezerarcú zegzugos hegyek között. Az április 4-i ünnepnapok alatt az egyik túrázó csoportunk a *Börzsöny-hegységet* kereste fel, kerékpárosaink pedig kihasználva a Szeged mellett bevezetett 5 napra szóló úgynevezett „kis határforgalom" nyújtotta lehetőséget, a szomszédos Jugoszláviába, *Szabadkára* látogattak át.

— Ahogy most működünk — legyint lemondóan a szakosztályvezető —, tulajdonképpen már csak „utózönge" ahhoz képest, ahogy 1958-ig ment itt a turistamunka.

— Mi az oka a visszaesésnek?

— *Akkoriban száz-százötven vasutas kirándulót és hozzátartozót kalauzoltak szakosztályunk tagjai Szilvásváradra, versenycsapatunk pedig az országos bajnokságon is rangos helyet vivott ki magának.* Hátizsákos túrázóink is többet járták a hegyeket. Mostanában sajnos ritkábbak a szakosztályi túrák. Ennek az az oka, hogy a szakosztályok nem vasutas foglalkozású tagjaitól *„megvonták a szabadjegy-kedvezményt.* Ezt az intézkedést a túrázókkal és a „tömegkirándulókkal" kapcsolatban még megértjük valahogy, *valóban ne legyen a vasút utaztató intézmény,* de a versenyzők esetében, akik vasutas színekért küzdenek és a tömegtúrák idegenvezetői feladatait is szívesen vállalják, már nem egészen helyeseljük. Annál is inkább, mert a sportegyesületek más szakosztályaiban működő, és nem vasutas foglalkozású versenyzők változatlanul élvezik az említett kedvezményt. Így aztán sokan elhagyták szakosztályunkat és a sportbusszal rendelkező AKÖV és a Kenderfonó sportegyesületéhez mentek át.

Az akarat nem hiányzik

— Miért nem állítják össze vasutasokból a versenycsapatot?

— *A forduló szolgálatos vasutasokat általában nem szívesen engedik el, mert nehéz helyettesíteni őket. Ezért láttuk szívesen körünkben a nem vasutas foglalkozású sporttársainkat.*

A közelmúltban a KISZ-szel együttműködve ismét nagy kirándulóvonatot akartunk indíttatni Aggtelekre, *de az illetékesek megszabták, hogy szombaton 15 és vasárnap 23 óra között kell lebonyolítani a kirándulást.* Ilyen gyorsan természetesen nem lehet Szeged és Aggtelek között megfordulni, így aztán ezt a tervünket sem tudtuk megvalósítani.

Az igyekezet, az akarat, a természet iránti szeretet nem hiányzik a szegedi vasutas turistákból. Hiányzik viszont a segítés, a mozgalom támogatása, felkarolása, amellyel az utóbbi időben nagyon is szűkmarkúan bánnak.

Zámbó István



Gazdag program az ifjúsági béketalálkozón

Mint már közöltük, a XII. Országos Vasutas, Postás és Közlekedési Ifjúsági Találkozót, június 19-én Balatonalmádiban rendezik meg. *A találkozó rendezőbizottsága gazdag programot állított össze.* Vasárnap reggel 6-tól este 8 óráig szünet nélkül peregnek az események. Az Almádiba érkező külön vonatokat *a kiskőrösi vasutas ifjúsági fúvószenekar* fogadja az állomáson. A nagyszínpadon 8 órától *a vasutasszakszervezet központi ifjúsági fúvószenekara* játszik. Ezt tánczenei műsor követi fiatal táncdalénekesek közreműködésével.

A békenagygyűlés 10 órakor kezdődik. Ezt megelőzően az *Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házának* irodalmi színpada ad rövid műsort, majd a *vasutasszakszervezet központi vegyeskara mozgalmi dalokat énekel. Ebben az évben az ifjúsági nagygyűlés a Vietnam melletti szolidaritás jegyében zajlik le.*

A nagygyűlés után a vasutas-szakszervezet központi szimfónikus zenekarának műsora következik. A műsorban fellépnek: *Ágay Karola, Palcsó Sándor, Turpinszki Béla* az Állami Operaház művészei és *Veres Éva* főiskolás. Ezután *a Lottó Áruház* divatbemutatója következik.

A kora délutáni órákban a sportolók veszik birtokukba a nagyszínpadot. Kétórás műsor keretében a BVSC, a Postás SE. és a Bp. Előre legjobb sportolói — köztük több válogatott versenyző —, adnak ízelítőt tudásukból.

A sportbemutató után két színpadon folytatódik tovább a színes, tarka műsor. A nagyszínpadon *Idrányi Iván* tánczenekara játszik. Az egyórás műsorban két ismert táncdalénekes *Zárai Márta* és *Vámosi János* lép fel. A tánczenét öntevékeny együttesek bemutatója követi. A műsorban közreműködik az Északi Járműjavító, Törekvés Művelődési Házának *tánccsoportja és népi zenekara,* valamint kamarakórusa, a *Szolnoki Fűtőház Tisza* táncegyüttese, a Debreceni Járműjavító Művelődési Házának *Bocskai* népi együttese.

A Kisszínpadon 14-től 18 óráig *Vidám műsor fiataloknak* címmel öntevékeny kisegyüttesek lépnek fel. A műsorban közreműködnek az *Északi Járműjavító Continental tánczenekara, a Vasútgépészeti Technikum tánczenekara, a Posta Központi Javító Üzem ifjúsági tánczenekara, a miskolci fűtőház és a MÁVAUT gitárzenekara, a Bp. 62-es Posta pengetőszenekara és a Posta Helyközi Távbeszélő Igazgatóság kultúrcsoportja.*

A találkozó napján két kiállítás is nyílik Almádiban. Az egyik a *Szakma ifjú mestere* mozgalomban részvevők legjobb vizsgamunkáit és a fiatal újítók újításait, míg a másik a *vietnami nép életét, hősi harcát* mutatja be.

A találkozóra Budapestről és az ország különböző nagyobb városaiból 11 különvonat viszi majd a fiatalokat.

Az állomás példaképe



Lukácsházi Istvánné munka közben
(Tőzsér Ernő felvétele)

Lukácsházi Istvánné vasutas családból származik. Fiatalon jegyezte el magát a munkásmozgalommal. 1945-ben már a vasutasszakszervezet tagja, majd belép a pártba is.

Hosszú időn keresztül *szakszervezeti bizalmi volt Duna-újváros állomáson.* Ebben a funkciójában harcos erényeket csillogtatott meg. A Vasmű és a város építésének idején rögtönzött bódékban végezték a menetjegyek kiadását. Nemegyszer szabadnapjukat áldozták fel erre a célra. Ezekben a nehéz időkben edződött meg Lukácsházi Istvánné és vált — nemcsak a nődolgozók —, hanem az egész állomás példaképévé.

Az állomás dolgozóinak bizalmát élvezve, 1955-ben a szakszervezeti bizottság tagjának választották. Ugyanekkor lett a nőbizottság elnöke is.

Az állomáson sem óvoda, sem napközi nincs. *Egyik legnehezebb feladata a vasutas dolgozók gyermekeinek férőhelyet szerezni.* Az utóbbi hónapokban 8 család gyermekét sikerült városi intézményekben elhelyeznie.

Törődik a nődolgozók egészségével is. Személyes közbenjárásának eredményeként a személypénztárak cementes padlózatát parkettázták.

Nem fél a nehézségektől *Helytállt a legnehezebb időkben is.* 1956-ban — az ellenforradalom idején — a nők közül egyedül ő járt ki naponként az állomásra.

Jó munkájáért *Érdemes vasutas* kitüntetésben részesült, és többször kapott soron kívüli kinevezést

T. E.

KÖNYVISMERTETÉS

GONDA IRÉN:

Baromfi a ház körül

A háztáji árutermelésre hivatott e könyv, amely az alapfogalmak rövid összefoglalása után az egyes baromfifajok tenyésztésének, háztáji tartásának, takarmányozásának legszükségesebb tudnivalóit ismerteti. Tanácsokat ad a betegségek megelőzésére is.

Ki mit tud Moszkváról és Szocsiról?

1. Hány száz éves múltra tekinthet vissza a szovjet főváros?
2. Mi Moszkva leghíresebb képtárának a neve?
3. A város melyik pontján épült a Lomonoszov egyetem?
4. Minek nevezik Szocsit világszerte?
5. Szocsiban úgyszólván ismeretlen a borús idő, örökös a napsütés. Minek köszönhető ez?
6. Szabadon nő a mangólia, zöldellnek a pálmák: ez Szocsi. A város közelében dús mértékelt égövi erdők, felettük havas hegycsúcsok, körös-körül pompásabbnál-pompásabb kirándulóhelyek. Ilyen a zord sziklák között drágakőként csillogó Rica tó, valamint a tengerparti Gagra. Miről nevezetes az utóbbi?







MEGFEJTÉS:

1. Több mint 800 esztendősre. A 7 dombon álló települést — amelyet már akkor is Moszkvának neveztek —, 1147-ben említi először a krónika.
2. Tretyakov képtár.
3. A Lenin-hegyen.
4. Szovjet Riviérának.
5. Szerencsés fekvésének. A hegyek három oldalról védik a hideg szelektől, negyedik oldalát pedig a tenger simogatja lágy hullámaival. A levegő, a gyógyfürdők és a csodaszép környezet tette Szocsit az egyik legjobb klimatikus és balneologiai üdülőhellyé.
6. A város disze a hatalmas szubtrópusi park, a park büszkesége pedig egy ritka paratölgy liget, amelynek 1—1 fája 30 m magasságot is elér.

4 NAP MOSZKVÁBAN — 8 NAP SZOCSIBAN

13 napos utazás, oda-vissza repülőgéppel. Részvételi díj: 3525,— Ft
De nemcsak Szocsi, a Fekete-tenger többi üdülőhelye, köztük a festői Mamala, Jalta és Várna is várja Önt.

Jelentkezés és érdeklődés az IBUSZ utazási irodáiban.
Budapesten: II., Mártírok útja 67.
IV. (Újpest), Bajcsy-Zsilinszky u. 13.
V., Bajcsy-Zsilinszky út 18.
VI., Dalszínház u. 1.
X. (Kőbánya), Kőrösi Csoma u. 3.
XI., Bartók Béla út 9.
továbbá valamennyi vidéki IBUSZ-irodában

A HIVATALOS LAPBÓL

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

19. számból: 111 006/1966. I/2. C. Szakmunkásképző iskolát végzettek továbbtanulása.

108 100/1966. I/3. A. MÁV dolgozók részére folyósítható rendkívüli segélyek engedélyezésének újabb szabályozása.

20. számból: Versenyfelhívás a vasúti közlekedés és ipar KISZ szervezeteihez.

LAKÁSCSERE

— **Háromszobás, fürdőszobás, telefonos lakásomat elcserélném kétszer egyszobásra, lehetőleg komfortosra.** özv. Büti Lajosné, telefon: 204—547.

— **Elcserélném kettő szoba, összkomfortos, kertes, telefonos, MÁV villalakásomat, kettő egy-egy szobásra.** Cím: Budapest, XIV. Szegedi út 74. Érdeklődni: naponta 8—10-ig, vagy 20—22 óráig 206—894-es telefonon.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Hábel György, Bakó János, Fekete László Miskolc, Krakkai Lajos Bp. Ferencváros, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, Kotormán Mihály Mezőhegyes, Sziládi Sándor Szeged, Uglyai Sándor Nyékládháza, Jászai Nagy József Kisterenye, Várnai László, Bánáti József Pécs, Marosán Pál Debrecen, Szűcs Ferenc Hatvan, Boldizsár Gyula Békéscsaba: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szűcs Ferenc Hatvan, Foki István Bp., dr., Bánkfalvy Gyula Bodnár Károly Szeged, Dancs Miklós Miskolc, Márton Klára Abony, Dunai Finomító állomás dolgozói: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

— **500 kilométeres sebességgel közlekedő** légpárnás vonat előállításán dolgozik az angol Hovercraft-vállalat.

HÍREK

— **Több millió forintos szállítási költséget** és nagyon sok vasúti tartálykocsit takarítanak meg azzal a hetven kilométer hosszú olajvezetékkel, amelyet Nagylengyel és Devecser között építettek és a közelmúltban helyeztek üzembe.

— **Befejeződött a Szombathely—Nagykanizsa közötti** 100 kilométer hosszú vasúti pálya korszerűsítése. Zalaszentiványon új pályaudvart építettek, több vasúti híd is készült. Az új pályán már 80—100 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

— **A tapolcai fűtőház** 13 szocialista brigádjának Kapronczai János, a fűtőház főnöke ünnepélyes külsőségek között adta át a szocialista brigád oklevelet és jelvényt.

— **Közös megbeszélést tartottak** május 13-án Hatvan állomás utazó és Kassa állomás szocialista brigádjainak vezetői. A baráti eszmecserére Kassán került sor. A magyar és a csehszlovák brigád már egy évvel ezelőtt szocialista szerződést kötött egymással.

— **36 liter vért adtak a debreceni fűtőház önkéntes véradói** azon a véradási napon, amelyet a városi Vöröskereszt és a fűtőház vöröskeresztes aktívái szerveztek az elmúlt napokban.

— **Eredményes az újítómozgalom a tapolcai fűtőháznál.** Nagyon sok többszörös újítót tartanak nyilván, s közülük is kitűnik Sramli Lajos szocialista brigádtag, aki az elmúlt öt évben 43 újítást adott be.

— **Több MÁV—AKÖV közös komplexbrigád alakult** az elmúlt években a miskolci igazgatóság nagyobb állomásain. A komplexbrigádok az első negyedévben kimagasló termelési eredményeket értek el. A késetten kirakott kocsik mennyiségét 7,4 százalékkal csökkentették.

— **10 nyugdíjba vonuló vasutast búcsúztattak** a miskolci fűtőháznál. A nyugdíjba vonulók között volt Faragó Mihály, aki 44 és Bükösi József, aki 34 évet szolgált a vasútnál.

— **A berlini—lipcsei vasútvonal villamosításához** a Dunai Vasmű készíti az árbocoszlopokat. Az üzem kollektívája vállalta, hogy a pártkongresszus tiszteletére határidő előtt két hónappal, már október végére átadják az 1180 acélárbocot.

— **Kék Expressz elnevezéssel állítják forgalomba** Európa leggyorsabb vonatát, amely már az idén nyáron 200 kilométeres sebességgel közlekedik a hamburg—müncheni vonalon.

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: 75.915.001—K 95
Szikra Lapnyomda

Az új menetrendben



— *Rövidebb idő jut a takarításra.*

— *Viszont rövidebb menetidő alatt kevesebb idő jut a szemetelésre!*

„FENNTARTOTT HELY"



— *Foglaljon helyet!*

— *Köszönöm, de nem foglalom el, amint látom, ez a mozdonyvezetők helye.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. JÚNIUS 18.

KISZ-fiatalok munkaversenye

A *Hivatalos Lap* 20. számában jelent meg a *KISZ Központi Bizottsága*, a *Vasutasok Szakszervezete* és a *MÁV Vezérigazgatósága* közös felhívása a KISZ-szervezetek között folyó munkaversenyre.

A vasúti közlekedés és ipar KISZ-szervezeteinek teendőit, a munkaverseny feltételeit az alábbiakban, kivonatosan ismertetjük.

A felhívás bevezetőjében arra hívja fel a figyelmet, hogy a KISZ-szervezetek, a szolgálati hely, a vállalat és intézmény, párt, szakszervezeti és gazdasági vezetésével együttműködve *készítsék el akcióprogramjukat, amelynek alapja a vasúti közlekedés és ipar 1966. évi versenycélkitűzéseinek megvalósítása legyen.* Ez kapcsolódjék a szolgálati hely, vállalat és intézmény intézkedési tervéhez. A KISZ-szervezetek vezetősége rendszeresen ellenőrizze az akcióprogram végrehajtását, s adjanak számot az elért eredményekről a KISZ-tagságnak, a párt, a szakszervezet és a gazdasági vezetésnek.

A cél az, hogy a KISZ-szervezetek az eszmei, politikai munka eszközeként növeljék a *termelést segítő tevékenységüket, szervezzenek ifjúsági termelési mozgalmakat, kapcsolódjanak be a pártkongresszus tiszteletére kibontakozott versenybe, szorgalmazzák a szocialista brigád, valamint a szocialista szolgálati hely, üzemrész, üzem cím elnyeréséért folyó mozgalmakat.* Ügyeljenek ugyanakkor az egyéni versenyre is. Konkrét feladatok meghatározásával és végrehajtásával tegyék tartalmasabbá mozgósító munkájukat.

A KISZ-szervezetek lehetőség szerint növeljék az ifjúsági brigádok számát és tűzzék feladatul azt, hogy ezeknek a brigádoknak a többsége versenyezzen a szocialista címért. Foglalkozzanak rendszeresen az ifjúsági brigádokkal, lássák el őket konkrét termelési feladatokkal és ezek végrehajtását negyedévenként ellenőrizzék és értékeljék. A brigádmunkába vonják be a fiatal műszakiakat és terjesszék ki ezt az adminisztratív dolgozókra is.

Vállaljanak védnökséget a kiemelt beruházások és rekonstrukciók megvalósításában, de ez a védnökség ne haladja meg a KISZ-szervezetek erejét.

A vállalás teljesítésekor ügyeljenek arra, hogy legalább félévenként egyszer szerepeljen a KISZ-szervezetek taggyűlésének napirendjén a szolgálati hely, intézmény és vállalat 1966. évi intézkedési tervében vállalt feladatok teljesítésének értékelése, a mozgalmi szervek és gazdasági vezetés bevonásával. Ezekre a taggyűlésekre hívják meg a KISZ-szervezeten kívüli fiatalokat is. *Szervezzenek társadalmi munkaakciót a népgazdaság, a szolgálati hely, vállalat, intézmény feladatainak sikeres megoldása érdekében.*

Nyújtsanak segítséget a KISZ-szervezetek *a fiatal újítóknak az újítási feladatterv*ben *kijelölt témák megvalósításához.* Segítsék elő az újítások számának növelését és azoknak a javaslatoknak a bevezetését, amelyek a vasúti közlekedés és ipar igényeit figyelembe véve *elsősorban a munkaerővel, anyaggal, energiával való takarékosságra irányulnak.* A KISZ-szervezet adjon új lendületet a takarékossági mozgalomnak, s lépjenek fel a pazarlás ellen.

A KISZ-tagság mozgósításával segítsék elő a KISZ-szervezetek a munka jobb megszervezését, *a vonó, a vontatott járművek, berendezések maximális kihasználását, a menetrend szerinti közlekedés biztosítását,* az állásidők és veszteségidők csökkentését, a veszteségforrások felderítését és azok megszüntetését.

Terjesszék ki a politikai oktatást és növeljék a szakmai állami oktatásban részt vevők számát. Mozgósítsanak és nyújtsanak segítséget a szakvizsgák megszerzéséhez, a szolgálati hely, vállalat és intézmény szükségleteinek megfelelően. *Érjék el, hogy a 8 általános iskolát el nem végzett fiatalok mind nagyobb számmal kezdjék meg a továbbtanulást és támogassák a fiatalokat az idegen nyelvek elsajátításában is.*

A KISZ-szervezetek között meghirdetett verseny *1966. december 31-ig tart.* A versenyt év közben az igazgatóságok, vállalatok, intézmények, személyzeti és munkaügyi és érdekelt üzemi osztályai, a Vasutasok Szakszervezete területi, megyei, üzemi bizottságai. a csomóponti vállalati párt- és KISZ-bizottságok, illetve csúcsvezetőségek segítsék és ellenőrizzék.

A verseny a múlt évhez hasonlóan, három kategóriában kerül értékelésre. Az értékelést, az elért helyezéseket az előterjesztett javaslatok alapján a KISZ Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság képviselőjéből összeállított bizottság végzi el.

A verseny eredményeinek nyilvános értékelésére, a jutalmak, oklevelek átadására 1967. május 1-ig kerül sor.

A közlekedésnek jól képzett szakemberekre van szüksége

Ankét az oktatási reformtörvényről



Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter megnyitja az ankétot
(Németh Gyula felv.)

A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* és a *Közlekedéstudományi Egyesület* június 7-én nagyszabású ankéton vitatta meg az oktatás helyzetét és az oktatási reformtörvényből adódó feladatokat a KPM területén. A vasúti *főosztály* kultúrtermében a minisztérium, a szakágazatok, s az oktatási intézmények mintegy 300 vezetője foglalt helyet a széksorokban. Jelen volt az ankéton *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Horn Dezső*, a miniszter első helyettese, *Földvári László* és *Rödönyi Károly* miniszterhelyettesek, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, ott voltak a *művelődés és a munkaügyi minisztérium*, valamint az *Országos Tervhivatal* képviselői is.

Az ankétot dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. Bevezetőjében elmondotta, *hogy a felszabadulás után az oktatás minden formájában figyelemre méltó eredményeket értünk el.* Az elért eredmények ellenére is sok még a tennivaló. A tárcánál meg kell teremteni azokat az oktatási formákat, amelyek a legalkalmasabbak arra, hogy a korszerű technika kezelésére jól képzett szakembereket, széleslátókörű vezetőket neveljünk.

— *Elképzeléseink már kialakultak, mi mégis sokat várunk a mai ankéttól* — mondotta befejezésül a miniszter, majd átadta a szót *Horn Dezsőnek*, a miniszter első helyettesének.

A miniszterhelyettes vitaindító előadásában részletesen elemezte az oktatás helyzetét, vázolta az eddig megtett utat, majd az oktatási reformtörvény végrehajtásából adódó feladatokkal foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy a közlekedés és hírközlés különböző ágazatainál foglalkoztatott mintegy 340 ezer dolgozó szakmai ismereteinek megfelelő szinten tartása és az utánpótlás biztosítása nagy feladatokat támaszt a közlekedési szakoktatás különböző formáival szemben. *Olyan szakembereket kell nevelni, akik a tudomány művelése mellett képesek a korszerű követelményeknek megfelelő, gazdaságosan működő közlekedési objektumok vezetésére, a termelés irányítására, a feladatok maradéktalan végrehajtására.*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Az osztrák kormány huszonegy évre meghosszabbította a GYSEV koncesszióját

Csaknem 90 év telt el azóta, hogy a *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasutat* üzembe helyezték. Az osztrák kormány akkor engedélyt adott, hogy a GYSEV osztrák területen is közlekedtesse vonatait. A koncesszió, pontosabban az engedélyokirat 1879. október 28-án kelt és 90 éves időtartamra szólt.

A GYSEV azóta mind a hazai, mind az osztrák területen levő vonalain jelentős befektetésekkel korszerűsítette a vágányhálózatot, mozdony- és kocsiparkját.

Az osztrák kormány a GYSEV működését és jó munkáját elismerte. Éppen ezért örömmel fogadták a GYSEV igazgatóságán azt a döntést, mely szerint az engedélyt meghosszabbítja.

Az erről szóló díszes Z:R 855—17-es számú „Konzessionsurkunde" (engedélyokirat) átadása június elején volt Bécsben, a *Közlekedés- és Villanyerőgazdálkodási Minisztériumban.* A miniszter ünnepélyes keretek között adta át az okiratot *Benkovics Dezsőnek*, a GYSEV vezérigazgatójának. Az engedély 1987. december 18-ig hosszabbítja meg a GYSEV koncesszióját osztrák vonalain.

Víz felett, szabad ég alatt

Egy hónapja is elmúlt, hogy árad a Rába. Kisebb-nagyobb szünetekkel, ahogy a tavaszi esőket a vasi tájakról és a Bakonyaljáról lehozza a Kisalföldre. Néha sárgás, iszapos, máskor meg zöld a vize, mint a mosoni Dunának.

A hídépítők 27 milliméter vastag, berozsdásodott acélszögeket ütnek ki légkalapáccsal. A kegyetlen zaj tépi a dobhártyájukat, a kalapács rázza izületeiket, és talpuk alatt 12 méterre ott hömpölyög az iszapos víz.

A MÁV Hídépítési Főnökség 12-es számú építésvezetőségének hídászai már tavaly óta Győrben dolgoznak. 1965-re készült el a Rábát átszelő kétvágányú új vasúti híd. Addig egy öreg provizóriumon közlekedtek a vonatok. Most, hogy két híd áll egymás mellett, s Hegyeshalomba az újon gördülnek a vonatok, a GYSEV is átépítteti a valamikor csak ideiglenesnek tervezett másik hidat.

A hídépítők azt mondják, *új híd lesz az öreg tákolmányból, s olyan erős, hogy akár hetven évig se kell hozzányúlni.* Egy NDK-újítást próbálnak ki rajta. A hídgerendákat oldalt kötik le, a hossztartókat közvetlen a vágányok alatt helyezik el. Nagyobb lesz a teherbírása is.

A vizet fodrozó szél halszagot hoz fel a magasba. A hídjavítók lekiáltanak a partmenti füzesbe.

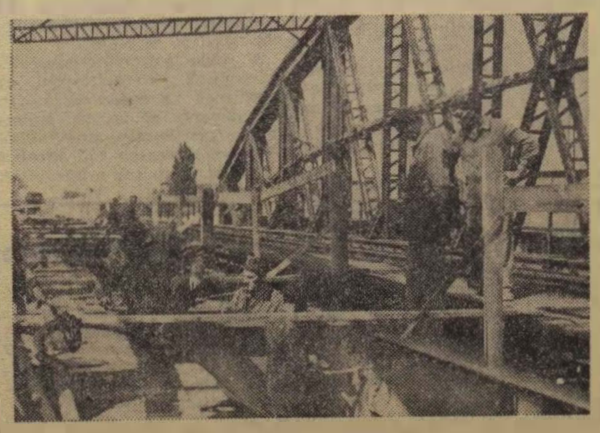
— *Hahó, Lajos! Lesz-e ebédünk?* — Frissen kátrányozott csónakban, inguljra vetkőzött férfi tartja a horgászbotot. Félig tréfásan, félig ingerülten megrándítja a vállát. *Gál Lajosnak* a múlt héten szilánk pattant a szemébe. Azt mondják a többiek, neki most a legjobb. Késő délután, ha végeznek, *Kucsera Mihály, Kovács János, Kiss Károly, Illés László* meg a többiek mennek le hozzá horgászni. Este a lakókocsiban rádióznak, ki-ki főz magára és később egy kis tereferére is jut idő.

Hogy elégedettek-e ezzel a nomád élettel? A hét ember nem panaszkodik.

— *A központból majdnem naponta lejárnak és mindig megkérdezik: mire van szükségünk* — mondják. — *Ez jó dolog, mert az ember itt fenn a magasban még tengeri betegséget kap, ha megfeledkeznek róla.*

A hídépítők magukra vannak utalva, mindenről nekik kell gondoskodni. Eső meg a szél veri őket. Víz fölött és szabad ég alatt dolgoznak, de sehol sem olyan messze, hogy ne kollégák és segítők között lennének.

— ferenczi —



Munkában a hídépítők

Ki nyeri a vándorzászlót?

A vasút áprilisban is kielégítette a népgazdasági szállítási igényeket. Az előző évhez viszonyítva mintegy 1 százalékkal több árut szállítottunk, az árutonna és utaskilométer fizető teljesítménye *az előirányzotthoz képest 1,1 százalékkal javult.*

A személyszállító vonatok 97,02 százaléka közlekedett menetrend szerint. A tehervonatoknál elért 74,13 százalékos menetrendszerűség 1,13 százalékkal magasabb a célkitűzésnél.

A vonóerő fajlagos felhasználása — az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény — valamennyi igazgatóság területén jól alakult.

A dolgozó mozdonyok napi hasznos kilométer teljesítménye azonban valamennyi vontatási nemnél romlott a korábbi időszakhoz viszonyítva.

Különösen szembetűnő a Diesel- és villamos mozdonyoknál történt hasznos kilométer romlás.

A tehervonatok átlagos terhelésénél 950 tonnás eredményt értünk el, amely az előirányzott célkitűzés felett áll.

A teherkocsik statikus terhelésénél a 19,20 tonnás célkitűzést 19,46 tonnára teljesítettük, a raksúly kihasználási normánál ezzel összhangban 1,12 százalékos túlteljesítést értünk el az előző évhez viszonyítva.

A teherkocsik tartózkodása *hálózati szinten 2,17 százalékkal csökkent*, ennek eredménye elősegítette a kocsiforduló idő kedvezőbb alakulását. Ezáltal növekedett a kocsipark szállító kapacitása.

A forgalmi és vontatási utazószemélyzet termelékenysége áprilisban kedvezően alakult. Az előző évhez viszonyítva

4,3 százalékkal javult az egy szolgálati órára eső vonatkilométer teljesítmény.

Az április havi összesített eredmények alapján az igazgatóságok eredményei az alábbiak szerint alakultak:

	Összteljesítmény %-ban	Jutalom Ft-ban
Budapesti Igazgatóság	**102,40**	**105 800**
Debreceni Igazgatóság	**101,18**	**79 500**
Miskolci Igazgatóság	**102,75**	**110 000**
Pécsi Igazgatóság	**101,47**	**79 500**
Szegedi Igazgatóság	**101,74**	**80 000**
Szombathelyi Igazgatóság	**102,68**	**110 000**
A hálózat összteljesítménye:	**102,15**	

Az igazgatóságok munkaversenyének jelenlegi szakasza igen élénk és nagy erkölcsi ösztönzése van a kedvezőbb eredmények elérésére. Az eddigi eredmények alapján a *budapesti*, a *miskolci* és a *szombathelyi* igazgatóság közül bármelyik megszerezheti a vörös vándorzászlót.

A hidászok állták szavukat

Mint arról lapunk előző számában beszámoltunk, a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói vállalták, hogy a Kacsóh Pongrác úti aluljárót a *IX. Pártkongresszus tiszteletére határidő előtt tíz nappal. június 10-re átadják rendeltetésének.*

Vállalásukat becsülettel teljesítették. *Az aluljárót az ígért határidőre*, június 10-én reggel öt órakor minden külsőség nélkül átadták a forgalomnak.

Példamutató munkájuk dicséretre méltó.

A közlekedésnek jól képzett szakemberekre van szüksége

(Folytatás az 1. oldalról.)

Emlékeztetett a miniszterhelyettes arra. hogy a szakemberek képzése mindenkor igen fontos feladat volt a közlekedés számára. Ezt bizonyítja az is, hogy a vasútnál a tisztképzés immár nyolcvanéves múltra tekint vissza. Míg azonban korábban a közlekedési szakemberek képzése — a szakmunkásképzés kivételével — kizárólag tanfolyami úton történt, ma már ez az úgynevezett speciális képzés egyre nagyobb helyet kap az állami oktatásban. *A felsőfokú végzettséget külön egyetemi kar és három felsőfokú technikum biztosítja.* Nemrég közlekedési szak indult a *Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen.* A középfokú szakemberek képzését két ipari, két forgalmi és egy közgazdasági technikum biztosítja. A közlekedés szakmunkásszükségleteinek kielégítésére 44 szakmunkástanuló-iskolán kívül 20 szakközépiskola áll rendelkezésre.

A szakemberképzés fontos feladat

Ezután a miniszterhelyettes arról adott számot. *hogy az oktatási reform milyen követelményeket támaszt a közlekedési szakemberképzés céljait szolgáló oktatás minden ágával szemben,* s ebből adódóan milyen feladatokat kell az elkövetkezendő években megoldani.

A középfokú oktatásban meg kell valósítani a közlekedés középfokú szakemberszükségletét biztosító szakközépiskolai hálózat kialakítását. *A szakközepiskolák telepítési tervének összeállításánál a miniszterium azt a körülményt vette figyelembe, hogy a közlekedés szakemberszükséglete az egész ország területén jelentkezik.* Éppen ezért a szakközépiskolák szervezését egyeztetni kell a helyi igényekkel és lehetőségekkel. A közelmúltban a győri és a szolnoki tanács jelentett be igényt vasútforgalmi szakközépiskolai osztályra.

Az új típusú szakközépiskolák szervezésénél szem előtt tartják annak fontosságát, hogy már az induláskor rendelkezésre álljanak a szükséges feltételek. A vasútforgalmi szak indulását 1967/68-as oktatási évben tervezik.

Az ágazati igényeknek megfelelően a tárca sajátosságainak és a létszámok figyelembevételével a főiskolai szakok következő csoportosítását fogadta el a minisztérium vezetése.

Vasúti főiskola

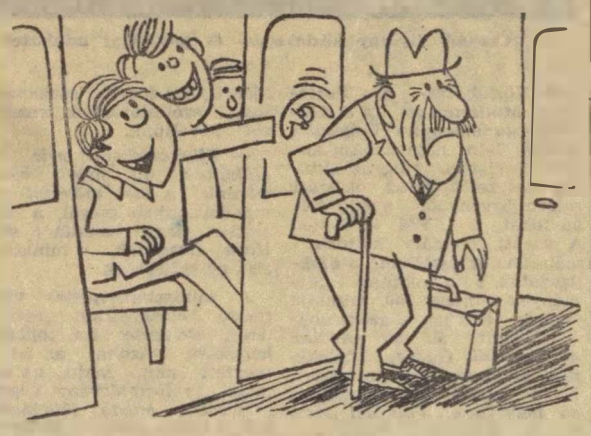
A vasúti szakok egy helyen, Szegeden nyernenek elhelyezést, ahol a meglevő létesítmények továbbfejlesztésével a vasúti főiskola minden helyiségigénye kielégíthető lenne. A vasúti főiskola terve a már működő vasútforgalmi szak mellett vasútgépészeti. biztosítóberendezési. valamint építési és pályafenntartási szak indítását tartalmazza. A tervek szerint erre 1968-ban kerül sor.

Foglalkozott az előadó az oktatási reform *korszerű tárgyi és személyi feltételeinek megteremtésével is.* Időszerű ez a kérdés. Annál is inkább, mivel oktatási intézményeinknek és a különböző tanfolyamoknak nemcsak szakembereket kell képezniök, hanem a hallgatókat *szocialista világnézetre. szocialista emberré kell nevelniök.* Különösen fontos az oktatási reformtörvény által is előtérbe helyezett, gyakorlati képzéshez szükséges műhelyek megépítése, ezek korszerű felszerelése.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a harmadik ötéves tervben a különböző szakágazatoknál *23 új tanműhely létesítését, a vidéki tanulók továbbtanulását biztosító kollégiumok és a főiskolai képzéshez szükséges objektumok létesítését vette tervbe.* Erre a célra *182 millió forint* hitelt irányoztak elő.

Horn Dezső miniszterhelyettes előadását élénk vita követte.

Visi Ferenc



— Hé fater! Figyeljen egy kicsit az ülőhelyemre, nehogy elfoglalja valaki, amíg elmegyek a büfékocsiba!

(Pusztai Pál rajza)

A SZOCIALISTA ÜZEMRÉSZ CÍMÉRT

A MÁV Épületelemgyártó Főnökség faipari üzemében hat szocialista brigád dolgozik. A brigádok célul tűzték ki, hogy 1966-ban megszerzik a szocialista üzemrész címet.

Ennek elősegítésére még a mult év őszén egy műszaki komplex brigád alakult. A brigád munkájának eredményei már mutatkoznak. A faipari üzem, amely az egész ország területén a pályafenntartás rendelkezésére bocsátott „zöld" laktanya és egyéb különcélú kocsikat is készíti, *ennél a munkánál bevezette a szalagszerű gyártást.* Idáig a havonta készített kocsikat két brigádnak osztották ki. akik a különböző, beépítendő darabokat külön igényelték, a munkafázisokat külön végezték. A műszaki brigád ezeket a munkákat most egységesítette, ahány kocsi, annyi anyagot készít elő *Vadászi Sámuel* csoportvezető. A megmunkálás pedig szalagszerűen, folyamatosan megy. ugyanaz a dolgozó, ugyanazokat a munkaműveleteket végzi el.

A szigetelést biztosító fóliákat eddig kézi munkával gyűrögették. most *Czirákl Albert* művezető újításával, egy kézi mechanizmussal készítik. A műszaki brigád időnorma alapján elkészítette. rendszerbe foglalta az üzemben készülő termékeket. Ezeket a dolgozókkal is megbeszélték, végül pedig norma alapként fogadtatták el. A brigád *Almási Gyula* és *Kovács Pál* vezetésével részt vesz, illetőleg vezeti a szakmai és politikai oktatást, a fiatalokat a *Szakma ifjú mestere*-mozgalomra készíti elő.

A dolgozók jól szervezett munkáját a brigád jelentősen elősegítette. Ennek köszönhető, hogy a faipari üzem 1965. évi termelési tervét 102,7 százalékra teljesítette, több mint negyedmilliós túlteljesítéssel.

CIKKÜNK NYOMÁN:

Ne csak a hibákról szóljunk

A *Magyar Vasutas* április 1-i számában *Szorítsuk ki a mozgalomból a formalizmust* címmel cikk jelent meg, amely foglalkozott a pécsi Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség szocialista brigádmozgalmának helyzetével.

Minthogy a cikk a jó kritikai szellemben lefolyt értekezlet két negatív jelenségét: a *„nem tudják, mit kell vállalni"* és az *„elmaradottság felszámolásának szükségességét"* ragadta ki — nem ad hu képet szocialista brigádmozgalmunkról.

Annak elismerése mellett, hogy a két negatív jelenség hat még a szocialista brigádmozgalomban, *mégis úgy véljük, nem ez jellemző főnökségünkre.*

A mozgalomban részt vevő brigádjaink közül hatéves folyamatos eredményes munka alapján ez évben 7 *brigádot ezüstplakettel, 2 brigádot pedig bronzplakettel tüntettek ki.*

Igaz viszont, hogy az 1965. évi értékelés alkalmával a 26 brigádból csak 16 teljesítette vállalását. Ennek oka, hogy az értékelés során következetesebben betartottuk a SZOT és a szakmai kollégium társadalmi jellegű vállalások fokozására vonatkozó határozatát, valamint a párt azon határozatát. hogy legyünk igényesebbek a szocialista brigádok társadalmi tevékenységét, szakmai és politikai fejlődését illetően.

Nem jellemző a cikknek az a kitétele sem, amely szerint brigádjaink nem tudják, mit kell vallalni. A SZOT-határozatok, az igazgatóság munkaügyi osztálya és a vasutasszakszervezet Baranya megyei bizottsága által közösen kiadott irányelvek, valamint a szocialista brigádmozgalom fejlesztésére vonatkozó városi és vasutas pártbizottsági határozatok bő tájékoztatást adtak a szocialista brigádok vállalásaihoz.

A cikk egyoldalúan tünteti fel a nyolc általános iskolával nem rendelkezők létszámát is. Arra utal, hogy szocialista brigádmozgalmunk hatéves múltja nem hozott eredményeket.

A beszámoló idején valóban 107 olyan dolgozója volt főnökségünknek, aki nem rendelkezett nyolc általános iskolai végzettséggel. *A 107-ből azonban 30 dolgozó 50 éven felüli, közülük nyolcan közvetlen nyugdíjkorhatár előtt állnak, 46 állandóan változó munkahelyen, szerelőcsoportokban dolgozik.* Az ő részükre főnökségünk nem tudja biztosítani a továbbtanulás feltételeit. Mindössze huszonöt olyan dolgozónk van, akiket minden módon ösztönöznünk kell a nyolc általános iskola elvégzésére.

Hat év alatt éppen a szocialista brigádmozgalom ösztönző hatására *13-an fejezték be gimnáziumi tanulmányaikat, 15-en végezték el az általános iskola VIII. osztályát.* Jelenleg 9 brigádtag gimnáziumi, 8 technikumi és 6 általános iskolai tanulmányokat folytat.

Félreértésen alapulhatott a cikknek az a megjegyzése is, hogy *Kaposvárott* és *Csurgón* a hanyag dolgozókat kirekesztették a brigádokból. Ez csak kezdeményezés volt, azonban érvényre jutását a vezetés kellő agitációs munkával meg tudta akadályozni. *Az több esetben fordult elő, hogy a hanyag brigádtagok részére a termelési tanácskozás nem ítélte oda a többieket megillető kitüntetést.*

A cikk elolvasása után valahogy olyan érzésünk támadt. *hogy a negatív jelenségek egyoldalú feltárása nem adott reális képet főnökségünk szocialista brigádmozgalmának helyzetéről.* Ezért tartottuk szükségesnek kiegészíteni néhány olyan eredménnyel, amely pontosan a szocialista brigádmozgalom hatására született.

Bánáti József
szb-titkár

VÁLASZOLUNK OLVASÓINKNAK

Hová kell benyújtani az újítási javaslatot

Az utóbbi időben több olyan levelet kaptunk — legutóbb *Dancs Miklós* főintézőtől, Miskolcról —, melyben arra kértek felvilágosítást, hogy újítási javaslataikat milyen szervhez juttassák el. Mivel a kérdés közérdekű, azért a nyilvánosság előtt kívánunk válaszolni.

A 29/1959/V. 10.) sz. kormányrendelet 3. §. (1) kimondja: *„Az újítási javaslatot annál a vállalatnál, újítási előadónál kell benyújtani, amely annak megvalósítására az újítás tárgyánál fogva hivatott. Ha a javaslatot nem ilyen vállalatnál nyújtották be, az újítási előadó 8 napon belül köteles a javaslatot a megvalósításra illetékes szervhez továbbítani és erről az újítót értesíteni."*

Ebből pontosan megállapítható. hogy a javaslatot a megvalósításra illetékes szervhez kell benyújtani. Ha esetleg nem az érdekelt szervhez, hanem a *Találmányi Hivatal*hoz nyújtották be az újító részére, ez nem jelent elsőbbséget. A rendelet ugyanis kimondja, hogy csak a megvalósításra illetékes szervnél való benyújtással lehet az elsőséget biztosítani.

Amennyiben a megvalósításra hivatott szervet kétséget kizáróan nem lehet megállapítani, vagy annál a bevezetés nehézségbe ütközik, *az újítást a megvalósítási profil szerint illetékes felettes szervnél kell benyújtani.*

Előkészítés. műszaki tervezés, vagy kivitelezés alatt álló beruházásra vonatkozó újítást általában *a beruházóhoz,* viszont ha az újítás a kivitelezés technológiája terén jelent megtakarítást, akkor azt *a kivitelezőhöz* kell benyújtani.

A javaslatnak tartalmaznia kell a megoldás eszközét és módját. *Az elbíráláshoz szükséges leírást, rajzokat, vagy esetleg mintapéldányt helyes a javaslathoz mellékelni.* Ennek hiánya azonban elutasítás indokául nem szolgálhat.

A javaslatok elbírálásáért egyszemélyileg a vezető felelős. A helyes álláspont kialakítása végett azonban szakvéleményt kér és ezeket egybevetve foglal állást a javaslat mellett. vagy ellen.

Az elbíráló kérhet szakvéleményt saját apparátusának tagjaitól, vagy külső szervtől. Ezenkívül bizottságot hívhatnak össze egy-egy nagy jelentőségű újítás megvitatására, melyre természetesen helyes a javaslattevőt is meghívni. A szakvéleményező akár egy személy, akár bizottság. nem dönthet a javaslat bevezetését, vagy elutasítását illetően. A döntés joga kizárólagosan a megvalósításra illetékes szerv vezetőjét illeti meg.

Több milliós megtakarítás

A 6. szakosztály magasépítési tevékenységét jelentős módon elősegíti a budapesti igazgatóság felügyelete alá tartozó *MÁV Épületelemgyártó Főnökség.*

Az 1961—1965-ös években, a második ötéves tervidőszakban elsősorban a vasúti épületek fa és fém nyflászárókkal való ellátását biztosította. Az ötéves tervidőszakban

a faipari üzem közel 20 000 négyzetméter ajtólapot és közel 15 000 négyzetméter ablakot készített.

A fémipari üzem pedig több mint 7000 mázsa nyílászárót szolgáltatott a különböző létesítményekhez. A betonipari részleg a különböző födémgerendák és -elemek, burkolóanyagok gyártásán kívül évente 3500—4000 tonna kerítéselemet készít. A fűtésszerelő építésvezetőség a beruházási és felújítási gépészeti munkákból veszi ki a részét.

A pályafenntartás szociális igényeinek kielégítésére itt készülnek az egész országban jól ismert, zöldszínű pályafenntartási kocsik. amelyekből 1965-ben *összesen 133 darabot adtak át.* Nemcsak a közvetlen munkát szolgáló laktanya-, műhely- és építésvezetői irodakocsikat állítják elő. hanem *konyha-, fürdő- és kultúrkocsik készítésével* is szolgálják az egyre jobban. növekvő jogos szociális igényeket.

A főnökség eddig minden évben teljesítette termelési tervét. és

az elmúlt öt évet 101,4 százalékos terviteljesítéssel zárta.

A termelési terv túlteljesítésének értéke közel két és fél millió forint.

A legfontosabb termelékenységi mutató, az egy teljesített órára eső termelési érték az 1961. évi 58.60 forintról a tervidőszak utolsó évére 74.60 forintra emelkedett. A 100 forint termelési értéket pedig az ötéves tervidőszak alatt a tervezett 83,10 forint helyett közel 2 forinttal olcsóbban, 81,20 forintért állították elő.

Az Épületelemgyártó Főnökség *öt év alatt 3 millió 800 ezer forintot takarított meg.* Ezzel a budapesti igazgatóság leggazdaságosabban dolgozó főnökségei közé kerültek.

48 ÉVE TÖRTÉNT

EGY VETERÁN VISSZAEMLÉKEZÉSEI

48 esztendővel ezelőtt 1918. június 20-án történt a MÁVAG-ban. Délelőtt 9 órakor a munkások az igazgatóság épülete elé vonultak. *Zselyonka József* őrnagytól, a MÁVAG katonai parancsnokától, a gyár mindenható urától követelték, hogy *Zavady Ferencet* és társat. akiknek az volt a bűnük, hogy bátran képviselték 400 munkás ügyét, bocsássák szabadon. Ez nem tetszett a MÁVAG igazgatóságának. *Katonai parancsra széjjelzavarták a munkásokat.* Erre a MÁVAG 4000 dolgozója vonult fel az igazgatósági épület elé. *Zselyonka a munkások közé lövetett. Hárman a helyszinen meghaltak, 19 munkás pedig súlyosan megsebesült.*

Az Osztrák—Magyar Monarchia összeomlófélben volt. Wekerle kormánya terrorral tudta csak a hatalmát tartani. Az országban mindennapos volt a katonai lázadás.

Az uralkodó osztály mindent megpróbált. hogy hatalmon maradjon. A hadbíróság tömegesen hozta a halálos ítéleteket. *A lakosság zúgolódott, a gyárakban mindennaposak voltak a sztrájkok.* A bérkövetelés és választójogért való harc szinte napirenden volt. A munkásság már nem bízott, hogy parlamentári úton el lehet intezni az élethez való jogát. Mindinkább kezdték megérteni, milyen fontos szerepet jatszanak a társadalomban. S ott volt az orosz példa — a szocialista forradalom is.

Az uralkodó osztály akasztófával és golyóval akarta a munkásokat elhallgattatni. De már későn, mert a munkásosztaly felébredt és készen állt a harcra.

Az Északi Főmúhely bizalmi testülete már régebben megegyezett a GANZ-gyár és a MÁVAG bizalmi testületevel, és az ország többi vasúti javítómúhelyének. fűtőházának bizalmi testületével. Ha a kormány retorzióval él — általános sztrájkba lépnek.

A MÁVAG-ban történt véres tragédia hírére az Északi és Istvántelki Főmúhely, a GANZ-gyár, a Nyugati és a Keleti műhely rögtön leállt. Az Északi Főmúhely munkásai az Országház elé vonultak, *ahol Landler elvtárs nagy beszédet tartott.* Este a vasutasok aktívái vidékre utaztak leállítani a fűtőházakat, javítóműhelyeket, a pályamunkásokat.

A kormány hírszolgálata zárlatot rendelt el. Az Istvántelki és az Északi Főmúhely aktívái. mint egyszerű batyuzók indultak útnak. Kik voltak, akik ebben az akcióban részt vettek? Az Északi Főmúhelyből *Lantos Bertalan, Egressy Lajos, Hoffmann Árpád, Hevesi József, Miklós Imre, Neményi Gyula, Jackwerth Ede, Hegyesi Lajos* és *Jackwerth Ferenc.*

Egyik műhely a másik után állt le, az országban teljes káosz uralkodott. *A sztrájkot csak 10 nap múlva tudták letörni.* Landler elvtársat és az Északi Főmúhelyből több munkást a rőgtönítélő bíróság elé állítottak.

A bíróságon a komédiát lejátszották, *de ítéletre nem került sor, mert a munkások tiltakoztak a letartóztatások ellen, és általános sztrájkkal fenyegetőztek.* Szeptemberben szabadon bocsátottak bennünket és büntetésből berukkoltattak katonának. Két társunk elesett a harcban. Mi élve maradtunk és tovább szerveztük a vasutasok mozgalmát.

Jackwerth Ferenc

335 sínhegesztés havonta

A hézag nélküli pályák munkálatainál komoly munka hárul a hegesztőbrigádokra. A hegesztési munkákat a *MÁV Budapesti Építési Főnökség* négy, ezüst plakettel kitüntetett szocialista brigádja végzi. Közülük is kitűnik az érdi sínhegesztő B mozgóbrigád, amely *Szalai István* kiváló ifjú technikus vezetésével 1960 óta maradéktalanul teljesítette vállalását. Míg 1959-ben egy hegesztésre 8 órát fordítottak. addig most ugyanezt a munkát 5 óra alatt végzik el. A selejt pedig 3 százalékról 0.05 százalékra csökkent. Volt olyan hónap. amikor a brigád 335 hegesztést végzett.

Bánsági József

ÚJ KÖZÖSSÉG FORMÁLÓDOTT

Vácrátót kis állomás. Mindössze tizenhárman vannak az állomásvezetővel *Pintér Lajos* főfelügyelővel együtt. Még tíz esztendeje sincs, hogy sártenger, gaz, salakhegy övezte e kis vasúti szigetet, ahol a sínek, a vágányok jelentették az egyetlen kemény talpalattnyi földet. Fát a távoli *Börzsöny*, virágot a napraforgó és búzatáblák, vagy a három kilométernyi távolságra levő falvak kerti növényei jelentettek. Napi kétezer utas fordul meg itt. De számuk egyre nő, mert mind több idegent vonz a híres vácrátóti botanikus kert.



Pintér Lajos főfelügyelő

Terveztek és cselekedtek

Ma tisztaság, gondosan ápolt állomás és pázsittal övezett sok színű virágágyak mutatják be az érkezőnek és átutazónak a kis vasutaskollektívát. De mi okozott itt ilyen fordulatot, mi a titka az érdeklődésre számottartó szépnek, a mindig tiszta, tavasztól őszig virágos kis állomásnak?

Az 56 éves fáradhatatlan állomásvezető *immár 38 esztendeje szolgálja a vasutat.* Nyolc éve került ide. Ő nyerte-e meg az emberek szívét vagy az emberek az övét, nehéz ezt ma tisztázni. *Terveztek és cselekedtek. Otthonukká tették az állomást és környékét.* Az is marad, minthogy a szívük is a vasúté. A vonal egyetlen állomása, amely tekinteteket csalogat. Kit büszkélkedni, kit irigykedni. Mert a szépre irigykedő is van.

Pedig nem volt könnyű az út, amit az állomás dolgozói megtettek. A vezetővel együtt kérgesre dolgozta itt mindenki a kezét, míg a közel tíz vagon salakot és földet megforgatták azért, hogy termő talajon virág nyíljék. Közel ezer haszon- és gyümölcsfát és legalább kétszer-háromszor ennyi díszcserjét ültettek az állomáson és környékén. *Alig öt év alatt több mint ötezer munkaórát dolgoztak társadalmi munkában.* Most is közel ezer órát dolgoznak évente azért, hogy mindig csinos és szép legyen az állomás.

Kilencszeres élüzem

A vasúti munkában is derekasan megállják a helyüket. *A korábbi 22—25 órás kocsitartózkodást 10 órára, a kocsinkénti tolatási egységidőt 18 percről 5 percre csökkentették.* Két túr már a szocialista brigád cím és zászló tulajdonosa. Évente 5—6 ezer forintot takarítanak meg. *Így lett 8 év alatt most kilencedszer élüzem a kis állomás kollektívája.*

Uj közösség formálódott Vácrátóton. Olyan, amilyen a holnap nagy közössége lesz. Ők kicsiben már a holnapot jelentik. A *Rózsavölgyi* testvérek általános iskolában, *Kaputa Lajos* vasútforgalmi technikumban tanult. *Rózsavölgyi Mátyás* váltókezelőből itt lett rendelkező szolgálattevő. *Györfi Mária* a legfiatalabb forgalmi szolgálattevő, kéthavonta növelte szakvizsgáinak számát. Három községi tanácstag és önkéntes rendőr is van az állomáson. Társadalmunk tükröződik a kis kollektívában.

Nincs egyenlősdi

Vácrátót állomás azok közé a kevesek közé tartozik, ahol nincs egyenlősdi, nincs sorosság a jutalomban. Mindenki érdeme szerint kap jó szót és elismerést. Öntudatos, az egymást becsülő, szerető emberek második otthona ez az állomás.

Pintér Lajos, az egykori géplakatosinas nemcsak állomás, hanem *szakszervezeti vezető is.* Budapest—Rákospalota—Vác vonali szakszervezeti bizottságnak elnöke már 1958 óta. 1961 óta pedig tagja a szakszervezet központi vezetőségének és a Pest megyei bizottságnak. Jól ismerik őt *Szobon, Torbágyon, Somoskőújfalun, Cegléden, Tápiószelén* és *Lajosmizsén*, csakúgy mint itt. Vácrátóton, ahol a községi népfront elnöke is.

Amiért másutt, megyeszerte munkálkodik, agitál és számonkér, segít és bírál, azt saját állomásán már megvalósította. A virágok és az emberek együtt teszik széppé küzdelmes életét. Őértük és velük együtt is küzd a holnapért.

Kovács János

Mit jelent az új gazdasági mechanizmus

Alig néhány napja jelent meg a gazdasági mechanizmus új rendszerére vonatkozó páthatározat és máris százezrek vitatják szerte az országban e határozat jelentőségét, értelmezését és azokat a feladatokat, amelyeket a határozat nyomán meg kell valósítani. A vita teljesen indokolt, *hiszen az utóbbi évek legjelentősebb, az egész népgazdaságra, annak minden részére kiható határozatról van szó.* Lázas tevékenység indult meg a különböző szervezeteknél, hogy 1968. január 1-ig, a gazdasági irányítás új rendszerének a bevezetéséig zökkenőmentes és a kitűzött célokat eredményező változásokat végre lehessen hajtani.

Mi az új gazdasági mechanizmus lényege?

Néhány szóban azért szükséges erről írni, mert kevesen értik, hogy mit takar a mechanizmus meghatározás. Ennek elsősorban az az oka, hogy ez a kifejezés már divattá vált. Igen gyakran hangoztatják: *„majd a mechanizmusban megoldódnak a dolgok".* Ez egyrészt azért helytelen, mert önmagától semmi sem oldódik meg, másrészt *a gazdasági mechanizmust nem most találták ki*, az mindenütt van és volt, ahol szervezett emberi tevékenység folyik.

Hogyan határozhatnánk meg tehát a mechanizmus lényegét? A gazdasági mechanizmus az adott társadalom gazdasági alapjainak megfelelő, a társadalom céljait szolgáló, a feladatokat kifejezésre juttató, olyan szervezet (mechanizmus), amelybe beleértjük a párt- és tömegszervezeti, az állami és gazdasági, valamint más intézményeket, azok megjelenési és működési formáit, egymáshoz való kapcsolataikat, feladataikat és tevékenységük módszereit.

A gazdasági mechanizmus tehát nem valami új, most kitalált meghatározás. Ellenkezőleg, mindig egy társadalom tevékenységének a kifejezője. Így van ez a tőkés társadalomban is, ahol a gazdasági mechanizmus lényegét egy uralkodó kisebbség érdeke, a minél nagyobb profit kisajtolása határozza meg.

Addig azonban, amíg más társadalmi rendszerekben ezek a változások többségében spontán zajlanak le, *a mi társadalmunkban, a szocializmust építő társadalomban ez a folyamat tudatos.* A változás tudatossága egyben feltételezi az előre való meghatározottságot, az előrelátást is. Nem várhatjuk meg ugyanis, amíg a meglevő intézmények és munkamódszerek végképp csődöt mondanak. *A szocializmusban elsősorban a párt tudatos elvi vezetése segíti előre meghatározni a gazdasági irányítás új módszereit, egész rendszerét.*

Feltehetjük a kérdést, hogy miért szükséges a gazdasági mechanizmus új rendszerének kialakítása? Miért éppen most van erre szükség? Miért nem csináltuk korábban, vagy éppen nem kellene-e még várni vele?

A kérdésekre egyértelműen azt lehet válaszolni, hogy éppen most volt helyes ez a változtatás. *Kétségtelen tény, hogy a gazdasági irányítás jelenlegi rendszerében is lehetne valamivel jobban dolgozni.* Nekünk azonban nem valamivel, hanem lényegesen jobban kell dolgozni. Sokkal gyorsabban kell előrehaladni a szocializmus felépítésében, a dolgozók életszínvonalának emelésében. A jelenlegi helyzetben e gyorsabb előrehaladást csupán részintézkedésekkel nem lehet többé elérni. A szocializmus építésének, *az életszínvonal emelésének meggyorsítása azt követeli meg, hogy gazdasági erőforrásainkat sokkal jobban használjuk ki és gazdaságpolitikánkat is ennek megfelelően alakítsuk.* Ezért nem lehet részváltoztatásokkal ma már gyorsabban előrejutni. Az időközben bekövetkezett változások az egész gazdasági struktúra megváltoztatását igénylik.

Melyek ezek a változások? Mindenekelőtt leraktuk a szocializmus alapjait, a szocializmus diadalmaskodott falun is. A nemzetközi munkamegosztásnak egy olyan új szakaszába léptünk, amely az egész gazdaságfejlesztési politikánk, az iparágak fejlesztési arányának a felülvizsgálatát teszik szükségessé. Ezenkívül, *olyan helyzethe került népgazdaságunk, amikor gyorsabb ütemben rátérhetünk a megnövekedett igények és szükségletek lényegesen magasabb színvonalú kielégítésére.* Mindez együttesen szükségessé teszi, hogy részintézkedések helyett megfontolt és alapos, de teljes intézkedéseket tegyünk.

Az új gazdasági mechanizmus természetszerűleg a vasút sajátos működésének megfelelő feladatok meghatározását is jelenti. Az elkövetkező másfél *év alatt — 1968. január 1-ig mire az új gazdasági irányítási rendszer bevezetésre kerül — a vasút irányításának új rendszerét is ki kell dolgozni.*

Melyek azok a főbb területek, amelyek feltétlenül változtatásokat igényelnek? Felsorolásszerűen a teljesség igénye nélkül az alábbiakban körvonalazhatjuk. *Változtatni szükséges a vasút tervezési módszerein.* Ez részben a vasút saját igényeinek a megtervezését, másrészt a vasút feladatainak megtervezését jelenti. E tervek elkészítése során feltétlenül szakítani kell a centralizált, bürokratikus, a szükségleteket kevésbé igénybevevő tervezéssel.

A szállítmányokkal való kapcsolatokat két irányban is rendezni kell. Egyrészt a vasúti eszközök jobb kihasználását biztosító kedvezményekkel ösztönözni, másrészt a szerződések be nem tartása, a vasúti fuvarozási eszközök indokolatlan lekötése esetén megfelelő szankciók alkalmazásával büntetni kell. *Nagyobb súllyal kell kezelni a vasút üzemeltetésének gazdaságosságát.* Ennek fontos feltétele, hogy a szállított áruk értékéhez jobban idomuló és egyben a gazdaságos szállítást megvalósító tarifarendszert vezessünk be. A komplex értekezlet és a koordináció eddig segített, *de a gazdasági ösztönzők azok, amelyek végső soron teljes egészében megoldják a tennivalókat.* A gazdaságosság szellemében kell dönteni a gyenge forgalmú vonalak és állomások sorsáról is. Hasonló változtatások szükségesek a MÁV létszám- és béralap-gazdálkodása vonatkozásában is. *Jobban ki kell használni a vasútban rejlő devizaszerzési lehetőségeket.*

Ehhez bizonyos strukturális változásokra is szükség van, elsősorban a kereskedelmi szolgálat irányításában. Ezek a feladatok egyben azt is megkövetelik, hogy megfelelő helyen és szinten megfelelő jogokkal és kötelességekkel, felelősséggel végezzék a munkát. *Pontosan el kell határolni, hogy mit hol kell megoldani, a felelősség és a döntés azonos helyen legyen.* Lényegesen nagyobb jogkört és természetesen felelősséget kell adni az igazgatóságoknak és a szolgálati helyeknek. A megfelelő hatáskör teszi lehetővé az egyéni kezdeményezés széles körű kibontakoztatását, és ezzel együtt a vasút előtt álló feladatok legjobb megoldását.

A gazdasági mechanizmus reformja *a szakszervezetekre, így a Vasutasok Szakszervezetére is vonatkozik.* A szakszervezetek tevékenysége a gazdasági irányítás új rendszerében lényegesen bővül és több vonatkozásban változik. *Ezért új munkastílus kialakítására van szükség. A szocialista demokratizmus kiszélesítése egyik fontos feltétele a mechanizmus reformjának.* Ez pedig egyértelműen nagyobb aktivitást feltételez a szakszervezetek részéről. Fokozni kell a szakszervezeteknek a dolgozók vezetésbe való bevonását. A szakszervezet elnökségének állást kell foglalnia a vasút egészét érintő minden kérdésben, a részkérdésekben pedig valamennyi szakszervezeti szervnek, elhelyezkedésétől függően. *Új módon kell foglalkozni a szakszervezetnek a termelés segítségével.* Helyesen kell összehangolni a dolgozók egyéni és közös érdekeinek képviseletét. Lényegesen több joga, de ezzel együtt felelőssége is lesz a szakszervezeti szerveknek. Természetesen mindezt — éppen úgy, ahogy a gazdasági vezetésnek — a közeli jövőben részletesen és alaposan ki kell dolgozni.

A gazdasági mechanizmus reformja jelentőségében még nem mérhető fel eléggé. Egy azonban bizonyos: *a reform célja a szocializmus építésének meggyorsítása, a dolgozók életszínvonalának gyorsabb ütemű emelése.* Még sok munka áll a vasúti és a szakszervezeti vezetők, valamint dolgozók előtt egyaránt. E cikk csupán egy erősen vázlatos, kivonatos, a tennivalókat csak körvonalazó igényt kíván kielégíteni. Éppen ezért helyes lenne, ha mások is kifejtenék véleményüket, a reformmal kapcsolatos elgondolásaikat. Az volna a legcélszerűbb, ha e munkában a nyilvánosság minél szélesebb körben nyújthatna segítséget.

S. J.

418 kilométer önköltségben

A Keleti fűtőház villamosmozdony vezetőinek mozdonyforduló problémáiról és a vezénylés gondjairól a *Magyar Vasutas* március 18-i számában cikk jelent meg. *A felsorolt nehézségek a debreceni fűtőháznál is előfordulnak.* Sőt, a vezénylésnél és a rezsi utazásoknál még rosszabb a helyzet.

A debreceni fűtőház 1965-ben 26 darab M62-es Dieselmozdonyt kapott. A fűtőház mozdonyszemélyzete az elmúlt évben nagy szorgalommal képezte át magát motorvezetővé és örömmel vették a Diesel-mozdonyok honosítását, *— gondolván, hogy a szolgálat majd könnyebb lesz.* A gyakorlat azonban mást igazol. Az illetékesek

már hónapok óta kísérleteznek a mozdonyforduló lókkal, de ezek nem váltak be.

A vonatok irányítása és ezzel kapcsolatos tájékozatlanság a vezénylést is megnehezíti. A személyzet éppen emiatt *sokat utazgat rezsibe, mert az irányító sem tudja megmondani, melyik gép hol jár* és melyik állomáson kell váltani. Álljon itt igazolásul egy-két eset.

Páskuly Mihály mozdonyvezető az M62—006-os Diesel-mozdonyon februárban összesen 210 órát szolgált. Ebből 59 készenléti idő volt, amelyből 47 órát önköltségben utazgatott, a partnerét kereste. *Pásti Márton*, az M62—022-es Diesel-mozdony vezetője 218 szolgálati órából 49 órát utazgatott önköltségben. De minden eddigin túltesz *Morvai Gyula* mozdonyvezető és *Batai III. János* kenő eseménykönyvi bejegyzése. Idézzük:

„Jelentem a fűtőházfőnökségnek, hogy március 25-én az 1703-as sz. vonattal. Szolnokra utaztam, hogy az M62—042 sz. motor személyzetét leváltsam. Szolnokon 4 pár motorszemélyzet szállt le velem együtt. Az irányító tiszt ott tudomásunkra hozta, hogy *Nagy Miklós* és *Nagy Márton* utazzon Budapestre, *Magó Ferenc* Monorra és én Ceglédre, mert a 668. sz. vonattal jön a gép és ott váltunk. Mivel a 1703-as már elment, egy Szentestől Ceglédig közlekedő vonatra ültünk fel. Cegléden a forgalmi szolgálattevő ezzel fogadott bennünket: *az irányító azt üzente, hogy üljünk fel a Budapestig közlekedő vonatra és utazzunk Monorra, majd ott érdeklődjünk.* Monoron a forgalmi szolgálattevő a menetirányító utasítására felültetett egy újabb személyvonatra, hogy Pestlőrincen vártunk. Mikor Lőrincen leszálltunk, körülbelül 5 perc múlva végre jött a motor. *A forgalmi szolgálattevő azonban nem állította meg, azt mondta, hogy üljünk fel a 2728-as sz. vonatra, mert Cegléden lesz a váltás.* A vonaton az irányító már keresett bennünket, mert Ceglédbercel—Cserőn a motort félreállította, hogy ott váltunk. Ceglédbercelen *Egedi Sándor* forgalmi szolgálattevő azzal fogadott, hogy *szálljunk fel az 1718. sz. vonatra és menjünk haza, mert a motorszemélyzetek künn a szolgálati órája és Békéscsabáig vállalták a vonatot.* Így hazajöttünk Debrecenbe. 418 kilométert csináltunk önköltségben és 13 óra szolgálatot".

Lehetne még sorolni tovább. Nagyon igaza van az említett cikknek, amikor arról beszél,

hogy a jelenlegi menetirányítás elavult, nem tud felnőni a követelményekhez.

Érdemes volna az illetékeseknek elgondolkozni ezen, mert a fűtőház utazó személyzete várja a hathatós intézkedést, mind a stabil motorforduló kidolgozására, és alkalmazására, mind a tájékozottság és a személyzeti forduló kialakítására.

Marosán Pál

Bicskén összeforrott a kollektíva

Csendben, szorgalmasan dolgoznak. A népszerűség keresése nem az ő kenyerük. Helyettük az eredmények, a kitüntető oklevelek beszélnek.

Bicske állomás eddig kilenc alkalommal kapott vezérigazgatói, illetve igazgatói dicséretet. A tizediket, a jubileumi elismerést ebben az évben szeretnék megszerezni.

Az utóbbi kívánságot *Nagy Lajos* állomásfőnök csak nagyon szerényen említette. Inkább önmagának mondta, mint a nyilvánosságnak.

Szerényen dolgoznak

— Nem akarunk mi feltűnést. Inkább dolgozunk szerényen, mint dicsekedjünk vagy nyilatkozzunk.

Pedig a bicskeieknek van dicsekedni valójuk. 15 éve — ennyi ideje van itt az állomásfőnök is — nem változott a létszám, *egyetlen dolgozó sem ment el az állomásról. Összeforrott gárdával dolgoznak.* Ezt kevés állomás mondhatja magáról. A zsörtölődést, az intrikát nem ismerik. Helyette azt nézik, hogyan segíthetnek a másikon.

A forgalmi szolgálattevők nem kötelesek kocsit rendezni, vagy egy-egy kocsit kisorozni, de mert idejük engedi, szívesen végzik ezt a munkát is.

— Nálunk az emberek nem úgy gondolkodnak, hogy ez az én munkám és más nem érdekel — kapcsolódik a beszélgetésbe *Molnár György*, a szakszervezeti bizottság titkára —, *hanem mindig azt nézik, mi az állomás napi feladata. Ezt közösen végezztik.*

— Munka pedig akad bőven — folytatja az állomásfőnök — hiszen Bicske járási székhely, s 20 kilométeres körzetben az áruszállítást mi bonyolítjuk le. Ügyfeleink közé tartozik az Állami Gazdaság, az egyesített termelőszövetkezet, az Állatforgalmi kirendeltsége, a TÜZÉP, a 14-es AKÖV, hogy csak néhányat említsek. *Érkezik ide kő, tégla, szén, fa, műtrágya, darabáru. A feladás nem kevés. Csak öntödei homokból — az ország öntödéit mi látjuk el — naponta 20 vagont rakunk meg.* És a belföldi szállítások mellett nagyon sok exportküldemény megy Csehszlovákiába, NSZK-ba, Olaszországba. A két utóbbi országba főleg élő állatot szállítunk.

Az állomásra egy hosszú szerelvény érkezik. Az szbtitkár elnézést kér, sietnie kell. Ő a tolatásvezető.

Az állomásfőnök ezután arról beszél, hogy a napi munka mellett *a párt, a szakszervezet és a gazdasági vezetés sokat foglalkozik az emberek ügyes-bajos dolgaival is.*

Az emberek pedig hálásak, ha foglalkoznak velük, ha törődnek gondjaikkal. S ezt Bicske állomás vezetői is jól tudják. Tudják és élnek is ezzel. Az eredmény pedig sohasem marad el.

A kongresszus tiszteletére

Az állomásfőnök fróasztalából közben előkerül a kongresszusi versenyfelhívás. Ezt nézegetjük. *A kongresszusi versenyt két szakaszban szervezték. Félévi zárással a vasutasnap tiszteletére, év végi értékeléssel pedig a kongresszus tiszteletére tettek felajánlást.* A kocsitartózkodásnál a 92 százalékos élüzemszinttel szemben vállalták, hogy a vasutasnapra 94,5 százalékos, év végére pedig 95,5 százalékos eredményt érnek el. A kocsikihasználásnál vasutasnapra 98 százalék helyett 101,5 százalékos, a kongresszus tiszteletére pedig 102,5 százalékos tervteljesítést ajánlottak fel.

Vállalták azonkívül, hogy a forgalmi és a vontatási szolgálat jó együttműködésével a tolató és csapágyvizsgás vonatok menetrendben meghatározott tartózkodását *az első félévben 2500 perccel, a második félévben pedig 2700 perccel megrövidítik.* Az anyag- és energia felhasználásánál 10 százalékos megtakarítást érnek el.

Papírra kívánkozik még az is — s ez ismét jó munkájuk mellett tanúskodik —, hogy 1959. január 14 óta nem volt balesetük.

(szerényi)

Mi lett velük?

Vasúti üzemmérnökök találkoztak Pécsett

Amikor 10 évvel ezelőtt befejezték egyetemi tanulmányaikat, megígérték egymásnak: *„Találkozunk 1966-ban!"* Szavukat mos valóra is váltották az *Építőipari- és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedési üzemmérnöki* tagozatának első végzős hallgatói. Május 21-én, szombaton délután *Pécsett*, a Technika Házában találkoztak. Házigazdaként *Reményi Ferenc* főmérnök, a pécsi igazgatóság dolgozója fogadta egykori évfolyamtársait.



Dr. Turányi István professzor beszédét hallgatják az egyetem egykori hallgatói

(Fotó: Szabó)

Örömteli percek

Tíz év nem nagy idő, de azért a találkozás örömteli perceiben ez a két szó hangzott el legtöbbször: *„Mennyire megváltoztál!"*

Ez a tagozat, melynek 43 volt hallgatója gyűlt össze Pécsett, *15 évvel ezelőtt Szegeden kezdte a tanulást egy laktanyában, nem a legjobb körülmények között.* Később Szolnokra „költözött" az egyetem és csak az utánuk következő évfolyam került fel Budapestre, a kibővített műszaki egyetemre. Sok tekintetben úttörők voltak, hiszen közülük kerültek ki a vasút első üzemmérnökei. S hogy mennyire szerették egyetemüket, volt osztálytársaikat, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy bármily messze sodorta őket az élet, eljöttek a találkozóra. *Simon István* Bécsből, *Szakál Dezső* Prágából jött haza, hogy újra láthassa egykori barátait.

Az egyetem oktatóit *dr. Turányi István* professzor képviselte a pécsi találkozón, aki *Oszeczky Egon*, a Közlekedéstudományi Egyesület dél-dunántúli szervezetének titkára üdvözlő szavai után köszöntötte egykori tanítványait. A kar valamennyi oktatójának üdvözletét tolmácsolta.

— *Nagy örömömre szolgál, hogy ismét szemben állhatok veletek és beszélgethetünk* — mondotta a professzor. — *A tíz év alatt, amióta nem láttuk egymást, mérhetetlenül gyorsan fejlődött a tudomány. Ennek a fejlődésnek ti is részesei voltatok, de azért engedjétek meg, hogy megkérdezzem, élhetek-e az adott lehetőségekkel, bővítettétek-e az egyetemen szerzett ismereteket?*

Felhívta volt hallgatóinak figyelmét arra is, hogy a sokoldalú és szervezett mérnöki továbbképzés mellett is *az önképzés a legfontosabb. Nem mellőzhető az idegen nyelvek tanulása sem,* hiszen ez ad lehetőséget külföldi műszaki folyóiratok és könyvek olvasására és a külföldi tanulmányutak sikerének döntő előfeltétele a nyelvtudás.

Jól megálljják helyüket

A beszélgetés során kitűnt, hogy az évfolyam volt hallgatói jól megállják helyüket az életben. Többségük vasutas, vagy a közlekedés más ágazataiban dolgozik, *Bodor László* ötödik éve a Keleti Fűtőház főnöke. Azóta a fűtőház kétszer részesült vezérigazgatói elismerésben.

— *Másfél év óta csak villamosmozdonyaink vannak* — mondotta Bodor László. — *Igen sok lelkes fiatal szakember van nálunk, öröm velük együtt dolgozni. A tanulást én sem hagytam abba. Most az egyetem Diesel-villamos szakmérnöki tagozatára és a marxista esti egyetemre járok, és emellett németül tanulok.*

Szakál Dezső mérnök az OPW, a közös teherkocsipark prágai irodájában dolgozik.

— *Két éve vagyok Prágában. Mint az iroda egyik tervelemző szakértője a gyorskiegyenlítési feladatokkal foglalkozom. Öten vagyunk magyarok az irodában, a Szovjetunióból és a népi demokratikus országokból delegált kollégáinkkal igen jól megértjük egymást. Igyekszünk előmozdítani az OPW eredményes üzemét.*

Zádori Zoltán a budapesti igazgatóság III. osztályvezetőhelyettese, *Balogh János* osztályvezető a pécsi igazgatóságon, *Veszely József* a Nagykanizsai Fűtőház vezető mérnöke... és sorolhatnánk tovább a neveket. Az elmúlt 10 év alatt a gyakorlati életben bizonyították üzemmérnökeink, hogy nem hiába tanultak.

A pécsi találkozó sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy elhatározták, a következő találkozóig nem várnak újabb 10 évig, hanem két év múlva Szegeden lesz a randevú, ahol egyetemi tanulmányaikat kezdték.

Lőrincz János

Zöld utat a zöld árunak

Közös értekezletet tartottak Szegeden a MÁV, a SZÖVOSZ, a MÉK és az AKÖV képviselői

Csongrád és Bács-Kiskun megye MÉK vállalatai a belés külföldi zöldség- és gyümölcs szállításban előkelő helyet foglalnak el. Ez egyben azt is jelenti, hogy a szegedi igazgatóság területén különös gonddal kell készülni a zöldáruk szállítására. Ennek érdekében tartottak *komplex értekezletet a szállítási szakemberek, hogy ebben az évben is gyorsan és pontosan bonyolódjék a szállítás.* A feladat nem könnyű. A két megyéből

a tervek szerint 17 722 vagon zöldségárut szállítanak, s ebből 9989 vagon exportra kerül.

Különösen fontos feladatot jelent a kajszi és az őszibarack exportszállításának megszervezése, mert száraz, meleg időben ez a termék egyik napról a másikra beérik, s bizony ez nagyon sok hűtőkocsit igényel.

A vasút vezetői a jelenlevő szállítófelek tudomására hozták az engedményeket is, amelyeket a MÁV saját üzemének terhére azért biztosít, hogy

a zöldség és a gyümölcs csak a legszükségesebb időt töltse a vasúti kocsikban.

Ez a közös tanácskozás is bebizonyította, hogy az áruszállítási feladatok teljesítésének egyik fontos feltétele a fuvarozók és fuvaroztatók jól megszervezett, összehangolt együttműködése.

Sziládi Sándor

Lelkiismeretesen dolgoznak

A dorogi szénmedence és a Duna vonalától keletre fekvő vonalak forgalmában jelentős szerepet tölt be *Rákosrendező pályaudvar.* Innen kapják az üres kocsikat a bányák, a környező állomások és üzemek. Hogy az üres kocsik elosztása zavartalan, zökkenőmentes, az elsősorban az állomás ktg dolgozóinak köszönhető. Valamennyien régi vasutasok. Vezetőjük, *Valter Vilmos* felügyelő 11 éve végzi ezt a munkát. Irodájában szinte percenként szól a telefon, s ő az érdeklődőknek pontos útbaigazítást ad.

Súlyos balesetekhez vezet az utasítások megszegése

Hazánk gazdasági életének fejlődését a népgazdaság egyik legfontosabb ágának, az iparnak a fejlődése mutatja meg legmegközelítőbb pontossággal. Mivel az iparosodás egyben fokozott gépesítést is jelent, ez kedvezően érezteti hatását a vasút életében, elsősorban a gépesítés tekintetében a múltban legjobban elhanyagolt építési, pályaépítési és pályafenntartási szolgálatnál.

Gépek segítségével

Mindannyiunkat örömmel tölt el, hogy a pályaépítési és fenntartási munkálatokat mind nagyobb mértékben végzik gépek segítségével. Vasúthálózatunkon *egyre nagyobb számban találhatók modern munkagépek, kavicsrostálók, aláverők és azoknak a nagyarányú anyagigényét kielégítő segédegységek, önürítéses vasúti kocsik, tehervágány gépkocsik, pályafenntartási kiskocsik stb.* A pályanfenntartás fokozott gépesítése a munkaintenzitás növelése mellett lehetővé tette egy-egy munka, illetve rendelkezési terület megnövelését, a pályamesteri szakaszok összevonását. Ebből következik, hogy *az irányítóhelyektől nagyobb távolságra kerültek egyes munkahelyek.* Ezeket a távolságokat ugyancsak fokozottabb gépesítéssel lehet leküzdeni.

A fentiek következtében a pályaépítési és fenntartási szolgálat komoly mérvű *önálló forgalmi és vontatási tevékenységet ellátó szakszolgálattá növekedett* anélkül, hogy az ilyen tevékenységeket ellátó pályaépítő vagy fenntartó dolgozók a forgalmi és a vontatási előírások betartását magukra nézve olyan mértékben tartanák kötelezőnek, mint az már mindenki számára természetes a forgalmi, illetve a vontatási szolgálatnál.

A jelenlegi helyzetet csak nehezíti az a tény, hogy a forgalmi szolgálat, amely ezeknek a pályafenntartási meneteknek a közlekedését szabályozza, *a menetelnek nem tulajdonít a többi vonatokra érvényes fontosságot.* Jóllehet a forgalmi előírások nem tesznek közöttük különbséget. Sokszor maguk is elnézik ezeknek a meneteknek a szabálytalan közlekedtetését.

Szabálytalan menetek

A pályafenntartási menetek forgalmi tevékenységet ellátó dolgozói pedig — nem tudni miért — *vállalnak mindent, sebességtúllépést, szabálytalan összeállítású menetekkel való közlekedést,* csak időben megérkezhessenek a munkahelyre, telephelyre, illetve valamely állomásra.

Elismerjük, hogy a forgalmi jellegű tevékenység nem kis feladat, és így nem válhat egyik napról a másikra a pályafenntartási dolgozók természetes tulajdonságává. Ehhez hosszabb időre van szükség.

A problémákkal mégis foglalkozni kell, mert bár elég hosszú idő telt el az első gépesített egységek önálló közlekedése óta, ennek ellenére napjainkban is sok az utasításellenes pályafenntartási menetek közlekedésének száma. Jó lenne, ha mindenki belátná: *súlyos balesetekhez vezet az utasításellenes munka.* A szabálytalanságok árán megszerezhető, legfeljebb csak percekben kifejezhető előnyökért nem érdemes feláldozni emberek életét, családok jövőjét és a népgazdasági értékeket. Az események azt igazolják, hogy sokszor néhány percnyi remélt előnyért órákat fizetnek rá azok, akik megszegik a forgalmi előírásokat.

Fehérvári József

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Még nem késő

Balatonalmádi fürdő állomást az elmúlt időben több mint félmillió forintos költséggel rendbehozták. A felvételi épületnek azonban van egy szépséghibája. Lehet, hogy csekélységnek tűnik, de említést érdemel. *A személy- és árupénztáron, valamint a ruhatár ablakain nincs függöny.* Így az ott dolgozók kissé kirakatban érzik magukat. Az elmúlt időben az is megtörtént, hogy a függönytelen ablakon keresztül valakinek nagyon megtetszett egy szép külsejű bőrönd, kellő pillanatban felnyomta az ablakot, és kiemelte onnan. *A függönytelen ablak zavarja a jegykiadókat is.*

Bognár Károly
Tapolca

Ki a felelős?

A zalaegerszegi fűtőháznál 2 darab 376-os mozdonyt félreállítottak, mert üzemeltetésük gazdaságtalan volt. Ez eddig rendben is lenne. A baj azonban ott kezdődött, hogy a mozdonyokra nem ügyelt senki, s a környék gyerekei az összes mozgatható alkatrészt a MÉH-nek adták el.

Igaz, hogy a fűtőház vezetői már felfedezték a turpisságot, és részben visszaszerezték az eladott mozdonyalkatrészeket, de így is jelentős kár érte a népgazdaságot. Ki a felelős mindezért?

Markos József
Zalaegerszeg

Az ajkaiak jól dolgoztak

A májusban megtartott termelési tanácskozáson Ajka állomás dolgozói értékelték az első negyedévi eredményeket. S hogy jól dolgoztak, azt bizonyítják a következő számok is: *szállítási tonnatervüket 117,76 százalékra teljesítették, a betervezett 201 irányvonat helyett pedig 280 irányvonatot továbbítottak.*

A vállalatokkal jó és eredményes kapcsolatot alakítottak ki. A központi szénosztályozó például áprilisban jóval több kocsit igényelt, mint az előző hónapokban, s az állomás dolgozói, ha megfeszített munkával is, de eleget tettek a kérésének.

Németh Gyula
Ajka

Felelőtlen emberek

Nyékládháza állomás munkáját nagymértékben akadályozza és sok ezer kocsióra kiesést okoz, hogy az üres kocsi gyakran ajtó nélkül, piszkosan, vagy a kocsiban benne hagyott áruval érkeznek. Állomásunknak sem létszáma, sem ideje, de még olyan vágánya sincs, ahol a sok szemetet ki lehetne takarítani. Az ilyen kocsik kisorozása, a kocsiajtók felrakása, bezárása sok munkával jár. Annál is inkább, mivel elég gyakran érkeznek ilyen kocsik.

Ime, néhány példa: május 11-én, a 474. sz. vonat 17. kocsijában egyenként — 1—2 mázsa mésziszap volt. A 17 „üres" kocsit *Fábiánsebestyénről* Mezőhegyesre bárcázták. Vajon a mintegy 30 mázsa mésziszap nem hiányzik a mezőgazdaságnak? Ugyanezen a napon a 466/a. sz. vonat egyik kocsijában az oldalajtók hiányoztak, egy másik kocsi homlokdeszkája olyan mértékben megsérült, hogy rakodáshoz nem lehetett használni.

Ezek a példák is igazolják, *hogy vannak még felelőtlen, a szolgálatot hanyagul ellátó emberek.*

Uglyai Sándor
Nyékládháza



— **Szolgálattevő elvtársnőnek jelentem, én is módosítottam egy kicsit az egyenruhámon**

(Pusztai Pál rajza)

Hol maradnak a hiányzó kocsik?

30 éve utazom a *vác—veresegyház—budapesti* vonalon. Leggyakrabban a 4417-es személyvonatot veszem igénybe. Ez a vonat egyike a legkihasználtabb szerelvényeknek, hiszen ezzel utaznak munkahelyükre a Landler Jenő Járműjavító, Rákosrendező, a Nyugati pályaudvar és nagyon sok újpesti üzem dolgozói. *A kulturált és gyorsabb utazás érdekében az elmúlt évben ezen a vonalon felépítménycserét hajtottak végre, s így mindannyian azt reméltük, hogy majd most, a munka befejeztével és az új menetrend életbeléptetésével nagyobb szerelvények közlekednek.* Sajnos, a 4417-es továbbra is csak 18 tengellyel, azaz 9 kocsival közlekedik. Ez a kocsimennyiség akkor elég lenne, ha a Nyugati pályaudvarról Vácra küldött 18 tengely visszaútban is hiánytalanul közlekedne.

Május 25-én a 4417-es 7 kocsival, 26-án pedig 5 kocsival közlekedett. *Emiatt nagyon sok utas a lépcsőn lógott.*

Nem tudjuk, hogy a hiányzó kocsik hová lettek, azt azonban állítjuk, hogy az ilyen jelenség nem öregbíti a MÁV hírnevét.

Török Károly
főintéző

Termelési tanácskozás a tapolcai fűtőházban

A tapolcai fűtőház termelési tanácskozásán *Kapronczai János* fűtőházfőnök adott számot az első negyedév munkájáról. A gazdasági mutatók jól alakultak, a mozdonyfelhasználásnál 100 százalékon felüli eredményt értek el. Örvendetes az is, hogy a fiókműhely dolgozói jó munkájukkal kiérdemelték a *Szocialista munka műhelye* címet.

A beszámoló külön felhívta a dolgozók figyelmét a nyári tűzesetek megakadályozására. A szárazság idején egy szikra is elég, hogy komoly tűz keletkezzen. A fűtőházból szikrafogó nélkül, vagy rossz szikrafogóval nem mehet ki mozdony.

Dancs József
Tapolca

Eredményesen dolgozó munkavédelmi aktivisták

A balesetek megelőzésében a balesetveszély elhárításában jelentős feladatok hárulnak a munkavédelmi aktivistákra. *A debreceni járműjavítóban a munkavédelmi bizottság által irányított 91 tagú munkavédelmi őrhálózat eredményes munkát végez.* Rendszeresen foglalkoznak az emberekkel, s ügyelnek arra, hogy az óvórendszabályokat, utasításokat, munkavédelmi törvényeket kivétel nélkül mindenki betartsa. Az ellenőrzés során az őrség tagjai mindig felhívják a dolgozók figyelmét a védőberendezések és felszerelések használatára.

A műhelybizottságok munkavédelmi felelősei naplóba jegyzik be az ellenőrzés tapasztalatait és azt azonnal továbbítják a műszaki vezetőkhöz.

A munkavédelmi felelősök és a munkavédelmi őrök valamennyien *tapasztalt kiváló dolgozók, szocialista brigádtagok.* Példamutató, fegyelmezett magatartásukkal hatni tudnak dolgozótársaikra.

A vállalat területén 9 műhelybizottság van, s ezek közül az I-es, VII-es, VIII-as és IX-es műhelybizottságok munkavédelmi aktivistái végeznek legeredményesebb munkát. *Holp József, Konkoly István, Csereszényes László, Gulyás József* munkavédelmi felelősök, *Pongor Tibor, Vencel István, Debreceni Sándor, Pétet József és Szilágyi III. József* munkavédelmi őrök példamutató munkát végeznek.

Volosinovszki János

Külföldi vendégeink

Elnökségünk meghívását elfogadva, a közelmúltban *algériai, angol, belga* vasutasszakszervezeti küldöttség látogatott el hazánkba.

A sort az algériai küldöttség látogatása nyitotta meg. A háromtagú delegáció, amelynek minden tagja első ízben járt népi demokratikus országban, olyan szemmel nézte az országot, beszélgetett el dolgozókkal, szakszervezeti vezetőkkel: hová juthat el országuk — amely a felszabadulás első évei-t éli — az antiimperialista úton.

Alkalmuk volt részt venni a budapesti dolgozók május elsejei színpompás felvonulásán, *amelyről a legnagyobb elismerés hangján szóltak.* A látottakhoz, az egység demonstrációjához hozzáfűzték, hogy ez csak egy közös célért küzdő, belső viszályoktól mentes országban lehetséges, amelyről náluk ma még korai lenne beszélni.

Dunaújváros, a ferencvárosi rendezőpályaudvar, az Északi Járműjavító, Szombathely, az Uttörővasút, szociális és kulturális létesítmények megtekintése szerepelt többek között a programban. *A látottakról igen elismerően nyilatkoztak, megállapítva, hogy mindez csak áldozatos munkával valósítható meg,* s jelenlegi hazai viszonyaikat figyelembe véve, a mienknél is hosszabb idő, nehezebb munka vár rájuk, amíg eddig eljuthatnak.

Különösen nagyra értékelték azokat a beszélgetéseket, amelyeket a dolgozókkal, szakszervezeti vezetőkkel folytattak.

Az algériai delegáció után *G. W. Brassington* főtitkárhelyettes vezetésével megérkezett az *Angol Országos Vasutas Szövetség* háromtagú delegációja. 1945 óta ez volt az első vezető szintű angol szakszervezeti delegáció, amely hozzánk látogatott. Vendégeink a tíznapos tanulmányút során Budapesten és vidéken több vasúti szolgálati helyet, szociális létesítményt látogattak meg és tanulmányozták a vasutasok élet- és munkakörülményeit.

Az angol delegációt elutazásuk előtt fogadta *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára. A vendégek elragadtatással beszéltek a hazánkban látottakról.

— *Budapest és országuk szépsége csodálatos* — mondta G. W Brassington, amikor összegezte a számukra várakozáson felül sikerült tanulmányút tapasztalatait. Úgy vélekedtek, hogy a látottak meggyőzték őket arról, hogy Magyarországon szorgalmas építő munka folyik.

Angol vendégeink június 6-án utaztak el, s két nap múlva *A. Tonneaux* elnök vezetésével megérkezett a *Belga Vasutas Szakszervezet* ugyancsak háromtagú vezető szintű delegációja. Belga vendégeink is tíz napot töltenek hazánkban. S az algériai, valamint az angol delegációkhoz hasonlóan Budapesten és vidéken több vasúti létesítmény és szociális létesítmény megtekintése szerepel programjukban.



Szabó Antal főtitkár az angol delegáció kérdéseire válaszol *(Hemző Károly felvétele)*

Közlemény

A Vasutasok Szakszervezetének Zeneiskolája az 1966/67-es tanévre felvételt hirdet a következő tanszakokra: klarinét, szaxofon, trombita, harsona, gitár, harmonika, szolfézs, zeneelmélet, zongora, hegedű és ének. Vasutasszakszervezeti tagoknak és hozzátartozóiknak évi 200 forint (gitár tanszak évi 300 forint) nem szakszervezeti tagoknak évi 400 forint (gitár tanszak 600 forint), a tandíj, amely három részletben fizethető.

Beiratkozás június 22-én, 23-án, 24-én és szeptember hó 1-én, 2-án délelőtt 10 órától délután 6 óráig a Zeneiskolában, Budapest, VII., Rózsa Ferenc u. 22.

Szakszervezeti kultúrosok figyelem!

Az „EXPRESS" Ifjúsági és Diák Utazási Iroda felajánlja szolgáltatásait a csoportos kirándulások szervezéséhez. Július és augusztus hónapokban két nagyobb esemény szervezéséhez nyújtunk segítséget A július 1—18-ig megrendezésre kerülő „SOPRONI ÜNNEPI HETEK", valamint a július 23-tól augusztus 20-ig tartó „SZEGEDI SZABADTÉRI JÁTÉKOKRA", 34 vagy 44 fő esetén külön autóbuszt, 500 fő esetén külön vonatot indítunk szállással, étkezéssel, egyéb tartalmas programmal Áraink mérsékeltek! Korhatár: 15—30 év!

Címünk: „EXPRESS" Ifjúsági és Diák Utazási Iroda Bp. V., Szabadság tér 16. Telefon: 317—777

Tájak, emberek

A vonat fut. Eltűnő tájakat
nézek, vékony füst, felhő s fény alatt,
s megőrzöm az eltűnőt; a képek
mozaikja adja az egészet:
Ez a hazám... Ez termékeny mező,
az kopar hegy, — a múlt jelenbe nő,
legelő csorda, — ezeréves kép —,
s dülőket tépő dübörgő ekék . . .

Hol vagytok? Mint az őr, jelentenek
kémények, tornyok s állomás-nevek.
S míg a változó tájat s idebenn
a változó társakat figyelem,
közös gondjaik sineire váltok,
— apró vitáik, kis állomások
között a kimért, futó időben, —
s köszönnek, s köszönök — elmenőben.

Fazekas Lajos

2042 esetben nyújtottak elsősegélyt

A *Nyugati pályaudvar* Vöröskereszt szervezetének titkára egy év munkájáról számolt be.

A többi között elmondotta, hogy egészségügyi szolgálatuk csak az elmúlt évben 2042 esetben nyújtott elsősegélyt. Az Utasellátó vezetőivel történt közös megállapodás értelmében a pályaudvaron *beszüntették a pálinkárusítást.* Rendszeressé vált az önkéntes véradás, s a 42 donor sok emberélet megmentését segítette.

A vöröskeresztes aktívahálózat eredményesen dolgozik. Ezt bizonyítják azok a szűrővizsgálatok is — trahoma, tüdőátvilágítás, fogvizsgálat — amelyekre szép számmal mozgósították az embereket.

— gj —

JÖN A VONAT!

Koromsötétség. A zápor csapkodja az ablakot. A gépkocsi szürős, vakító fényű reflektorszeme pásztázza az utat és rátapad a fehérre meszelt fák derekára. Rohanunk. 80-on táncol a sebességmutató. Zúg a motor, mintha egy óriás katlanban vizet forralnának.

Kanyar.

A vízfüggönyön alig lehet átlátni. Hirtelen összeszorítja torkom a rémület: közvetlen előttünk kivilágított ablaksor.

— Álljon meg!!!

Kiáltásomra a vezető beletapos a fékpedálba, éles sikollyal csúsznak a kerekek, az autó keresztbe fordulva megáll az úttest közepén.

— Mi történt? — riadnak fel a hátsó ülésen bóbiskoló kollégák.

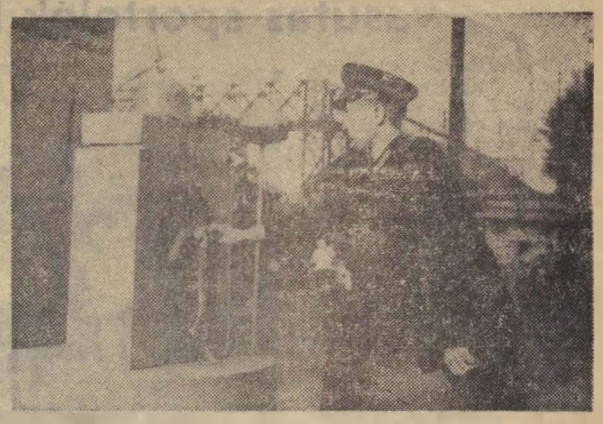
— Itt jön a vonat — nyögöm elgyengülten a félelemtől.

Tévedtem, és . . .

A falu határában a termelőszövetkezet száz férőhelyes istállójának ablakaiból azott halványsárga fény pislákol felénk. Az épület makacsul áll, esze ágában sincs elindulni.

— nita —

MEMENTÓ



Zádor Jenő elhelyezi a megemlékezés koszorúját

Az 1944. június 2-i fasiszta bombatámadás vasutas halottaira emlékeztek a debreceni járműjavító dolgozói. A három órán át tartó bombázás alatt az üzem 70 százaléka semmisült meg és a romok alatt 128 ember vesztette életét. Az üzem udvarán felállított emlékműnél kétezer ember — közöttük az elesettek hozzátartozói — rótta le kegyeletét a halottak előtt.

A vállalat dolgozói nevében a megemlékezés koszorúját Zádor Jenő helyezte el, akinek édesapja, *Zádor Gyula* kerékkovács is áldozata lett a 22 év előtti bombatámadásnak.

Sikerekben gazdag évadot zártak a MÁV Szimfonikusok

Ha a nagy francia zeneesztéta és író, *Romain Rolland* az évszázad elején arról panaszkodott, hogy a zene — évezredes késéssel — csak most kezdi elfoglalni méltó helyét a világtörténelemben, *akkor mi keserű büszkeséggel vallhatjuk, hogy nálunk széles rétegekben ez a művészet csak két évtizede vált általánossá.* Az addig csupán egy szűkebb körű, kiváltságos elit szórakoztatását szolgáló „nehéz" zene belépett mindennapi életünkbe s társadalmi szükségletté vált. Ennek a tudat- és gondolatvilágot átformáló, ma is szüntelenül folyó művészeti revolúciónak hazai élvonalában küzd a Romain Rolland-i helyfoglalásért a *MÁV Szimfonikusok Zenekara.*

16 koncert a Zeneakadémián

Ma már szinte hagyományossá vált 16 zeneakadémiai koncertjük évente, a téli *hangversenyélet számontartott eseménye lett.* Az érdeklődés körét tekintve pedig túlnőttek a szűkebb körű vasutasközönség keretein — amelynek zenei igényességét akarták elsődlegesen felfejleszteni — és hangversenyeik a fővárosi zeneélet jelentős tényezőjévé váltak.

A most befejeződött 1965—66-os évad is a további sikerek jegyében telt el. Bár a program zenei anyagának összeállítása — az ősz évet összefüggésében vizsgálva — korántsem volt olyan egységes, mint az elmúlt korábbi években (1963—64-ben *Beethoven* valamennyi szimfóniája, 1964—65-ben nagy oratóriumok álltak a műsor középpontjában), mégis ez a sokrétű műsor a barokk muzsikától napjaink legmodernebb zenéjéig, néhány egészen kivételes élményszerű produkcióval gazdagított bennünket.

A legifjabb művészgeneráció megismertetésének jegyében állott mindjárt a szezon első hangversenye. *Hamari Júliát* az őszi VIII. Budapesti Nemzetközi Zenei verseny győztesét hallhattuk, aki azóta mind idehaza, mind külföldön emlékezetes sikereket ért el. Az elhangzott öt Mahler-dal (Kindertotenlieder ciklus) magas színvonalú előadása számunkra maradandó élményt, a fiatal művésznőnek pedig ragyogó — azóta is emelkedő — pályakezdést jelentett.

Az utóbbi évek egyik legsikerültebb Mozart d-moll zongoraversenyét a MÁV Szimfonikusok *Fischer Annieval* adták elő, s a forró hangulatú koncerten *Lukács Miklós* hiteles interpretálásával a nagy művésznőhöz méltó partnernek bizonyult a zenekar.

Egy kis számvetés

S ha most a számvetés során csak egy-két nagy produkciót emelünk is ki, ez semmiképpen sem jelenti azt, hogy a többi belesüppedt volna menthetetlenül a repertoárelőadások hétköznapi egyhangúságába. Sőt, és ebben látjuk az együttes művészeti vezetésének szerencsés koncepcióját: *csaknem minden előadás műsora nyújtott legalább egy olyan számot, amelyről akár újszerűsége, akár előadásmódja tekintetében részletesebben is lehetne szólni.* Gondolunk itt *Járdányi Pál* nagy sikerrel fogadott új zenekari művére (Vivente e moriente) vagy a *Ferencsik János* vezényletével elhangzott felejthetetlen Brahms IV. szimfóniára, s mindennek ragyogó betetőzéseként a május 20-i záróhangversenyen elhangzott — és ragyogóan megoldott — Verdi: *Requimre.* Lukács Miklósnak itt a hangzások és hanghatások, a drámai fokozások és süllyesztések olyan finomságát és gazdagságát sikerült produkálnia, amely *ennek az évente többször is felhangzó drámai oratóriumnak emlékezetes élményét jelentette.*

S mi, akik ezt az együttest hozzánk mindig közelebb állónak tekintjük, az idei gazdag program után várakozásteli reményekkel nézünk *az új koncertévad elé, amely hihetőleg egységesebben szerkesztett műsorával zenei fejlődésünket még jobban szolgálja majd.*

A nagy sikerű zárókoncert elragadtatott tapsviharában, a közönség soraiból egy szál rózsa repült az együttes felé. Fejezze ki ez a virág mindannyiunk köszönetét az 1965—66. évi élményekért a MÁV Szimfonikus Zenekar minden egyes tagjának, karmesterének és művészeti vezetőjének.

Dr. Csillag Ferenc

Nyolc nap Hollandiában

ÚTIJEGYZET



Amíg az Orient és a Wien-Holland expressz elröpíti utasait Budapesttől Bécsen át Utrechtig, egy teljes napra van szükség és jónéhány pecsét kerül az útlevélbe. Így történt velünk is, amikor a közelmúltban a hollandiai Utrecht városba utaztunk a 18. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszusra.

Húsz ország négyszáz vasutas eszperantista küldötte adott itt találkozót egymásnak. Jóleső érzés volt felfedezni sok ismerős arcot, találkozni barátokkal, kollégákkal, ismerősökkel, akik ugyancsak hosszú évek óta vesznek részt az eszperantó-mozgalomban.

Utrecht alkalmas kongresszusok rendezésére. Mint vasúti csomópont és vasútigazgatósági székhely a legalkalmasabb városnak bizonyult a vasutas eszperantisták kongreszusának lebonyolítására. A kongresszus ünnepélyes megnyitásán megjelent és felszólalt S. A. Posthumus, a holland közlekedésügyi minisztérium titkára, aki egyúttal a kongresszus fővédnöki tisztét is ellátta. Ezután K. G. de Jong, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség elnöke mondott ünnepi beszédet. Emlékeztetett arra, hogy a szövetség eredményes munkát végzett. Növekedett a vasutas dolgozók nemzetközi kapcsolata, s ezt kiválóan segítette elő az eszperantó nyelv. Elmondotta, hogy ez évben már nyolc ország vasúti menetrendkönyvében közölnek eszperantó nyelvű tájékoztató szöveget.

A szakmai tanácskozások során érdekes előadás hangzott el a holland vasutak fejlődéséről, valamint a vasúti és közúti szállító vállalatok közötti együttműködésről. Az utrechti központi pályaudvaron L. Kasje állomásfőnök tájékoztatott a holland vasutasok munkájáról, az egészségügyi ellátásról, a pályaudvar közegészségügyi helyzetéről. Megfigyeltem például, hogy a pályaudvar takarítását gépi úton végzik, a hulladékot az utazóközönség zárt, fedővel ellátott tartályba helyezi. Ez nagymértékben segíti elő a kulturált utazást. Az állomásfőnök elmondotta még hogy éjszaka a személyszállító vonatok nem közlekednek Hollandiában. A gyorsvonatok utazási sebessége helyenként eléri a 130—140 kilométert is. Mindezeket eszperantó nyelven közölte az állomásfőnök, aki jól beszéli anyanyelvén kívül a német, francia és angol nyelvet. Az eszperantót a kongresszus tiszteletére sajátította el.

A holland emberek nagy gondot fordítanak a balesetek megelőzésére. Igen nagy a közúti forgalom, rengeteg a gépkocsi és a kerékpár, baleesetek mégis ritkán fordulnak elő. Különös gondot fordítanak a gyermekbalesetek megelőzésére. A forgalmasabb útvonalakon — elsősorban a reggeli órákban, az iskolai előadások megkezdése előtt — kisegítő rendőrök, diákok, édesanyák segítik a közlekedési rendőr munkáját. Az autóbuszok kényelmesek, nem zsúfoltak. Ennek oka elsősorban az, hogy a viteldíj drága. A holland emberek szívesen választják helyette a kerékpárt. Mint egyik ismerősünk elmondotta, Hollandiában a kerékpár szinte testrészévé vált az embernek, elválaszthatatlan tőle. Valóban így is van.

A kongresszus bővelkedett szórakoztató programokban is. Ide tartoztak a kirándulások, melyek közül a legjelentősebb a Delta-Plan munkálatok megtekintése volt. A kongresszus résztvevői Rotterdamig vonattal tették meg az utat, majd innen Bordrecht irányában hajóval utaztak tovább az építkezések színhelyére. Hatalmas gátakat építenek a tenger visszaszorítására.

Jól sikerültek a kongresszus munkaülései is. Örömmel értesültünk csehszlovák és bolgár kollégáink újabb sikereiről a nemzetközi vasutas eszperantó mozgalom terén. Az ifjúság is egyre inkább aktív szerepet vállal a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetségben. Az elmúlt télen az ausztriai Krimmlben például hat országból 100 vasutas fiatal vett részt sítáborozáson. Jó alkalom volt ez a sport mellett a nyelvgyakorlásra. Érdekes tervekről is hallottam a kongresszuson. Jövő évben a francia fiatalok európai körutazást szerveznek s felkeresik a különböző országok vasutas eszperantista fiataljait.

1967-ben a Német Szövetségi Köztársaság, Fulda városában rendezik meg a kongresszust. Ezt követően Bulgária, Franciaország és Olaszország kéri a kongresszus megrendezésének jogát.

Barátainktól, ismerőseinktől nehéz volt elbúcsúzni. Többen jönnek le idén nyáron hazánkba, ezért így búcsúztunk el tőlük: Gis revido en Budapest! — Viszontlátásra Budapesten, az Eszperantó Világkongresszuson!

Dr. Ferenczy Imre

Egy hétköznap délután a nyíregyházi vasutas sportolók között

A Nyíregyházi VSC sporttelepén „nagyüzem" fogad. Több mint száz fiatal atléta végzi napi edzését a salakpályán. A zöld gyepen pedig az NB III-as labdarúgók edzőmérkőzése folyik.

— *Hat szakosztályunk működik* — mondja *Papp Imre* az egyesület elnöke. — *Legeredményesebb az atlétikai, s legfiatalabb a jégkorong-szakosztály. Felszerelésüket a Budapesti VSC-től kapták ajándékba. Ezúton is köszönjük a segítséget.*

Az ez évi országos mezei bajnokságon a nyíregyházi atléták kitűnően szerepeltek. *Kalaki János* a serdülő bajnokságon 3., felnőtt 10 000 méteren *Kiss József* a hatodik lett. Csapatban a serdülők az 5. az ifik a 3., a felnőtt férfiak ugyancsak a 3. helyet szerezték meg.

Bánfalvi Miklós edzőtől a siker titkai iránt érdeklődünk.

— *Jó eredményeink elsősorban a szakképzett vezetőknek köszönhetők. Közülük is kiemelkedik a járadhatatlan Pálosi László szakosztályvezető, aki hosszú időn keresztül rúdugró csúcstartó és 1936-tól 1960-ig a vasutas atlétikai bajnokságok első helyezettje volt.*

A minőségi javulás meggyorsítására áttértek a naponkénti edzésekre, sőt a válogatottak, *Fehér László* és a többiek naponta kétszer is edzenek. A fiatalok közül *Lengyel Éva* gerelyhajító a legtehetségesebb, aki az ifjúsági országos bajnokságon 46,64 méteres dobásával második helyezést ért el.



A futók szorgalmasan róják a köröket a salakpályán, tudják, a jó eredményekért meg kell dolgozni

(Tőzsér Ernő felv.)

— *A tömegsport tovább szélesítésére seregszemléket szervezünk. Akik ott jól szerepelnek, azokat bekapcsoljuk a rendszeres edzésbe* — folytatta Bánfalvi Miklós. — Különösen az ügyességi számokban kell utánpótlást nevelnünk. A tömegsport kiszélesítéséhez azonban hiányzanak a feltételek. *Kevés a mez, a tornacipő. „Hiánycikk" a gerely, a kalapács.* A minőségi sport fejlődésével nőttek az utazási költségek. Több a bajnokság, a pénzügyi keret viszont a régi. Ebből pedig csak szűkösen lehet gazdálkodni.

Tőzsér Ernő



Könyvkiállítás Ferencvárosban

Olyan itt *Ferencvárosban*, az ország vasúti közlekedésének füstös, kormos szívében, a művelődési klub barátságos helyisége, mint sivatagban az oázis. Már a belépéskor nagy betűs hirdetmény szólít fel a könyvkiállítás megtekintésére, melyet az ünnepi könyvhét alkalmából rendeztek a góckönyvtárban.

Gondos kezek munkájáról tanúskodik itt minden: a jó elrendezésű, sok ezer kötetes könyvtár, az új megjelenésű könyvek propagálása, a *„Tanulj! Olvass! Művelődj!"* nyomtatványok elhelyezése és a kiállítás külön helyisége.

A vendégkönyv ékesen bizonyítja a látogatók megelégedését, tetszését: *„Nem is lehetett volna jobban, szebben megrendezni a kiállítást. Kultúránk, fejlődésünk tükre az, amit itt lát a szemlélő"* — írja a többi között *Palik János*. Nehéz munkához szokott kezekkel jegyzik be véleményüket vonatfékezők, fűtők, lakatosok, pályamunkások, motorszerelők. Néhány diáklány és általános iskolai tanuló dicséretét is olvashatjuk.

Vitéz Béláné könyvtáros szépérzékét dicséri a könyvtárszoba hangulatos huzattal díszített bútorai, a fehér csipkefüggönyök, a sok virág, az ízlésesen elhelyezett vitrinek, bennük középen a könyvhéten megjelent újdonságokkal: Mesterházi Lajos: *Isten méretre*, Zalka Máté: *A bolygók visszatérnek*, Szabó Pál: *Szivárvány erdő*, hogy csak néhányat említsünk.

— *s.* —

HÍREK

— **A nyári menetrend életbelépésével** Dorog—Komárom, Budapest—Veresegyháza—Vác, Budapest—Székesfehérvár, Budapest—Dunaújváros és Salgótarján—Somoskőújfalu közötti vonalakon is bevezették az ingaközlekedést. A mozdonyszemélyzet betanítását a Hámán Kató fűtőház tapasztalt mozdonyfelvigyázói végezték.

— **Zenés műsoros estet rendeztek** az Északi Járműjavító szocialista brigádjai családtagjaik és hozzátartozóik részvételével. A műsorban fellépett Fónai Márta és Madarász Katalin is. Az üzem életében ez volt az első olyan rendezvény, amikor a szocialista brigádtagok hozzátartozóikkal együtt fehér asztalnál találkoztak.

— **A békéscsabai XV. pályafenntartási szakasz dolgozói** a vasutasnap tiszteletére vállalták, hogy tíz nappal a tervezett határidő előtt elkészítik Békéscsaba állomás 120 tonnás vágányhídmérlegét.

— **Huszonhét nyugdíjba vonuló vasutast búcsúztattak** Szeged Tisza pályaudvar dolgozói. Az állomás szakszervezeti bizottsága nevében Kasza Lajos köszöntötte a nyugdíjbavonulókat, majd mindenkinek kedves kis emléktárgyat nyújtott át. Az ünnepség után vacsorán is vendégül látták a nyugdíjasokat.

— **A Szakma ifjú mestere mozgalom vizsgáin** vasúti földrajzból, matematikából és más szakmai kérdésből adtak számot Rákosrendező állomás fiataljai. A vizsgabizottság két fiatalt ezüst, hatot pedig bronzjelvénnyel jutalmazott.

— **Békét Vietnamnak.** Ez volt a jelszava annak a tiltakozó nagygyűlésnek, amelyet Pécs állomás szakszervezeti bizottsága Pécsett, a Fegyveres Erők Klubjában rendezett. A nagygyűlés szónoka Makai György, az Ország-Világ külpolitikai rovatának munkatársa volt.

— **9663 forintot ajánlottak fel** a vietnami nép megsegítésére a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség dolgozói. Ezt az összeget egy hónap alatt a vietnami műszakok munkájával keresték.

— **Újraválasztották a bírósági népi ülnököket** a debreceni járműjavítónál. Erre a felelősségteljes társadalmi munkára az üzem kollektívája 29 olyan dolgozót javasolt, akiknek többsége az üzem társadalmi bíróságának is tagja és közmegelégedéssel végzik munkájukat.

— **500 gyermek részvételével** sport és kultúrműsorral egybekötött gyermeknapot rendezett a Hámán Kató fűtőház szakszervezeti bizottsága. Erre a már hagyományossá vált ünnepélyre 268 vidéki szülő is felhozta gyermekét. A vállalat KISZ-szervezete és a nőtanács 34 gyermek gyűjteményéből gyufacimke-, bélyeg-, bogár- és szalvétakiállítást is rendezett. A legszebb kiállítási tárgyakat díjazták.

— **A vietnami sebesültek** megsegítésére a Budapest VI. kerületi Vöröskereszt önkéntes véradó napot szervezett a Nyugati pályaudvaron. A kerület vasutasai közül ezen a napon több százan adtak vért, hogy ezzel is segítsék a vietnami népet.

— **Új köntösbe öltözött Alsóőrs állomás.** A peronokat és az állomás szabad területét sárga gyöngykaviccsal szórták fel és virággal ültették be a felvételi épület környékét.

Felhívás

Azok a vasutasok, akik a Budapest Ferencvárosi Műszaki Tiszti tanfolyamot 1941-ben fejezték be, a 25 éves találkozó megszervezéséhez címüket június végéig juttassák el Potyondi Dezsőhöz. Címe: Győr, Pályafenntartási Főnökség, MÁV állomás.

A Hivatalos Lapból

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

21. számból: Statisztikai lap a KISZ-szervezetek munkaversenyének értékeléséhez.

23. számból: 113112/1966. I/8. F. A MÁV rakodási szolgálat körzethatárainak módosítása.

A szerkesztőség üzeni

Felvégi István Hámán Kató Fűtőház, Kiss Lajos Alsóőrs, Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Vas István Rákosrendező, Ugiyai Sándor Nyékládháza, Várnai László, Illés Gyula Pécs, Török Károly Krisztinavárosi Pft. Főnökség, Markos József, Zalaegerszeg, Bánsági József Bp. Építési Főnökség, Németh Gyula Ajka: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Dancs Miklós Miskolc, Molnár Sándor Csibrák, Molnár Árpád Bp. Ferencváros, Ménes Mihály Vámospércs, Kocsis Imre Pápa; Illés Gyula Pécs: „Békét akarunk" c. verse közlésre nem alkalmas.

Lakáscsere

— Elcserélném Bp., VII. Dembinszky utcai I. emeleti egy szoba komfortos (autógeizer, telefon, cserépkályha, olcsó bérű) kisméretű, főbérleti lakásomat két szoba összkomfortosra. Érdeklődni lehet: este 212—354, nappal 8—4 óráig 224—868-as telefonon.

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: 89—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

„FILMCSILLAGOK" a Józsefvárosi pályaudvaron

Pereg a film. A nézők önfeledten szórakoznak. Senki sem gondol arra, hogy néhány órával előbb a film még a vasúti kocsi egyik sarkában, bádogdobozban hevert.

— *A filmküldemények fuvarozásával külön szervezet foglalkozik* — mondja *Tóth Tibor*, a Józsefvárosi pályaudvar „Háztól házig" szolgálatának vezetője. — *Nagyon fontos, hogy a vidéki mozik időben kapják meg a filmeket, és ne cseréljük el azokat. Ehhez rendkívül pontos munkára van szükség.*

Felkeresem a „filmcsillagokat", ahogyan a józsefvárosiak a 11 tagú filmcsoportot becézik. Az iroda valóságos „főhadiszállás". Hat íróasztal zsúfolva kimutatásokkal, rendelkezésekkel, fuvarlevelekkel.

— *Itt az adminisztrációt végezzük* — ismerteti a csoport munkáját *Horváth Anna* csoportvezető. — *A MOKÉP-től naponta kapjuk a megbízásokat. Ezeket a vonatokhoz rendezzük. Kiállítjuk a fuvarlevelet és elkészítjük a járatok menetelt.*

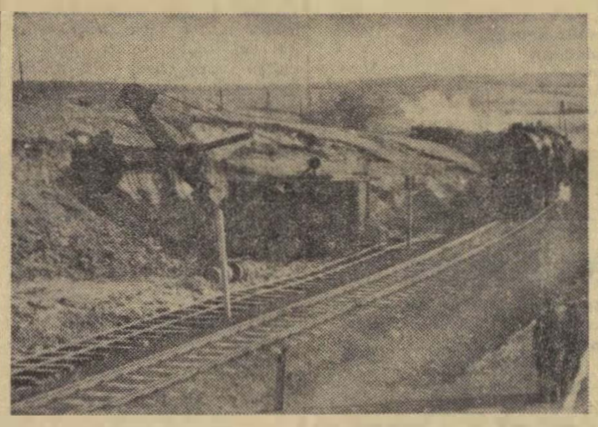
Naponta 25 film sorsát intézik. Ezek nagyrésze játékfilm. Súlyuk eltérő. *A korzikai testvérek* például 49 kilogramm.

— *A járatkezelők megkapják az elkészített munkatervet és az okmányokat. Beosztásuk felelősségteljes, mert a filmek esetleges elcserélése zavart idézhet elő. A járatok délelőtt a vidékről érkezőket, délután a vidékre címzetteket szállítják. Huszonöt éve intézem a filmszállítást, de reklamáció még nem volt* — mondja a csoportvezető.

A többiek is régi szakemberek. Az ország valamennyi moziját névről ismerik. Horváth Anna főintéző kétszer érdemelte ki a Kiváló dolgozó jelvényt. Ez év április 4-én pedig vezérigazgatói dicséretet kapott.

— te —

Gátat vetnek a földmozgásnak



Dolgozik a földkotró

(Finta Béla felv.)

A *győr—sopron—ébenfurti* vasútvonalat 1876. január 3-án nyitották meg. A forgalmat azonban nem sokkal a megnyitás után leállították, mert *Sopron* és *Balf-Fürdő* között, az 1 kilométer hosszú bevágásban, rézsü szakadás történt.

A földmozgás azóta is gondot jelent a pályafenntartóknak. Legutóbb 1965-ben, a rendkívül csapadékos időjárás miatt az 52-es őrháztól jobbra és balra a rézsüben repedések keletkeztek.

A szombathelyi igazgatóság javaslatára a soproni pályafenntartási főnökség most kétfázisú munkamenetet dolgozott ki, mellyel megakadályozzák a további földmozgást. Az 52-es őrház és Balf-Fürdő között *a munkák során 6000 köbméter földet mozgatnak majd meg*, és az új bevágást a vágánytengelytől 10 méterre helyezik el.

A második fázisban pedig az 52-es őrház Sopron felőli oldalán a megcsúszott földrészek eltávolítását végzik el földgépek segítségével.

Perlaki Gyula
Sopron

A JÓ MUNKA EREDMÉNYE

Nyékládháza állomás 1965. évi jó munkájáért vezérigazgatói elismerést kapott. A dolgozók közül hárman Kiváló dolgozó-jelvényt, *Gönczy Miklós* főellenőr pedig a Munka Érdemrend bronzfokozata kitüntetést kapta.

S hogy nem méltatlanok a vezérigazgatói elismerésre bizonyítja az is, hogy 1966 első negyedévben az élüzem célkitűzés valamennyi tényezőjét túlteljesítették. A teherkocsik kihasználását 1,12 százalékkal, a személyvonatok menetrend szerinti indítását 1,5 százalékkal, a vonatközlekedési tervet pedig 15,1 százalékkal teljesítették túl. Az első negyedévben árukár és baleset nem történt.

U. S.

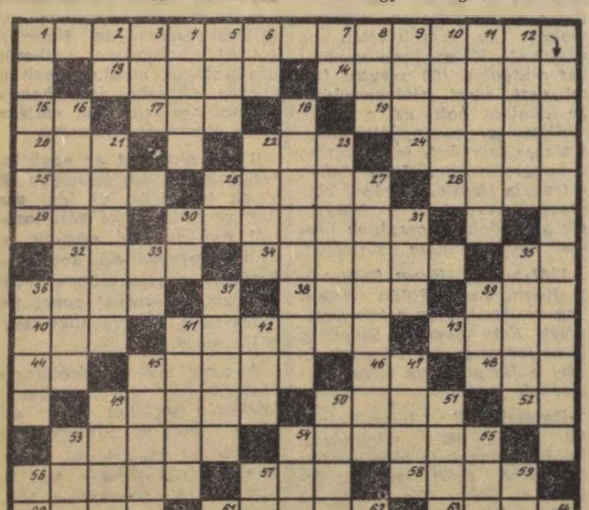
KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Balatonalmádi, 1966. június 19. (Folytatása a függőleges 56-ban). 13. Az USA egyik állama. 14. Jelenléti könyvbe tesszük. 15. Ételízesítő. 17. Állami jövedelem. 19. Kis harang. 20. Angol világos sör. 22. Harap. 24. Összevissza szedi. 25. Somogy megyei község. 26. Filiszteus isten. Halfarokban végződő szakállas férfinek ábrázolták. 28. ... am See osztrák üdülőhely. 29. Nagyon kevés. 30. Román nép az Alpok délkeleti oldalán. 32. Görög—latin nyolc. 34. Este, költőiesen. 35. Egyszerű gép. 36. Vissza: község Komárom megyében. 38. Afrikai állam. 39. Derékszíja. 40. Szeretne belőle. 41. Spanyol város. 43. Szüretel. 44. Könnyű fém. 45. Dús hajzat. 46. Részvénytársaság. 48. Nem mögé. 49. Somogyi község. 50. Hasadék a Dunántúlon. 52. Előd. 53. Arab név. 54. Város Arábiában. 56. Egy vallásfajta. 57. Bibliai név. 58. Tanul. 60. Autómárka. 61. Modor, franciául. 63. Átnyújt.

Függőleges: 1. Arc, ábrázat franciául. 2. Téli sporteszköz. 3. T nélküli tudat. 4. Ritka férfinév. 5. Csapadékfélé, névelővel. 6. Mint vízszintes 15. 7. Szibériai folyó. 8. Perc rövidítése. 9. ... Benvenuto, olasz festő (1481—1559). 10. A harc istene a görögöknél. 11. ... land, kikötőváros Észak-Angliában. 12. Angyal, németül (ék. fel.). 16. Földtani formáció a harmadkorból. 18. Latin mester, előljáró, főnök. 21. Majdan, vagy hajdan. 22. ... in Hungary. 23. Tönkre teszed. 26. Orosz helyeslés. 27. A XIX. századi Oroszország fővárosa. 30. Háziállat. 31. Központi ellenőrző osztály. 33. Tök szélei. 35. Ilyen növény is van. 38. Angliai nép. 37. Vissza: borfajta. 39. Színművész családi neve. 41. Primitív népek törzsi jelvénye. 42. ... Angeles. 45. Nem kételkedem tovább. 47. Énekhármas. 49. Alföldi városunk neve, röviden. 50. Egy vegyértékű kénhidrogén gyök. 51. Híres indián törzs. 53. Egy másik indián törzs. 54. ... Lisa. 55. Gépkocsi. 56. A vízszintes 1. folytatása. 57. Régi súlyérték 59. Test magas hőfoka. (ék. hiány). 61. Személyes névmás. 62. Tetejére. 64. Skálahang.

Beküldendő: vízszintes 1. folytatása a függ. 56-ban. Beküldési határidő: július 10.

Az előző rejtvény helyes megfejtéséért könyvet nyertek: Keszthelyi Béla ny. főfelügyelő Újszász állomás. Sinkó László Szombathely. Hunyadi János út 3., Székely Mária személypénztáros Szombathely. Hevesi A. u. 9., Hidvégi Gyula MÁV Közp. Szertár Bp., IX., Péceli u. 1., Bitó Júlia, Bp, XIII., Kádár u. 10.



Falburkoló csempe

Kiváló import minőségben kapható

✦

Fővárosi Vas- és Edénybolt Vállalat

Cső és Szerelvény vasboltjában

Budapest I., Batthyány tér 5.

Telefon: 359—386

✦

Nyitva: 8—16 óráig

szombaton: 10—15 óráig

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. JÚLIUS 2.

Hagyományainkhoz híven...

ÍRTA: DR. CSANÁDI GYÖRGY KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTER

A százhúsz éves szakma tiszteletet ébreszt. A mai magyar vasút történelmi hátteréül szolgáló százhúsz esztendő, nemcsak a szakma története. A tisztelet elsősorban azoknak a mélyreható forradalmi változásoknak szól, amelyek a világ arculatát az emberi életet és benne a vasutas szakmát is — a gőzmozdonytól a Diesel-elektromos mozdonyig — lényegesen újra formálták.

Mégis hadd legyen a XVI. vasutasnap inkább a lelkes szakmaszereteté.

A történelmi múltat tisztelj ük, mégis a távlatokért lelkesedik az ember. Különösképpen így érzünk ma, *néhány nappal azután, hogy az országgyűlés törvénybe iktatta a harmadik ötéves tervet.* A távlat a vasutasok új feladata előttünk áll számokban, amelyeket képesek vagyunk felfogni és életünk valóságához viszonyítva értékelni.

A Magyar Államvasutak sok ezer kilométeres hálózata, műszaki berendezése *magas, szinte csillagászati számokban kifejezhető értéket képvisel.* Egyetlen belföldi gyártású villamosmozdony ára 13 millió 600 ezer forint. És ez még csak a mozdony forint értéke! A mozdony pedig drága árukat, vagy éppen embereket továbbít. *Ez a felelősség egyben a vasutasok rangját is jelzi a társadalomban.*

A feladat, amely a harmadik ötéves tervben a vasutas dolgozókra vár *méltó megbizatás olyan emberek számára, akik a szocializmus megvalósításáért képesek felelősséget vállalni.* 1965-höz viszonyítva a következő öt esztendőben 11 százalékkal több utast és 15 százalékkal több árut szállít majd a MÁV. A terv szerint az utaskilométer 12 százalékkal, az árutonna kilométer teljesítmény pedig 20 százalékkal fog növekedni.

Ehhez a feladathoz mindent megkapnak a vasutasok, amit a népgazdaság adni képes.

A társadalom figyelme, megbecsülése sokféleképpen nyilvánul meg. Akik annak idején a 70—80 kilogrammos kosarakat emelgették a szénszerelő állványra és onnan a mozdonyok szerkocsijába, azok ma meg tudják becsülni a helyettük dolgozó csúszdákat, darukat, szállítószalagokat. Sokan beszélhetnének a forgalmi, a kereskedelmi és egyéb szakszolgálatnál a régi 24/24-es fordulószolgálatról, a 360 munkaórás hónapokról. Ma már nem fordul elő havi 240 órát meghaladó munkaidő a fordulószolgálatnál. Sőt a közbeváltós rendszer bevezetésével a nagyobb állomásokon 210 órára csökkent a havi igénybevétel.

A harmadik ötéves tervidőszakban a fővonali állomásokon *tovább folytatjuk a korszerű biztosítóberendezések felszerelését.* A krampácsolást felváltják az aláverőgépek. A pályafenntartási gépek beszerzésével a pályamunkások magasabb technikai színvonalon dolgozhatnak.

A szolnoki 300 ágyas MÁV-kórház, a debreceni 800 személy ellátására alkalmas szakorvosi rendelő megépítésével és a vidéki orvosi ellátás kiszélesítésével továbbjavul a vasutasok egészségügye. A tervezett 360 új lakás ugyanannyi vasutas családnak nyújt új otthont. Az új tanműhelyekkel gyarapodó technikumok, a vidéki tanulókat váró kollégiumok, a szaporodó üzemi konyhák és más szociális, kulturális, sport és munkavédelmi beruházások *mind, mind jelzői nemcsak a harmadik ötéves tervnek, hanem a vasutasok életkörülményei javulásának is.*

1965-ben a vontatási feladatoknak csupán egyharmadát látták el a korszerű Diesel- és villamosmozdonyok. Ez az arány a gőzvontatás rovására már *1967-ben 50%-ra emelkedik, 1970-re pedig a vontatási összteljesítmény 75—80 százalékát a Diesel- és villamosmozdonyoktól várhatjuk.*

Folytatjuk a tervidőszakban a vasúti fővonalak és fontosabb csomópontok rekonstrukcióját és korszerűsítését. *A növekvő Diesel- és villamosvontatás a régi felépítmény felújítását kívánja. Újabb 2000 kilométer hosszban korszerű hézagnélküli felépítményt létesítünk.* A személybiztonság érdekében elsősorban a fővonali állomásokon szigetperonokat, aluljárókat építünk. Folytatjuk a vonali és állomási biztosítóberendezések szerelését. 380 kilométeren önműködő térközbiztosító berendezés, 100 állomáson korszerű állomási biztosítóberendezés létesül. *Üzembe helyezzük a Szerencs—Nyíregyháza vonalon a központi forgalomvezérlő berendezést.* Vonatbefolyásoló berendezést kap 75 villamos- és Dieselmozdony. Csaknem 200 útátjárónál vonat által működtetett fél- és fénysoronmpót szerelünk fel.

Ekkora összeget még soha nem fordítottunk a közlekedés, a vasút fejlesztésére, mint az elmúlt két-három esztendőben, illetve az új ötéves tervünkben. Ez egyben a kulturált személyszállítás feltételeit is megteremti. *A harmadik ötéves terv számai roppant anyagi erőt képviselnek.* Amikor ez a terv valósággá válik, elmondhatjuk, hogy modern vasútnál teljesítünk szolgálatot.

A tervszámok valóra váltásához azonban nemcsak az anyagi erő nagyfokú összpontosítására van szükség. *Emberi helytállás nélkül, a régi jó vasutas hagyományok, a vasutas családokban apáról-fiúra szálló hivatásszeretet nélkül aligha képzelhető el vasútunk jövője úgy, ahogyan azt szeretnénk.* A nagy cél megvalósításában számottevő szerepük van a munkás kollektíváknak, elsősorban a szocialista brigádok közösségi szellemének, a magasabb fokú munkafegyelemnek.

A XVI. vasutasnapon a társadalom megbecsülésén túl jóleső érzés azt tapasztalni, hogy szállítási feladatainkat nem magunkra hagyva, hanem a közvélemény által támogatva végezzük. 1962—63 óta, a szállítás legnehezebb éveitől mindmáig bővülő, egyre hozzáértőbb közvélemény körében teszünk eleget a vasútra háruló feladatoknak. A megyei szállítási bizottságok valóságos aktívaként dolgoznak velünk és segítik munkánkat. Ma már éppúgy figyelemmel kíséri a közvélemény a közlekedési dolgozók, a vasutasok tevékenységét, mint amilyen aggódással figyelik az időjárást, mert együttéreznek a mezőgazdaságban dolgozókkal.

Népünk rokonszenve, együttérző támogatása és minden eddigit meghaladó anyagi áldozata a vasútért, *kötelezi a vasutas dolgozókat jobb minőségű, gazdaságosabb munkára.*

Öröm látni, hogy ennek tudatában vannak a vasutasok. Pártunk IX. kongresszusát is ebben a felfogásban vállalt munkával készülnek köszönteni. A kocsipark gazdaságosabb kihasználásában, a kocsiforduló csökkentésében, a tehervonatok átlagos terhelésének emelésében keresik az időszerű munkavállalásokat a pártkongresszus tiszteletére. *Az idei munkára az a jellemző, hogy a nagyobb teljesítményt kevesebb dolgozóval érte el a vasút.* A forgalmi utazószemélyzet egy órára eső teljesítménye 1965 első félévéhez viszonyítva 5,71 százalékkal emelkedett.

Egyenletesebbé vált a szállítás: *a második negyedévben elérte, sőt esetenként meghaladta az eddigi őszi forgalmak csúcseredményét.* Ezek a példák azt mutatják, hogy a vasutasok képesek új módon, gazdaságosan dolgozni.

Az eddigi sikerek, a vasutas helytállás meganyi példája biztosíték arra, hogy a harmadik ötéves terv célkitűzéseit is sikerre visszük.

Teljes szívemből kívánom valamennyi vasutasnak, hogy a harmadik ötéves tervidőszakban sikerrel törekedjenek mind gazdaságosabb eredményekre, szocialista hazánk hasznára, mindannyiunk és kedves családjuk javára.

VIETNAMI SZOLIDARITÁSI NAGYGYŰLÉS



A nagygyűlés elnöksége

(Riport a 3. oldalon)

NAPIRENDEN:

a vasút helyzete és feladatai a harmadik ötéves tervben

Szakszervezetünk központi vezetősége június 28-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár, *Harmati Sándor* és *Szücs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes, *Mészáros Vilmos*, a Budapesti Pártbizottság munkatársa és *Rimóczi László*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára. Részt vettek az ülésen az igazgatóságok vezetői, valamint a KPM több főosztályvezetője.

A központi vezetőség ülését Pánti Béla alelnök nyitotta meg, majd üdvözlő szavai után átadta a szót dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszternek, aki *a vasút jelenlegi helyzetéről, jövőjéről és a vasutasokra háruló feladatokról adott tájékoztatót.*

Bevezetőjében azokról a problémákról szólt, amelyek az elmúlt években gátolták a vasút nagyobb teljesítőképességének kibontakozását. Különösen a kapitalista országokban volt tapasztalható az a tendencia, *hogy a vasút szerepét fokozatosan átveszi a gépkocsi-közlekedés.* Ez a nézet már megváltozott. Erre legjellemzőbb példa az Egyesült Államok, ahol a vasúti rendszer teljesen magánkézben van. Az USA-ban a vasutat eddig úgy tekintették, mint bármilyen más részvénytársaságot, vállalatot. Ezt bizonyítja, hogy Amerikában közlekedési minisztérium sincs. Az utóbbi időben azonban rájöttek arra, hogy *a vasutat nem lehet egyszerű kereskedelmi vállalkozásnak tekinteni.* A szenátus ez év tavaszán már tárgyalta azt a határozattervezetet, mely szerint szükségessé válik a közlekedési minisztérium felállítása.

Káros szemlélet

Az elmúlt években nálunk is volt olyan szemlélet, amely lebecsülte a közlekedés szerepét, jelentőségét, s fejlesztésére sem fordítottak kellő gondot. Ez azt eredményezte, *hogy 1962-ben, de főként 1963-ban a közlekedés — ezen belül a vasút — nem tudta kielégíteni az áruszállítási igényeket.* Ez a tény már-már veszélyeztette a népgazdaság fejlődését.

A közlekedési szakemberek felismerték a helyzetet, s a közlekedéstudomány megalapozott téziseivel igazolták, *hogy a vasútnak igenis van jövője, és nincs olyan közlekedési ág, amely a vasúttól —*

(Folytatás a 3. oldalon.)

A pártkongresszus tiszteletére

Pécsi kezdeményezés a vasút és az autóközlekedés együttműködésének fejlesztésére

A *pécsi igazgatóság* forgalmi-kereskedelmi és vontatási osztályainak operatív csoportjai az Autóközlekedési Vezérigazgatóság pécsi területi áruirányítóival *a IX. pártkongresszus tiszteletére szocialista komplexbrigád szerződést kötöttek.* A szerződés az áruszállítás középfokú irányításának fejlesztését célozza, a vasút és az autóközlekedés szervei összhangjának javítása révén „rejtett tartalékokat" igyekszik feltárni.

A pécsi igazgatóság területén évente

több tízezer forintos megtakarítást eredményezhet a két közlekedési ágazat szervezettebb együttműködése,

ami a rakodási és állásidők lerövidítésében, a torlódások elkerülésében jut kifejezésre. Az együttműködés javításában rejlő lehetőségek felismerése vezetett a kölcsönös segítséget ígérő szocialista komplexbrigád szerződés megkötésére.

A szerződés, amelyet félévenként értékelnek majd, részletesen felsorolja a felek tennivalóit.

Az autóközlekedési áruirányítók például vállalták, hogy a központosított vasútállomásokon *a bázishoz viszonyítva 3 százalékkal csökkentik az egy vasúti kocsira jutó átlagos rakodási időt.* Olyan szervező munkát végeznek, hogy területükön 30 százalékkal csökkenjen a késetten kezelt vasúti kocsik száma.

A pécsi igazgatóság főmenetirányítóit arra kötelezi a szerződés, hogy biztosítsák a forda- és irányvonatok akadálytalan, megbontás nélküli közlekedtetését. Az ilyen vonatok érkezését

10 órával korábban közlik az Autóközlekedési Vállalatokkal, hogy a tehergépkocsikkal időben felkészülhessenek a küldemények fogadására,

a vasúti kocsik gyorsabb kiürítésére. A gépkocsik és a rakodómunkások ácsorgásának elkerülése végett szükség esetén szorgalmazzák a vasúti kocsik beállítását a rakodóhelyekre.

A vasút főáruirányítói ügyelnek arra, hogy egy-egy fogadóállomásra *az AKÖV helyi kapacitását meghaladó kocsimennyiség vagy több irányvonat egy időben ne érkezzen.* Az irányvonati tervtől való eltérést azonnal közlik az autóközlekedési áruirányítóval, éjjel pedig az érdekelt AKÖV-vel. Szükség esetén a MÁV rakodási részlegeivel és a KISZ-brigádok mozgósításával is segítik a vasúti kocsik gyors kirakását.

Tartalmazza a szerződés a mozdonyirányítók, az elegytovábbító csoport és a kocsiintézőség felajánlásait is.

L. J.

Vasutasnapra készülnek

A Szombathelyi Járműjavító ÜV *Ságvári Endre* KISZ-szervezetének kezdeményezésére az üzem dolgozói elhatározták, hogy a XVI. vasutasnap tiszteletére *háromhetes ünnepi műszakot tartanak.*

A mozdonyjavító osztály dolgozói vállalták, hogy *minden hónap dekádtervét 100 százalékra teljesítik.* A kocsijavító osztály kollektívája pedig felajánlotta, hogy 199 darab futó-, és 46 személykocsi fővizsgáit, továbbá 29 pogygyász fővizsgát teljesítenek.

A KISZ-szervezet tagjai kivétel nélkül felajánlották, hogy munkájukban példamutató fegyelmet tanúsítanak és igazolatlan hiányzás, mulasztás nem fordul elő.

A szolnoki járműjavítóban a vasutasnapra indított munkaverseny során szintén szép eredmények születtek. *Terjéki Béla* alvázlakatos brigádja az elmúlt *öt hónap alatt 98 kocsival javított meg többet, mint amit a terv előírt, s így 105 százalékra teljesítették felajánlásukat.* A vasutasnapi versenyben *Fülöp Béla* bognár brigádja 55. *Mihály Antal* bognár brigádja pedig 54 kocsival javított többet.

A facsere javító részlegnél *Kovács József, Matusinka Ferenc* és *Reszeli László* mindent elkövetnek azért, hogy az ajtók és ingó alkatrészek megfelelő mennyiségben a szerelőbrigádok rendelkezésére álljanak. A facsere javító részleg 1300 mázsa új faanyagot és 374 q OH faanyagot gyártott le.

A vasút helyzete és feladatai a harmadik ötéves tervben

(Folytatás az 1. oldalról.)

főként nagy távolságokon — az tudná venni a tömegáruszállítást. Ebben az időben pártunk és kormányunk is számos intézkedést hozott. Erre legfőbb bizonyíték, hogy a vasúti közlekedés sohasem kapott olyan nagymérvű beruházási lehetőséget, mint a második ötéves terv utolsó két évében.

— A vasútra a következő években, a harmadik ötéves tervben is rendkívül nagy feladatok várnak — hangsúlyozta a miniszter. *— Az egyik kérdés, amelyről beszélni szeretnék az, hogyan alakul a vasút helyzete az új mechanizmusban.* Nem kívánom a központi vezetőség figyelmét arra irányítani, hogy részletesen ismertessem azokat az elképzeléseket, rendelkezéseket, amelyek a közlekedést illetően a közeljövőben napvilágot látnak. A minisztériumban a tárcához tartozó szakmák főtitkárainak jelenlétében éppen tegnap fogadtuk el azt az ütemtervet, amely a közlekedésnél és hírközlésnél kerül bevezetésre. Mindenekelőtt tisztán kell látni: *bármilyen formában is jelentkezik az új mechanizmus, a vasutat nem aszerint ítélik meg, hogy mennyire lesz nyereséges vagy veszteséges.* Nagymértékben veszélyeztetné ugyanis a népgazdaság fejlődését, ha a vasút nem rendelkezne elegendő szállítási kapacitással *A vasút teljesítőképességének fokozása, megfelelő szinten tartása továbbra is elsőrendű kötelesség.* Ez azonban nem jelenti azt, hogy az új mechanizmus nem hárít nagy feladatokat a vasútra és a vasutasokra. Jelenleg legfontosabb feladataink közé tartozik az új árpolitika, áruszállítási tarifa kialakítása.

Új áruszállítási tarifa

Ennél a kérdésnél a miniszter nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy a közvéleményben elterjedt hírekkel ellentétben *nem kerül sor változtatásra a vasut jelenlegi személyszállítási tarifarendszerében,* majd így folytatta:

— Az új áruszállítási tarifa bevezetésétől sokat várunk. Jelentősége elsősorban a gazdaságos szállítások kialakításában mutatkozik majd meg. Mindenkinek tudomásul kell venni, hogy a szállítási költség a termelési költség egy része, és ha ezt sikerül csökkenteni, a termelési költség is csökken, ez pedig a jövőben minden vállalatnak érdeke. Eddig a tavaszi és a nyári hónapokban arra agitáltuk a szállítmatókat, hogy amit lehet, szállítsák el időben, mert az őszi hónapokban nem kapnak kocsit. *Az új tarifa bevezetése után, amelyre előreláthatólag 1967 vagy 1968 januárjában, a népgazdaság követelményeitől függően kerül sor, már nem kell agitálni senkit. Aki időben szállit, és vasárnap is rakodik, az kedvezményben részesül.* Itt kívánom megjegyezni, hogy rövid távolságokon megemeljük a vasúti díjszabást, ezáltal olcsóbbá válik a közúti szállítás Ez is arra ösztönzi majd a szállítmatókat, hogy meggondolják: *rövid távon a drágább vasúti szállítást válasszák, vagy pedig az olcsóbb gépkocsi-közlekedést.* Mint látják az elvtársak, az új áruszállítási tarifa legfőbb alapelve a teljesítmények jobb kihasználása lesz.

36 milliárd a közlekedés fejlesztésére

Ezután a harmadik ötéves terv célkitűzéseiről szólt a miniszter. *A terv időszakban a kormányzat mintegy 36 milliárd forintot fordit a közlekedés és hírközlés fejlesztésére. Ebből jelentős összeg jut a vasút korszerűsítésére. 1970-ig a vonóerő mintegy 75—80 százalékát képezik már új, korszerű villamos és Diesel-mozdonyok.* Jelentős szám ez, ha figyelembe vesszük, hogy néhány évvel ezelőtt mindössze 20—25 százalék volt a korszerű vontatási nem aránya a gőzmozdonyvontatással szemben. Nagyot lépünk előre a vasút automatizálásában és a korszerű pályák kialakításában is. *A harmadik ötéves terv már végleg biztositja, hogy a közlekedés — ezen belül a vasút — olyan teljesítőképességgel rendelkezzen, amellyel mindenkor meg tudja oldani szállítási feladatait.* A vasútnak ilyen felkészültség mellett már nemcsak azt kell elérnie, hogy minden szállításra felkínált árut gyorsan és biztonságosan rendeltetési helyére juttasson, hanem azt is, *hogy javítsa az ország fizetési mérlegét, más szóval, devizát szerezzen a népgazdaságnak, illetve devizakimélést érjen el.* Ezzel kapcsolatban a miniszter a következőket mondotta:

— Mindent el kell követnünk annak érdekében, hogy a közlekedés a népgazdaság fizetési mérlegének javításában jelentős tényezővé váljon. Erre hazánk geográfiai helyzete is nagy lehetőséget nyújt. Itt elsősorban a tranzitszállításokra gondolok. A másik adottság külkereskedelmünkben rejlik. Népgazdaságunknak a nemzeti jövedelem mintegy egyharmadát a külkereskedelem termeli. Ha az export- és importszállításokat hazai közlekedési eszközökkel tudnánk lebonyolítani, jelentős devizát takaríthatnánk meg. Ezek a lehetőségek nemcsak a vasút, hanem a hajózás, az autóközlekedés és a légiközlekedés tekintetében is számottevőek.

Korszerű irányítást

Mint említettem, a vasút a harmadik ötéves tervben már felzárkózik a korszerű vasutak möge. *Ez mindannyiunkat büszkeséggel tölt el, de egyben újabb feladatokat is jelent.* Azt jelenti, hogy azzal a szervezettel és olyan módszerekkel, amellyel mi a vasút kialakítása óta dolgozunk, a jövőben már nem dolgozhatunk. *A korszerű vasút korszerű irányitást, korszerű vezetést igényel.* Ennek kialakítása sem lesz könnyű feladat. Rendkívül megalapozott munkával, megfontoltan kell cselekednünk, mert ha ebben nem tudunk előrelepni, komoly akadályok keletkeznek az előrehaladás útján.

A miniszter a kisforgalmú állomások helyzetét is érintette tájékoztatójában. *A felmérések szerint még mintegy 400 olyan állomást tartanak nyilván, ahol az elkövetkezendő időben sor kerül az áruforgalom közútra terelésére.* De ez csak akkor következik be, ha a feltételek biztositottak. A kisforgalmú, gyenge felépítményű vonalak egyébként is mindinkább gátjává válnak a korszerű közlekedésnek.

Befejezésül dr. Csanádi György arra kérte a központi vezetőség tagjait, nyújtsanak segítséget ahhoz, *hogy a vasút a harmadik ötéves tervben a lehetőségeket kihasználva, maradéktalanul eleget tehessen feladatainak.*

A központi vezetőség a miniszter tájékoztatását tudomásul vette, *majd a harmadik ötéves tervben szereplő szociális és munkavédelmi létesítményekről tárgyalt.* Az elnökség tájékoztatása alapján — mely szerint az elmúlt években a szociális jellegű beruházások nem valósultak meg a tervezett ütemben — éppen ezért e tekintetben nagyobb előrelépésre van szükség. A központi vezetőség éppen ezért *indokoltnak tartja a tervek újbóli felülvizsgálását,* hogy a harmadik ötéves tervben nagyobb összeg jusson a vasút szociális és munkavédelmi jellegű beruházásaira.

Ezután a központi vezetőség szervezeti kérdésekről tárgyalt. Majd az ülést Pánti Béla alelnök zárta be. **(vf)**

Ki miben látja a siker titkát a győri csomóponton

A győri csomóponton úgy vélekednek az emberek, hogy a mindennapi helytállás felér egy győzelemmel. S hogy ki miben látja a siker titkát, arról már különbözőek a vélemények.

A mozgalmi vezetők azzal magyarázzák a jó eredményt, hogy a textilgyáriak után *a megyében ők szervezték meg elsőnek a kongresszusi munkaversenyt.* A brigádokat is újjászervezték. Ma már egy ugyanazon a területen a két-három brigáddal szemben csak egy működik. Így kerültek a váltóőrök, kocsirendezők, forgalmisták közös brigádba. Munkájukat a versenyfelelősök minden hónap 10-ig rendszeresen értékelik.

A szakszervezet régi kérése is teljesült: *a kongresszusi munkaverseny kezdete óta új premizálási rendszer szerint történik a kocsirendezők bérezése.* Az új premizálás serkentőleg hat.

Az elmúlt napokban tanácskozásra jöttek össze a szocialista brigádvezetők. Beszámoltak arról, *hogy milyen eredményeket értek el, s miben kérik a mozgalmi vezetők segítségét.* Ez az összejövetel is híven tükrözte, hogy a csomópont közös vállalásával nincs baj.

Az állomás vezetői is arról beszéltek, hogy nem volt hiábavaló a fáradozás, az új utak keresése. Már az első negyedévben terheltebb vonatokat továbbítottak. Ezt a munkát sikerült úgy megszervezniük, hogy 116 ezer tonnával több árut szállítottak a bazisidőszaknál. A kocsitartózkodási idő is jól alakult. Azt is kiszámolták, hogy az első negyedévben minden egyes megrakott kocsi 0,31 tonna áruval többet vitt el, így a kocsikihasználási tervet is túlszárnyalták. *Igen jól kamatozott a győrieknek az ipartelepekkel kötött szocialista szerződése is.* Ennek alapján sikerült leszorítaniuk a kocsik állási idejét, s ezzel 6275 órát takarítottak meg. Szállítási tonnatervükben több mint ötezer tonnával haladták meg vállalásukat.

A fűtőház dolgozói is hozzájárultak a sikerhez. A tervezett 100 etkm tervüket 7,6 *százalékkal teljesitették túl,* bár a kongresszus tiszteletére csak 3 szazalékot vállaltak. Csökkent a fajlagos szénfogyasztás is.

A pályafenntartási szakaszok munkájával sincs baj. *Ács* és *Győrszentiván* között az elavult ágazatot felújították, s ma már a 14.4 kilométeres szakaszon 75 km/óra sebességgel közlekedhetnek a vonatok. A mozgó szakasz is eredményesen dolgozik.

Összegezve a tapasztalatokat elmondhatjuk, hogy a győri csomópont dolgozói tisztában vannak azzal, hogy a kongresszusi versenyben akkor érnek el jó eredményeket, ha minden nap derekasan helytállnak a munkában.

—is—

Két mai fiatal

Amikor a mai fiatalokról esik szó, az idősebb vasutasoktól rendszerint ezt hallani: *„Más volt az, amikor én kezdtem a vasutat. Évekig voltunk pályamunkások, fékezők, míg levizsgázhattunk."* Ami a véleményt illeti, valóban így volt. De hogy a mai fiatalok is becsülettel helytállnak és megdolgoznak a pénzükért, hadd álljon itt bizonyításul két példa, két fiatal példája.

Csikós Éva jeles érettségivel került Szeged állomásra. Hét hónap alatt összes szakvizsgáját kiváló eredménnyel tette le, alig 1 év után pedig az állandó önálló szolgálata mellett — 12/24-es átmenesztő — a tiszti tanfolyam levelező hallgatója és a *Szakma ifjú mestere jelvény arany* fokozatának a tulajdonosa.



Csikós Éva

Nem marad el tőle *Bakos Lajosné* sem, akit az általános iskolai végzettsége után takarítónak alkalmaztak. S míg ebben a minőségben *Deszkről* járt be dolgozni, három szakvizsgát is letett. Ekkor lett kocsifelíró. A negyedik szakvizsgája után mint tartalékos személypénztáros teljesít szolgálatot.



Bakos Lajosné

Soltvadkert, Csongrád, Nagykőrös volt az első tanulóhelye, s közben a Szakma ifjú mestere jelvény arany fokozatát is megszerezte.

Dr. Bánkfalvy Gyula

44 év egy munkahelyen

Horváth Tibor 1921. szeptember 1-én, mint esztergályos tanonc került a Debreceni Vagongyárba.

Az eltelt 44 év alatt az egykori tanonc kiváló szakmunkássá, az esztergályos szakma mesterévé vált. *Egy emberöltőt dolgozott egy munkahelyen.* Talán családi tradíció is volt ebben az üzemben dolgoznia, hiszen nagyapja és édesapja is itt kereste a kenyerét.

Horváth Tibor, vagy ahogy az üzemben nevezik, Tibor bácsi az elmúlt években valamennyi forgácsoló gép kezelését megtanulta, s gazdag tapasztalatokat szerzett. A felszabadulás után művezető lett. A közelmúltban mint normatechnológus búcsúzott kedves munkahelyétől, mert az elmúlt napokban nyugdíjba vonult.

Volosinovszki János

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Hogyan kell elszámolni a rendszeres 12/24-es fordulószolgálatban foglalkoztatott órabéres dolgozók munkabérét?

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség több dolgozója évek óta 12/24-es fordulóban teljesit szolgalatot. Munkabérüket óraberben állapitották meg, s azt úgy számolják el, hogy a havi 210 órára megkapják átlagkeresetüket, az ezt meghaladó órákra pedig személyi órabérük 50 szazalékát kapják. Ezt az elszámolast sérelmesnek tartják. Reklamációjukra a helyi számfejtő szervek azt válaszoltak, igy irja elő a MAV rendelete. Kérdezik, elfogadható-e a számfejtő szervek válasza, és hol jelent meg a hivatkozott rendelet. Ha pedig nem helyes a kapott tájékoztatás, milyen rendelet és hogyan szabalyozza az ö munkabérük elszámolását?.

A helyi bérelszámolók nem adtak helyes választ. Érthető, hiszen bérüket sem számfejtik helyesen. Az alkalmazott módszert a *Hivatalos Lap 1954. évi 19. számában közzétett 32/56/1954. I/4. A. sz. rendelet irja elő,* de csakis a fordulószolgálatban helyettesítő órabéresek elszámolásának szabályaként. E rendelet szerint az általában egy hónapnál rövidebb időre történő helyettesítés esetén *„A helyettesítő dolgozót annyi órára kell átlagkeresettel elszámolni, ahány órával a rendszeres munkaideje megrövidült. Amennyiben a helyettesítéssel eltöltött szolgálati ideje ennél több, a többlet időt készenléti díjjal (a személyi bér 50 százalékával) kell elszámolni"* — irja elő a fenti rendelet 2. pontja.

V. P. és társai esetében azonban nem lehet helyettesítésről beszélni, mivel évek óta saját munkakörüket látják el és a rendszeres 12/24-es fordulóban átlagos havi munkaidejük 240 óra. Az ilyen beosztású dolgozók elszámolására tehát ez a rendelet nem alkalmazható.

Az állandóan 12/24-es fordulóban foglalkoztatott órabéres dolgozók elszámolásának kérdéseit a 132300 1960. I. Fkv. C. sz. rendelet (megjelent a Hivatalos Lap 1960. évi 54. számának mellékleteként), illetve az 1961. évi 4. sz. Hivatalos Lapban közölt 102344/1961. I. Fkv. C. sz. rendelet „B" fejezete szabályozza. Ezek szerint a 12/24 órás forduló szolgálatot teljesítő órabéres dolgozónál a havi 210 órán felüli teljesített órákat pótlékolt órabérrel kell elszámolni. Részletezve: *25 százalékos pótlékkal felemelt bér jár szolgálatonként egy — havonként legfeljebb 20 órára, az ezt meghaladó — tehát a pótlék nélküli (rendes munkaidőben teljesített órák) és a 25 százalékban pótlékolt órákon (túlórákon) felüli órákra pedig 50 százalékos pótlékkal felemelt órabért kell elszámolni.* A 25 százalékos és az 50 százalékos pótlékot nem a személyi órabérek helyett, hanem azokon felül kell kifizetni. Igy pl. a havi 21 szolgálat esetén ledolgozott 252 óra elszámolása a következő:

210 órára pótlék nélküli órabér, 20 órára 25 százalékkal felemelt és 22 órára 50 százalékkal felemelt órabér számolandó el.

Amennyiben az ilyen beosztású dolgozó valamilyen okból nem egész hónapban végez munkát (pl. betegség stb. miatt) akkor a 210 órának arányosan csökkentett hányadán felüli órákra kell a pótlékolt órabért elszámolni.

Szépülnek a somogyi állomások

A kaposvári pályafenntartási főnökség gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetői közös értekezleten vitatták meg a *„Tegyünk többet Somogyért"* mozgalom eddigi eredményeit és az elkövetkezendő idők feladatát.

Ennek a mozgalomnak az a célja, hogy Somogy megye állomásai is — tekintettel a nyári balatoni forgalomra — csinosak és szépek legyenek.

A *kaposvár—fonyódi* vonal á építése már befejezéshez közeledik. csupán a *somogyjádi* rész van átépítés alatt. A munkák során szükségessé vált egyes magasépítmények elbontása, átépítése. A megmaradó épületek felújítását pedig szalagmunka keretében rekonstruálják. A régi vakolatokat leverik és új, színes vakolattal látják el az épületeket.

A munkát *Feketebézseny* megállóhelyen már megkezdték. E munka befejezése után még ebben az évben sor kerül *Osztopán, Somogyvár* és *Lengyeltóti* állomások csinosítására is.

A vasútvonalak korszerűsítése során új felvételi épületek is készülnek. *Somogyjád új állomásépületet kap,* állomásfőnöki és pályamesteri lakással. Somogyjádra még raktárt, pályafenntartási telepet és minden igényt kielégítő szociális létesítményt építenek.

A megállóhelyek és vasútállomások virágosítását, csinosítását mindenütt megkezdték. Az állomások dolgozói társadalmi munkában vadrózsatövéket szedtek, s azokat már be is oltották. Tekintettel arra, hogy a balatonboglári kertészet nem is tudja vállalni a vonalak csinosítását, így azokat kivétel nélkül mindenütt társadalmi munkával hozzák rendbe.

Életút

A Vértes tövében találkoztunk, a végállomáson. Már nem fiatal, de koránt sem gondol élete végállomására. Akkor született, amikor az első világháború felrázta Európát. Apja a vasúton dolgozott. Akkoriban a vasút sokat jelentő munkahely volt. Gyerekkorában mindig arra gondolt, hogy apja örökébe lép. Ifjú korában azonban a bányához került. Ott dolgozott, s mint segédvájár küldte felszínre a szenet. Szerette a bányát, de a vasút jobban vonzotta. Jött volna ő szívesen, de nem volt felvétel. Csak 1937-ben érkezett meg számára az örömhír, édesapja hozta:

— Na, fiam, felvesznek pályamunkásnak.

Örömmel vállalta, mert tudta, hogy ha igyekszik, előbbre juthat. Így is történt. Hamarosan vonatkisérő lett, az ország legnagyobb állomásán, Ferencvárosban. Már tombolt a második világháború, amikor életében újabb lépés következett: forgalmista lett. Siófokon irányította a forgalmat.

Hét év után került vissza a megszokott vértesi tájra, Mórra. Ott is forgalmista volt. A második világháború megtizedelte az embereket, sokat elvittek a vasútról is katonának. Volt, amikor hosszú ideig ketten maradtak az egész állomáson, később ő volt a főnök és beosztott egyszemélyben. A felszabadulás után pedig, amikor a szükség úgy hozta, újra csákányt fogott, hogy helyreállitsak a megrongált vasúti pályatestet, s megindulhon az ország vérkeringése.

S amikor a kormány határozatot hozott, hogy fel kell tárni a Vértes szénmedencéjének addig nem ismert területeit. Pusztavámon vasútállomás létesült, hogy a kitermelt szenet vasúton tudják elszállitani. Az új állomáson Kökény János lett az állomásfőnök. Egy vágánnyal kezdték, épületek nélkül. Sok-sok gonddal, bajjal kellett megküzdeni, de ma már távolinak tűnnek az akkori gondok. Az állomáson több épület sorakozik, s felnőtt az utánpótlás is. A kollektiv szellem kitűnő, 1958 óta minden évben teljesitették az élüzem szintet. Az eredmények Kökény János állomásfőnök példamutatásának, a kis kollektiva szorgalmának köszönhetők. Az alapkövetelmény a 8 általános iskola megszerzése. Az állomásfőnök már tovább lépett, 47 éves volt, amikor beiratkozott a dolgozók középiskolájába, s a napokban érettségizett.

Öt évtized van már mögötte. Három évtizede szolgálja a vasutat szivvel-lélekkel. Ennek elismeréseképpen kapta meg nemrég a Munka Érdemrend ezüst fokozatát.

— Székelyhidi —

Akikről még nem szólt a krónika

Valamikor régen, még a huszas évek táján a falu végét, Nagyatád szélét a vasút jelezte. A két acélsínen tul csak Somogyország dimbes-dombos tája, zöldelő, ususogó erdői integettek a vonattal érkezőknek.

Mindezt *Ormai József* árukiadó pénztárostól, az állomás legöregebb vasutasától tudom, mert ma az állomásfőnöki iroda ablaka előtt elterülő temető kopott, öreg fejfái árulkodnak csak a régi településről.

Azóta bizony sokat, nagyon sokat változott Nagyatád. A hajdani faluszél — a temető és a vasút — a falu közepére került.

Szeretik állomásukat

Khin Gyula állomásfőnök arról beszél, hamarosan várossá nyilvánítják majd e kedves somogyi községet. Szavaiból érződik, hogy szereti a falut. Pedig mindössze 15 éve van itt. De Nagyatádot, az állomást, Somogy megye vadregényes tájait magáénak vallja.

— *Ha valamit, vagy valakit megszeret az ember, arról csak szeretettel beszél. Igy vagyok én Nagyatáddal* — mondja kedves mosollyal. — *Otthont találtam itt, s benne sok-sok kedves barátot. De nemcsak én, hanem munkatársaim, az állomás 28 dolgozója is igy vélekedik. Szeretjük ezt a kis állomást gondjaival, bajaival együtt.*

Az ablakon bekacsingató reggeli napsugar a szabadba hiv Sétára indulunk.

Nézem a tájat, a takaros felvételi épületet, a hosszan nyuló sineket az állomáson túli új utcasort, s a távoli textilgyárat.

A külső rakodóhoz megyünk. Velünk tart még *Farkas Lajos* raktárnok is, csak úgy ön zorgalomból, mert ma szabadnapja lenne.

— *Igy van ez már mindig* — magyaráz nyugodt kézmozdulatokkal. — *Szabadnapomon sem tudok pihenni. Lehet, hogy megszokás, vagy talán rossz szokás ez, de kevesen vagyunk, a munka meg sok. Ilyenkor a váltótársamnak is segitek. Ha én vagyok szolgálatban, ő is meglátogat.*

— A pihenés, a kikapcsolódás nem hiányzik?

— *Majd délután, amikor itt minden rendben lesz, pihenek.*

Éjszaka is dolgoznak

Közben a külső rakodóhoz érünk. A külső szó itt valóban helyénvaló, mert az állomás 1,2 kilométerre van innét.

— *A mi szempontunkból nem a legideálisabb ez a távoli rakodó* — mondja az állomásfőnök — *mert bizony naponta sokat kell gyalogolnunk. De mégis örülünk ennek, az 1500 méter hosszú rakodótérnek, mert itt egyszerre 39 kocsit kezelhetünk.* Az állomási rakodóvágányon pedig csak 13-at. Sokszor még ez is kicsi, hiszen olyan szállító feleink vannak, mint a Gabonaforgalmi Vállalat, a Somogy megyei Útépítő Vallalat, a Talajjavító Vallalat, a Dohányfermentáló, a 13-as AKÖV, és a Vetőmagellató, hogy csak néhányat említsek. De ez a rakodó nagyon ideális. *A reflektorok fényénél éjszaka is dolgozhatnak. A ki- és berakással nincs is semmi baj*, hiszen az épülő Nagyatád, az iparosodó nagyközség komoly munkát igényel.

Nagyatád valóban iparosodik. Konzervgyára már országos hirű. S termékei ugyanúgy, mint a Cérnagyár árui, külföldön is elismerést aratnak. *A fejlődés évek óta rohamléptekkel halad.* Nagyobbítják a Konzervgyárat, bővítik a Fonalgyárat és egyre szaporodnak a házak, a lakónegyedek. S ez a sokrétű munka itt, ezen a távoli rakodón ömlesztve jelentkezik.

Nem könnyű a nagyatádi vasutasok munkája, hiszen a fejlődéssel, a vasút nem tartott lépést. Az állomás ma már szűknek bizonyul. Kisérőim is ezt panaszolják. Pedig az állomás fejlesztése, korszerűsítése indokolt lenne.

A jövő igérete

Utunk következő állomása a Konzervgyár. Itt most kezdődött a cukorborsó szezon. *Tóth Ferenc* szállítási osztályvezetőtől kapott információ szerint 180 vagon zöldborsót várnak. *Az egy iparvágány itt is kevés.* A bővítésre csak az elkövetkezendő években kerül sor.

Az idő már dél felé jár. Kisérőimmel az állomáshoz megyünk. Közben arról esik szó, ha megépül a Konzervgyár új csarnoka, akkor egy vágánnyal több lesz az állomáson is. De ez sem jelent sokat, hiszen a munka, a rájuk váró feladatok is nőnek.

Havonta csak a leadás 1200—1600 kocsi, a feladás pedig 3—400 vagon. Erős a személyforgalmuk is, terveiteljesitésük mégis dicséretes. Május hónapban a kocsitartózkodásnál 98,54 százalékot, a kocsikihasználásban pedig 103,73 százalékot értek el. A leadás 1200, a feladás 192 kocsi volt. Évek óta élüzem szinten dolgoznak.

Jó munkájukat csak a télen történt sajnálatos baleset árnyékolja be. A nagyatádiak azonban bizonyitani akarják, hogy mindaz csak véletlen volt.

A jövő mást igér.

Szerényi József

Vagonba kerül a kecskeméti barack

A kecskeméti kajszi- és rózsabarack szállítása minden évben júliusban kezdődik. Előzetes számitás szerint Kecskemetről 100—120 vagon barack indul a bel- és a külföldi üzletekbe.

A Bács-Kiskun megyei MÉK Vállalat és a szegedi igazgatóság vezetői a barack- és zöldáruszállitást közösen beszéltek meg. A feladatok nagyok. *Az ez évi gyümölcsexport a mult évihez viszonyitva, 20 szazalékkal növekszik.*

A barack mintegy 80 százalékát TEEM-vonatok továbbitjak. Ez azt jelenti, hogy elég sok hűtőkocsira lesz szükség.

A kecskeméti vasutasoknak sok a tennivalójuk. Mindenekelőtt biztositaniuk kell, hogy az ugynevezett „száraz" kocsik legkésőbb a rakodás napját megelőző éjszaka folyamán önsulyozást nyerjenek, a hűtőkocsik pedig a délelőtti gyorsteherrel, a megrakás helyére érkezzenek.

A szállítófelek és a vasutas dolgozók közös munkájával azt is elő kell segiteni, hogy az iparvágányokat is időben kiszolgálják. Egyszóval a zöldáru és a barack fuvarozása nem szabad, hogy bármilyen más áru rovására történjen.

Sz. S.

Komplexbrigád szerződést kötöttek

A Budapesti Kőolajipari Gépgyár *Pestlőrinc* állomás egyik legnagyobb szállítófele. A közös munka jobb elvégzéséért, az állomás és a gépgyár kollektívája komplex szerződést kötött.

A szerződés értelmében az állomás dolgozói vállalták, *hogy a gyár iparvágányára a ki- és berakásra kerülő vagonokat időben kiállitják.* A gyár kirakó brigádja ezzel szemben megigérte, hogy a 8 órás átlag rakodási időt 2 és fél százalékkal csökkentik. A ki- és berakások meggyorsításával az 1966-os kocsiállásdíjat az 1965. évhez viszonyitva 10 százalékkal kívánják csökkenteni.

A komplexbrigád tagjai közösen ügyelnek arra, hogy a kocsik tiszta állapotban kerüljenek ismét a forgalomba. A balesetmentes rakodás érdekében, közösen balesetelhárítási oktatáson vesznek részt.

Ezzel a komplex szerződéssel *a brigád 500 kocsiórát takarit meg.* Havonta egyszer közös értekezletet tartanak, amelyen együttesen beszelik meg az elmúlt hónapban végzett munkát, az esetleges hiányosságokat.

— vl —

Vietnami szolidaritási nagygyűlés a Balaton partján

Minden évben gondos szervező munka előzi meg a vasutas, postás és közlekedési ifjúsági találkozót. A rendező bizottság az idén is gazdag programot állitott össze. *S hogy a program mennyiben szolgálta a találkozó 12 000 részvevőjének szórakoztatását, azt mi sem bizonyitja jobban, mint az a tény, hogy a kultúrműsort és a sportbemutatót ezrek tekintették meg.* A műsorban fellépő ismert művészeknek, táncdal- és magyarnóta-énekeseknek, öntevékeny együtteseknek egyaránt nagy sikerük volt. Nem volt baj az ellátással sem. S az időjárás is kedvezett. Országszerte mindenutt esett az eső, csak éppen Balatonalmádiban nem. Legalábbis addig nem, míg a színes program véget nem ért, mert alkonyatkor már ott is megnyiltak az ég csatornái.

A részvevők 11 különvonattal érkeztek Almádiba. Valamennyi szerelvényen transzparensek, jelmondatok hirdették a fiatalok szolidaritását az amerikai imperialisták ellen harcoló hős vietnami néppel. *A 11 szerelvény tisztaságat, külső dekorációját vizsgálva, a szombathelyi, a debreceni és a szegedi különvonat volt a legszebb, legtisztább.* S ha a külsőségek mellé odaállitjuk a fiatalok fegyelmezett viselkedését, a szombathelyiek kiemelkedtek valamennyi közül. A megérkezés után fegyelmezetten szálltak ki a vonatból s egyenruhát indultak el a nagygyűlés színhelyére. *Kár, hogy a többiek nem követték példájukat.* A jövőben a KISZ-vezetőknek, a vonat- és kocsiparancsnokoknak sokkal nagyobb gondot kell fordítaniuk a felvilágositó munkára, *mert a fegyelmezett viselkedés, a nagygyülésen való részvétel egyik fokmérője a találkozó sikerének.*

A szolidaritási nagygyűlést, amelyen megjelentek a Vietnami Demokratikus Köztársaság nagykövetségének és a Dél-vietnami Felszabadítási Front budapesti irodájának képviselői, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára nyitotta meg, majd *Kárpáti Sándor*, a KISZ Központi Bizottságának titkára mondott ünnepi beszédet. Beszédében kiemelte, hogy a vasutas-, a postás- és a közlekedési fiatalok *olyan időben fejezik ki szolidaritásukat a vietnami néppel, amikor a magyar fiatalok küldöttsége éppen Vietnamban tartózkodik, hogy átadja a magyar ifjúság ajándékait.*

Az ünnepség befejező aktusaként Szabó Antal a vietnami vendégeknek átadta azokat az albumokat, amelyekben a találkozón részt vevő 12 000 fiatal aláirásával fejezte ki tiltakozását az imperialista agresszió ellen.

— vl —



Szabó Antal főtitkár megnyitó beszédét mondja



A kiskőrösi vasutas úttörő zenekar fogadta az állomásra érkező külön vonatok fiataljait



Az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házának táncscsoportja sikeresen szerepelt a találkozón



Nagy közönségsikere volt a tornászok bemutatójának
(Hemző Károly felvételei)

Arc olajfényben

Egy felismerhetetlenségig fekete arcú fiatalember mondta.

— *Ha már sehol sem találja a fűtőház főnökét, nagy az állomás területe, nezze meg valamelyik mozdony körül.*

Igy igazitottak útba Hegyeshalom állomáson.

Fekete István fűtőház főnökét valóban nehéz megtalálni, mert ha az ember a sok vágányon át eljut a fűtőház piszkos-szürke, huzatos csarnokába, és a nagy hangzavarban megközelítette a mozdonyokat, még mindig nem tud semmit.

A mozdony gyomrában

Már negyedórája kerülgettem egy öreg gőzöst, amikor észrevett valaki, és odaszólt:

— *Menjen fel a mozdonyra.*

Felkapaszkodtam a lépcsőn. A kazánból hideg világosság szürődött ki. Lehajolok, egy ember fekszik a tűztérben. Kezében vaspálcára csavart, kormos lánggal égő olajos kóc. Nem néz hátra, úgy kérdezi:

— *Ki keres? Várjon, még átnézem a füstcsöveket.*

El sem tudom képzelni, hogy bújt be azon a kis ajtón, amelyiken a szenet lapátolják a mozdonyba. Kis idő múlva végez, s lassan mászik ki a kazánajtón. Egy fejjel magasabb nálam, birkózó típus.

— *Fekete István* — mutatkozik be. A ruhája is, az arca is fekete. Lemászunk a mozdonyról, mert még egy másik mozdonyt is meg kell néznie. *Kazánkovács az eredeti szakmája*, s ha ideje engedi, mindig segít a javításoknál. Míg várakozom, egyik munkással a főnökről beszélgetek.

— Milyen ember? — kérdeztem. Méltatlankodva válaszol:

— *Láthatja.*

Egy fiatal és egy idősebb munkás szegődik a nyomába. A 22 év körüli világít a kanóccal, restelkedve, mert nem győzi követni a főnökét. Türelmetlenül várom a találkozást.

Az iroda előtt leveszi a cipőjét, kibújik a szerelőruhából, s úgy lép be. A főnöki irodában rend és tisztaság. A jutalmakról kérdezem.

— *Az elsőt 45-ben kaptam. A vagongyárban dolgoztam, s a miniszter hozta el a jutalmat: az országnak adott első teherautókért és traktorokert kaptuk. A többi jutalom csak apró ajándék.*

Komáromban kezdte

1945-ben érettségizett Győrben, a Gépipari Technikumban. Két évig a vagongyárban dolgozott, aztán a vasúthoz ment. Már az iskolában is a mozdonyok érdekelték. Vasutas pályafutását Komáromban kezdte. Kevés olyan szakma van a vontatásnál, amiből ne tett volna vizsgát.

— Mit szeretne még elérni?

— *Az új vasútasgeneráció nevelésében segitkezem. A mai fiataloknak szokatlan ez a kemény munka. Itt nem tervezhetnek előre, s a szolgalat is nehéz. Még szerencse, hogy a művezetők régi emberek. Egy éve helyeztek ide, hogy teremtsek rendet. Nem kiméllem magam, hogy másoktól is megkövetelhessem az odaadást.* Egyik legfontosabb feladatunk, hogy Csehszlovákiának továbbitsuk a tengeren érkező árut. A Murakeresztúr felől érkező tranzitot négy géppel visszük át Rusovcére. Hihetetlenül hosszú idő alatt. *Egy gépünk 12 óra alatt átlag 90 kilométert teljesit.* Azaz egy oda-vissza utat tesz meg. Pedig az lenne a jó, ha a teherforgalmat is menetrend szerint bonyolíthatnánk le. Akkor egy mozdonyt megtakaríthatnánk. A forgalomnak az a kényelmes, ha átállitósak a gépek. Igy kisebb a kockázat. *Félreállithatják a szerelvényt az állomásokon 4—5 órára is.* Ezt nem türhetjük . . .

— *Mi nem forintért dolgozunk, hanem szájci frankért.* Meg kell fognunk a pénzt, magunknak is és az országnak is — mondotta befejezésül.

— ferenczi —

Háztól házig

Harmadik éve, hogy a debreceni igazgatóság Hajdú-Bihar megyei területén megszervezte a háztól házig szállitást. A részleg 12 gépkocsival dolgozik. A közelmúltban a 44 rakodómunkásból két brigád alakult, s elhatározták, hogy megszerzik a szocialista brigád cimet. Célkitűzéseik között szerepel a gépkocsik jobb kihasználása, a rakodási idők csökkentése, és a szakmai tudás növelése.

A házhoz szállitást 136 helyen végzik a részleg gépkocsijai. Munkájukkal mindenütt meg vannak elégedve.

Kósa Jenő
Debrecen

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Megnyílt az út Aggtelekről Domicára

A csehszlovák és magyar idegenforgalmi szervek között létrejött megállapodás alapján *1966. május 25-én megkezdődött az aggteleki Baradla és a csehszlovák Domica cseppkőbarlang kölcsönös látogatása.* Az egyezmény értelmében a Csehszlovák Szocialista Köztársaság területén levő Domica cseppkőbarlangot tanulmányi, diák-, turista- és egyéb csoportok az aggteleki barlang túravezetőjének kíséretében *külön határátlépési engedély nélkül látogathatják.*

A határátlépés Aggtelek és Domica között közúton történik, augusztus 31-ig 8—18 óra között, szeptember 1-től október 15-ig, 8—16 óra között, október 16-tól a következő év április 30-ig az átmenő forgalom szünetel.

A csoportok a szomszédos Csehszlovákia területén *legfeljebb 4 órát tartózkodhatnak és csak a barlanglátogatással kapcsolatos útiholmit vihetik magukkal.*

Hábel György
Miskolc

A SEGÍTSÉG NEM KÉSETT

Karnics Miklós zalaegerszegi jegyvizsgáló családjával együtt felesége szüleinél laktak. Június 10-én váratlanul leégett a házuk, s egyik óráról a másikra hajléktalanná váltak. Zalaegerszeg állomás párt- és szakszervezeti bizottságától kért segítséget. A gyors intézkedésre a városi tanács még azon a napon a bajbajutottaknak kiutalt egy 2 szoba, összkomfortos lakást.

Az azonnali intézkedést, a mozgalmi szervek segítségét Karnics Miklós ezúton is megköszöni.

Markos József
Zalaegerszeg

Terven felül vállalták

A diósgyőri keskeny nyomközű fűtőház a Miskolc környéki bányák kiszolgálása mellett a *Lenin Kohászati Művek* belső szállításait is segíti.

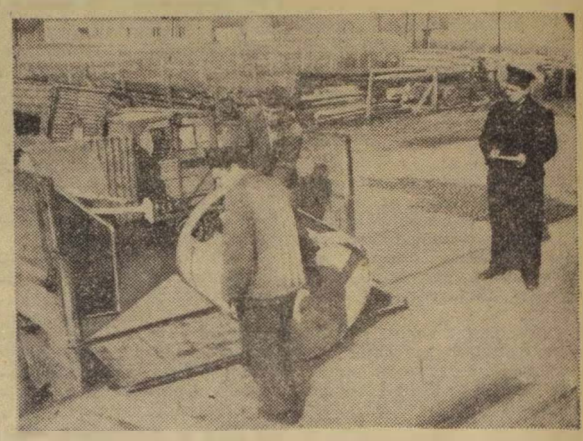
Munkájukat példásan végzik. Ezt bizonyítja az is, hogy három év óta élüzem szinten dolgoznak.

Az éves tervfeladat teljesítésén kívül a IX. pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy a 496—5001. számú mozdony főjavítását terven felül elvégzik. Ezzel a munkával ötvenezer forintos megtakarítást érnek el.

A fűtőháznál tíz brigád 148 tagja a szocialista brigád cím megszerzése után, ebben az évben már az eredményesen dolgozó brigádokat megillető bronzplakettet szeretnék megszerezni.

Fekete László
Miskolc

Másfél évtized Dunaújvárosban



Fekete János raktárnok darabáru küldeményt szolgáltat ki
(Tőzsér Ernő felv.)

Fekete János raktárnok csendes, halk szavú ember. Dunaújváros állomáson szinte észrevétlenül irányítja az árumozgatók munkáját. Figyelmesen tárgyal a felekkel, és készségesen ad felvilágosítást fiatalabb munkatársainak is.

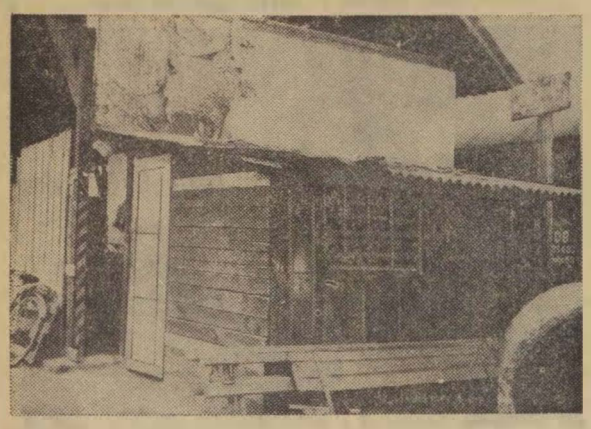
1941-ben a rácalmási pályafenntartási szakaszon mint vízhordó, majd pályamunkás kezdte a vasúti munkát. 1948-ban pedig Budapestre, az Istvántelki főműhelybe került. Nemcsak szorgalma miatt szerették, hanem ügyességéért is. Szakmunkások helyett is dolgozott. Felettesei átképzősnek akarták beosztani, amikor 1950-ben önként jelentkezett *Dunapentelére:* az állomás vátokezelője lett.

1950 májusában kezdődött a mai *Dunaújváros* építése. *Az első építési anyagokat szállító vasúti kocsik részére ő állította a váltókat.* Másfél évtized távlatában is emlékszik az első szállítmányra, amely 1 vagon mészből, 2 vagon cementből, 1 vagon téglából állt.

Ez volt a kezdet s következtek a nehéz, fáradságos napok. Fekete János a munkában mindig élenjárt. Sokszor jutalmazták kimagasló munkateljesítményeiért. *Négyszer kapta meg a kiváló dolgozó címet.* A közelmúltban pedig a vasútnál töltött negyedszázados munkájáért jubileumi jutalomban részesült.

t. e.

VILLA NEGRA



Ujabb „ultramodern" létesítménnyel gazdagodott szerkesztőségünk fényképgyűjteménye. Ez a falusi fészerekhez hasonló tákolmány Békéscsaba állomás szállítmányozási, fizikai dolgozóinak öltözője. Meddig tűrik az illetékesek ezt az áldatlan állapotot?
(Tőzsér Ernő fel.)

Közös a munka — közös a szórakozás

A debreceni járműjavító kazánkovács *Egyetértés* szocialista üzemrészének dolgozói a közelmúltban családi összejövetelt, ismerkedési estet rendeztek. A családtagokkal együtt több mint 300-an vettek részt a rendezvényen és ezt megelőzően az üzemrész kövérek és soványak közötti labdarúgó-mérkőzésen.

A meghívottak előtt *Korponai Lajos,* az üzemrész párttitkára ismertette a szocialista brigádok munkáját, eddig elért eredményeiket és a szocialista brigádmozgalom célját és feladatát.

Az ismerkedési esten részt vett *Khalifer Nasszer* ománi diák, az üzemrész tiszteletbeli szocialista brigádtagja, akinek *Nyéki Sándor* műhelybizottsági titkár szocialista brigád oklevelet és jelvényt adott át.

Ezen a bensőséges ünnepségen került sor az üzemrész két dolgozójának. Riskó Ferencnek és Tóth Kálmánnak a nyugdíjazás előtti búcsúztatására.

Volosinovszki János
Debrecen

Tanévzáró az óvodában



A vasutasszakszervezet Benczúr utcai óvodájában a kicsinyek kedves műsorral és társasjátékkal búcsúztak egymástól és az óvónéniktől.
(Tőzsér Ernő felv.)

Félmillió forint újításokból

A *szegedi igazgatóság* májusban megtartott újítási anketján értékelték az eddig elért eredményeket és meghatározták azokat a feladatokat, amelyek elősegítik az újítási mozgalom fejlődését.

Az igazgatóság területén 1966. év első negyedévében *184 javaslatot nyújtottak be.* Ez ugyan 13-mal kevesebb, mint az elmúlt év hasonló időszakában, de az eredményt figyelembe véve minőségi javulás tapasztalható. *A benyújtott javaslatokból 11,04 százalékkal többet fogadtak el, mint 1965 első negyedévében. Az elfogadott újítási javaslatok népgazdasági eredménye 522 101 forint.*

Meg kell azonban említeni azt is, hogy az első negyedévben csökkent az egy javaslatra jutó megtakarítási összeg. Ez azt jelenti, hogy több volt a kisebb jelentőségű újítás. Az egy újításra jutó újítási díj 365,50 forint volt.

Az ankéton szó esett arról is, hogy a jobb és eredményesebb újítási mozgalom érdekében fokozni kell a népszerűsítő propagandamunkát. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az igazgatóság egyes szolgálati helyein *az újítási propaganda bizottság nem végez eredményes munkát.* Éppen ezért a gazdasági, a párt- és a szakszervezeti vezetőknek hathatósabb segítséget kell nyújtaniuk az újítási mozgalom kibontakozásához. Erre annál is inkább szükség van, mert az újítómozgalom fontos szerepet tölt be a vasút 1966. évi terveljesítésében.

Sziládi Sándor
Szeged

Baráti találkozó

Hatvan állomás *Haladás* szocialista brigádja a közelmúltban Kassán tett látogatást. Az utazókból álló brigád három éve baráti kapcsolatban áll a kassaiakkal. Legutóbbi találkozásuk alkalmával kölcsönösen tájékoztatták egymást az elért eredményekről, s ez év végéig meghosszabbították a már korábban kötött szocialista szerződést.

A kassai vasutasok július 10-én a XVI. vasutasnapon viszonozzák a látogatást.

Szücs Ferenc
Hatvan

A kulturált utazást szolgálná

Alsóőrs állomás átépítése folytán a Budapest felől érkező vonatok 200 méterrel távolabb állnak meg a felvételi épületnél. Így az utasoknak versenyt kell futniok — különösen meleg időben —, hogy egy kis hűsítő italhoz jussanak. Helyes lenne, ha az Utasellátó mozgó árusokkal oldaná meg ezt a problémát. Egy ilyen intézkedés az utasok kényelmét és a kulturáltabb utazást szolgálná.

Kiss Lajos
Alsóőrs

Korszerűtlen eszközök — elavult munkamódszerek

HARMINC ÉV ÓTA EGYHELYBEN TOPOG A KOCSITISZTÍTÁS

A Nyugati pályaudvar hangosbemondója gyakran szólítja *„műsoron kívül"* ehhez vagy ahhoz a vonathoz a kocsitisztítókat. Egy ilyen közlemény mindig azt jelenti, hogy valami nincs rendben. Egyszóval baj van a tisztasággal, pontosabban a tisztátalansággal.

— Évek óta gondot okoz a kocsitisztítás — mondja *Pátkai Béla* csoportvezető, akivel a tisztítócsoport munkájáról beszélgetünk.

Félig takarítanak

Egy-egy túr általában 44 dolgozóból áll. Nézzünk csak egy napot — mondjuk május 29-ét. Ezen a napon a *Május 1* és a *November 7* szocialista brigád 350 négytengelyes kocsit takarított ki. *Egy embernek 40 kocsit kell kiseperni.* A portörlőknél még rosszabb a helyzet. Legtöbbször csak két „poros" dolgozó jut a szerelvényekre. Ennek a két embernek kell valamennyi érkező és induló szerelvényt belülről portalanítani, törölgetni. *A „selejtmentes munka" elképzelhetetlen.*

Sok panasz hangzik el az ingaszerelvények miatt is. Nincs idő a takarításra, mert érkezés után legtöbbször azonnal fordulnak. *A takarítószemélyzet ezeknél a vonatoknál csak a munka nagyját végzi el. Egyszóval félig takarítanak.* Több idő, sajnos, nem áll rendelkezésükre. Persze, az is baj, hogy az utasok egyik-másik vonalon nem ügyelnek a tisztaságra, a rendre.

Baj van a nemzetközi vonatok tisztításával is. A 15—20 perces tartózkodási idő nem elég arra, hogy mindent rendbe tegyenek a kocsitisztítók. Emiatt gyakori a panasz.

— Sok panasz hangzik el a kocsik ablakainak tisztasága ellen is — jegyzem meg.

Kezdetleges módszerek

— Az ablaktisztító brigádban 6 külsős és 5 belsős dolgozik. Ezek egy műszakban 125 kocsi 3500 ablakát mossák le. Ugyanakkor egy nappali szolgálat alatt négyszer annyi kocsi érkezik, mint amennyit a korszerűtlen tisztítóeszközökkel le tudnak mosni.

— Felettünk, sajnos, megállt az idő — kapcsolódik a beszélgetésbe *Hegedüs József,* a műszaki kocsiszolgálat veteránja, aki 1936-ban került a Nyugati pályaudvarra. — *Éppen olyan kezdetleges módszerekkel, eszközökkel dolgozunk, mint 30 évvel ezelőtt.* Egyetlen ablakmosó kocsink némi segítséget jelent ugyan, de az is akadályozza az utasforgalmat. *A kocsik mosását, az ablakok tisztítását régen gépesíteni kellett volna.* A modern pályaudvarokon a személykocsik külső tisztítását kocsimosó berendezések végzik. Ilyen berendezésre volna szükség a budapesti személypályaudvarokon is. S akkor a meglevő munkaerővel a belső takarítást már győznénk. Természetesen a gépesítés ott sem nélkülözhető.

A műszaki kocsiszolgálat munkamódszere, technológiája valóban elavult. A 30 évvel ezelőtt használt eszközökkel ma már nem lehet azoknak a feladatoknak megfelelni, amelyek a műszaki kocsiszolgálati főnökségekre hárulnak.

Gergely József

Nyílt levél a székesfehérvári fűtőház két dolgozójához

Önök — akiknek e pár figyelmeztető sor szól — jól tudják, hogy súlyosan vétettek a szolgálati szabályzat, a vasútbiztonság ellen, akkor, amikor 1966. június 21-én déli 12 órakor Balatonkenese állomáson a 411-es mozdonyukról leszállva az állomás büféjében sörözgettek.

Egyikük — a mozdony fűtője —, bizony már eléggé illuminált állapotban volt. Nem tudtam megállni szó nélkül, hiszen szolgálatban voltak, s Önöknek még haza kellett jutniuk Székesfehérvárra.

Először az állomás forgalmi szolgálattevőjét kértem meg, hogy figyelmezetesse Önöket. A mozdonyvezető azonnal elhagyta a söntést, de a fűtő továbbra is ott maradt, bár a friss levegőre inkább szüksége lett volna.

Ezt az egész esetet a forgalmi szolgálattevőn és rajtam kívül látta az almádi pályamesteri szakasz néhány dolgozója is.

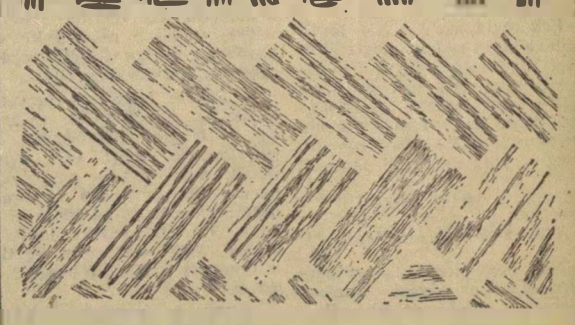
Nem ébredt fel Önökben a lelkiismeret, a hivatástudat, a felelősségérzet? Igaz „csak" gépmenettel voltak, s így elsősorban saját életüket kockáztatták. Nem gondoltak arra, hogy a család, a társadalom, mindent számonkér?

Ön, a mozdony vezetője azzal érvelt, hogy mire este 6 órakor tovább indulnak, a fűtő már tökéletesen rendben lesz, meg hogy nagyon vigyáznak.

Lehet, hogy így történt, de azért legyen ez az írás figyelmeztető Önök és mindazok számára, akik szolgálatban az italos pohárhoz nyúlnak.

Üdvözlettel
Szerényi József

FLOROVIT



Évekig tükörfényes a parkett a

FLOROVIT PARKETTLAKTÓL

Új vagy gondosan felsúrolt régi parkettára ecsettel vagy szivaccsal egyenletesen, vékonyan, legalább 2 rétegben kenjük fel. Gyorsan szárad, korszerű parkettlakk a FLOROVIT. 1 kg 24,— Ft, 10—12 m² parkett bevonására elegendő

70 éves a Haladás Férfikar

JUBILEUMI DALOSTALÁLKOZÓ SZOMBATHELYEN

Több, mint ezer dalos találkozójának színhelye volt 1966. június 18-án és 19-én a szombathelyi művelődési és sportház.

A kétnapos ünnepségre huszonöt együttest, köztük kilenc vasutas kórust hívtak meg a jubiláló szombathelyiek.

A hangverseny szombaton este 19 órakor kezdődött. A jubileumi műsort ünnepség előzte meg, melyen megjelent: *Szűcs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Kovács Antal*, a megyei pártbizottság első titkára, *Gonda György*, a megyei tanács elnöke, *Magyar Gyula*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető titkára, *Vámos József*, a városi pártbizottság első titkára.

Az ünnepeltek köszöntése

Szűcs Zoltán megnyitó beszédében méltatta a kórusok tevékenységét. Külön megemlékezett a jubiláló kórusról. *Szabó Antal elvtárs is köszöntötte az ünnepelteket és átadta az elnökség oklevelét, serlegét.* Ezután a megyei tanács részéről *Molnár Lászlóné* főelőadó, a járműjavító részéről pedig *Batta Ferenc*, a vállalat igazgatója köszöntötte a dalosokat, a jubiláló kórus minden volt, és jelenlegi tagját. Végül *Füzfai Imre* ismertette a nagyhírű és közkedvelt kórus hetven esztendejét.

„Aki a magyar dalt ápolja, terjeszti, az a magyar dalkultúrának tesz jó szolgálatot." E gondolat jegyében alakult meg a Haladás férfikar 1896-ban. Először 1907-ben szerepelt a kórus dalosversenyen Egerben, onnan a népdalcsoport első díjával tért haza. Az első világháború okozta kényszerű szünet után a kórus rövid időn belül országos hírnévre tett szert, s egymás után aratta sikereit; *1925-ben Sopronban, 1927-ben Szegeden, 1928-ban Kaposváron, 1929-ben Firenze, Nápoly. Velence és Milánó városokban csendült fel magyar dal a munkáskórus ajkán.* Székesfehérvárról elhozták az országos dalosverseny nagydíját, a Király-díjat, a vele járó ezüstszobrocska vándordíjjal, melv Tinódy Lantos Sebestyént ábrázolja. Ebben az esztendőben Szófiában vendégszerepelnek.

A kórus a felszabadulás óta lelkesen szolgálja a szocialista kultúra ügyét. Ott van minden nagyobb dalostalálkozón, minden kulturális megmozduláson. *Siófok, Budapest, Gyula, Miskolc, Nagykanizsa, Szolnok, Székesfehérvár. Sopron* és *Esztergom* városok voltak tanui sikereinek, 1962-ben lelkes és jó munkájukért megkapták a Szocialista kultúráért jelvényt.

Tíz vendégkórus a találkozón

Az ünnepség tíz vendégkórus fellépésével folytatódott. Másnap, vasárnap reggel, a Majakovszkij téren találkozott az 1200 részt vevő, s a közös számok elpróbálása után felvonultak a művelődési és sportház elé. *Ravadits István* főművezető itt elmondta dalostársi üdvözletét a jubiláló kórus nevében, majd *dr. Makra Sándor* Vas megye Tanácsa VB művelődésügyi osztályának népművelési csoportvezetője köszöntötte a dalosokat. Ezután felszalagozták valamennyi kórus zászlóját és Batta Ferenc elvtárs átadta az emléktárgyakat.

Lenyűgöző élményben volt része a délelőtti ünnepségen résztvevőknek. Az 1200 tagú összkar ajkáról egyszerre szállt fel a dal: Kodály—Berzsenyi: *Magyarokhoz* kórusdalát *Maklári József* Liszt-díjas karnagy vezényelte.

A hangverseny a művelődési és sportházban tovább folytatódott. A kétnapos dalostalálkozó minősítési eredményhirdetéssel végződött.

A szombathelyi Haladás és a Dunakeszi Járműjavító kórusa arany, a ceglédi vasutas vegyeskar, a nagykanizsai kórus, a székesfehérvári, a pécsi vasutas kórus és a Landler Jenő Járműjavító Testvériség férfikórusa ezüstkoszorús díjat kapott.

H. A.

Filmvetítés a váróteremben

Záhony állomás dolgozóinak mintegy 95 százaléka a környező községekből jár be. Szép számmal vannak olyan vasutasok, *akik naponta 30—40 kilométert is utaznak.* Mivel minden vonat indulását nem lehetett úgy megoldani, hogy a szolgálat letelte után a vidékiek nyomban utazhassanak, sok problémát okoz: *a bejáró dolgozók, hogyan, mivel töltsék el szabad idejüket.* Az elmúlt években megfelelő program hiányában *gyakori volt a munkaidő utáni italozás, kártyázás,* s még nagyobb volt azoknak a száma, akik céltalanul, semmittevéssel töltötték el az időt.

Ezen az állapoton a szakszervezeti bizottsággal közösen a művelődési otthon vezetősége segített. *Első lépésként az új felvételi épület tágas előcsarnokát használták fel filmvetítésre.* A műsort úgy állították össze, hogy az ne csak szórakoztató, hanem nevelő is legyen. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az érdekes, szórakoztató játékfilmek felüdülést jelentenek a napi munkában elfáradt dolgozóknak.

A bejáró vasutasok örömmel vették a szakszervezeti bizottságnak és a művelődési otthonnak ezt a kezdeményezését, s jóleső érzéssel nyugtázzák, hogy a szolgálati idő után is törődnek velük.

Németi Sándor
Záhony

Hangverseny a cseppkőbarlangban

Az Európa hírű *aggteleki cseppkőbarlangban* a Borsod megyei Idegenforgalmi Hivatal rendezésében a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar, *Rubányi Vilmos* érdemes művész vezényletével július 17-én vasárnap délelőtt 10 órakor zenekari hangversenyt rendez.

A természet által alkotott monumentális föld alatti csarnok színpadán különleges világítási effektusok mellett a szimfonikus zenekar a következő műsort adja elő: Erkel: *Himnusz*, Liszt: *Les Preludes*, Beethoven: *Egmont nyitány*, Berlioz: *Rákóczi induló.*

A hangverseny belépőjegye egy rövid barlangi túra árával együtt személyenként 25 forint.

Szorgalomból jeles

A Szakma ifjú mestere mozgalomnak Zalaegerszegen hagyományai vannak. Nagyon sok ifjú vasutas büszkélkedhet a Szakma ifjú mestere jelvény valamelyik fokozatával. *Tóth Aladár* és *Kósa István* jegyvizsgálók külön dicséretet érdemelnek.

Tóth Aladár 11 éve vasutas. Ez idő alatt kezelővizsgát, vonatvezető-vizsgát és gimnáziumi érettségit szerzett a Szakma ifjú mestere mozgalomban pedig a múlt években kapott bronz és ezüst fokozatú jelvényekhez *ebben az évben megszerezte az arany fokozatot is.*

Kósa István nemrég kapcsolódott be a Szakma ifjú mestere mozgalomba, a bronz fokozatú jelvényt már megkapta, s nagy szorgalommal tanul és végzi munkáját.

M. J.

Három évtized a zalai dombok között



Markos József

Markos József hosszú évek óta levelez a *Magyar Vasutassal.* Az utóbbi években kevés olyan lapunk jelent meg, amelyben ne találkoztunk volna az ő nevével. Sokszor fogott tollat, hogy a zalai vasutasok gondjairól, problémáiról írjon, mert hozzánk küldött soraiból mindig a segíteni akarás, az önzetlenség derült ki.

Markos József 36 évi szolgálat után, május végén nyugdíjba ment. *Harminc évet a zalai dombok között töltött el, mint utazó. Utoljára személyvonat-vezető volt.* Feljegyzései szerint — a három évtized alatt — 1 millió 400 ezer kilométert utazott. Szerette a vasutat, szerette a fiatalokat, sokat foglalkozott velük.

Munkahelyén a hivatalos búcsúztatás, a munkatársak baráti kézfogása már megtörtént. S most, amikor e sorokat olvassák, Markos József már nyugdíjas.

A vasúthoz és lapunkhoz azonban továbbra is hű marad, mert mint legutóbbi levelében írta: *„... azért ezután is tudósítok a zalai vidékről".*

Józsi bácsi leveleit, észrevételeit lapunk továbbra is várja.

Kezem intésével

I.

Ki ezrekkel tud ünnepelni, boldog
énekébe zárná a világot,
hogy lobogó, saját örömébe
olvassza, mint anyagot a lángok;
s ki ezrek szabad örömébe olvad,
tudja, sorsát hány sors-kar öleli,
mint e csillagot körül-futó vas-
és beton-utak fénylő ivei.

II.

Ezrek közül — külön — kit köszöntsek?
— Őt, aki rendez, ügyel s irányit,
az országos, lüktető vas-erek
elérnek minden gondolatáig.

Köszöntöm őt is, ki mozdonyt vezet,
álmosan tűzbe néz, a tűz vakit;
s nem tudja tisztán-frissen váltogatni
hosszú útakon meggyürt napjait.

S köszöntöm őt: zászlóval vigyázba
kiálló barnaarcú őrt — kezem
intésével, — ha nem is látja; s ő
áll — a vonatnak — ünnepélyesen.

Fazekas Lajos

A XVI. vasutasnap központi programja

Budapesten, a múlt évihez hasonlóan ebben az évben is a BVSC Szőnyi úti sporttelepén rendezik meg *a XVI. vasutasnap központi ünnepségét.*

A sportversenyek már július 9-én, szombaton délután megkezdődnek. A budapesti szolgálati helyek közötti röplabda, labdarúgó, asztalitenisz, és sakk-mérkőzésekre 14 órától kerül sor. Vasárnap fél 10 órai kezdettel a vasutasszakszervezet és a színészek labdarúgó-mérkőzésével folytatódik a program. *Ezután, 11,30 órakor, ünnepélyes külsőségek között avatják fel az új vasutas tiszteket.*

Délután a röplabda-pályán a BVSC, az Utasellátó és két meghívott női NB I-es röplabdacsapat küzd az első helyért, az uszodában bajnoki vízilabda-mérkőzés lesz, a BVSC és a Csepel Autó csapata között, majd a mérkőzés végén toronyugró bemutatót tartanak.

Szerepel még a délutáni sportprogramban atlétikai verseny, tornabemutató, kerékpáros üldözőverseny, repülő modellező bemutató, ökölvívó-mérkőzés és labdarúgó-mérkőzés is.

Kulturális rendezvényekben sem lesz hiány. Július 7-én, délután nyitják meg *a XVI. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást* a vasutasszakszervezet Népszínház utca 29. sz. alatti Központi Képzőművészeti Iskolájában. Július 10-én a Szőnyi úti kézilabda-pályán *vidám gyermekműsorra, ki mit tud versenyre kerül sor.* A vidám műsorban neves fővárosi művészek lépnek fel. Este 19,30 órától a vasutasszakszervezet központi szimfónikus zenekara és énekkara, az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házának népi együttese ad műsort. A műsorban felléptek: *Eszenyi Irma, Veres Éva, Domahidy László* és *Palcsó Sándor*, az Operaház magánénekesei, *Kürti Éva, Madarász Katalin* és *Bojtor Imre* magyarnóta énekesek. A szimfónikus zenekart *dr. Hamari András*, az énekkart *Tóth Béla* vezényli.

Az angol vasút – magyar szemmel

Amikor Ostendeben a belga vámtiszt olvashatatlan jelet rajzolt a bőröndünkre, s kezünkbe nyomott egy angol nyelvű űrlapot, ezzel egyben azt is jelezte: *engedélyt kaptunk arra, hogy felszállhatunk a belga hajóstársaság átkelő hajójára, amely Doverbe szállit bennünket.*

A hajó tömve. Hiszen egyetlen átkelőhely ez a vén Európa és Anglia között, amelyet az angol tergerész sztrájk meg nem bénított. *Óriás daruk emelik a csomagokat, bőröndöket, hogy a hajón ki-ki kiválassza a sajátját.* Európa szinte minden nemzetségének képviselője keveredik itt a tengerentúliakkal. Rövid hajókürtbömbölés, kötelek repülnek, gépek dohognak s hajónk méltóságteljesen távolodik a parttól. Aki csak teheti, a metsző szél ellenére a fedélzeten áll, hogy utolsó búcsút intsen a parton maradottaknak.

Az élelmesebbek ezalatt nyugszéket szereznek, amelyek támláján ott a felirat *„Gratis"*. Nem mindennapi előzékenység. *„Ingyen" szék egy hajó fedélzetén!*

Néhány perc, s máris a La Manche csatornán hajózunk. Hangszóró invitálja az étterembe a vendégeket, ahol belga pincérek díszes egyenruhában sürgölődnek. S a tízes számrendszerhez szokott európai először találja magát szemben a konzervatív Angliával. *Két pohár sör 3,6 + 3,6 = 7 shilling!?* Mert ugyebár 1 shilling az 12 penny. 20 shilling az 1 pound, 21 shilling az 1 guinea. (Ilyen pénz egyébként ma már nincs is. Jelenleg csak számolási egységként szerepel.) Ráadásul a legtöbb pénzdarabon nincs számozás, csak angol szöveg.

Három és félóra múltán feltűnnek *„Dover fehér sziklái"*. Rövid félóra és Anglia földjén vagyunk. Egy hordár szinte szó nélkül kapja ki kezünkből a bőröndöt. Egy számot nyom a markunkba, s szinte fut már, amikor utána kiáltjuk, hogy Londonba igyekszünk.

Az útlevél vizsgálatnál már szerepel a nevünk egy vaskos könyvben. A formaságok hamar lezajlanak: *méltónak találtattunk, hogy egy hónapnál nem hosszabb ideig Anglia vendégszeretetét élvezhessük.*

Dover vasútállomása volt első találkozásunk a vasúttal a vasút szülőhazájában. Kissé megleptek a látottak. *Alacsony, szűk kocsik, csak kívülről nyitható ajtókkal.* A folyosón két ember nem fér el egymás mellett. Pedig mintegy a pocakos európaiak idomához igazodva, kifelé domborodik a kocsi fala. *A kocsiban kényelmes ülés, a mosdóban, WC-ben forró és hideg víz.* A vészfék az ablak felett kifeszített 20 centiméter hosszú vízszintes lánc.

A vasúthálózat 90 százalékát még a XIX. században építették, a többit az első világháború után. Ez egy kicsit rá is nyomja bélyegét. *A hegesztett sínek, modern biztosító berendezések, Diesel-mozdonyok mellett régi kocsik, régi állomásépületek. Aránylag kevés a villamosított vonal.* A közlekedési ágak közötti öldöklő verseny ellenére is jól tartja magát a vasút. A belső teherárú forgalomnak 60—65 százaléka esik a vasútra.

Percnyi pontossággal vágunk neki a London felé vivő útnak. Gyorsan robogunk. Alagút alagút után. S mint az angliai utakon, a vasúton is balra hajts van.

Közben valaki a bőröndjét keresi. Kísérőnk nyugtatja, *„nálunk csak vonatokat rabolnak ki és a Rimet Kupát veszik át megőrzésre"*. Igaza van, néhány perc múlva megkerül a csomag.

Hegesztett síneken robogunk. Nem egy helyen háromnégy sínpár fut egymás mellett. A magyar szemnek aprócskának tűnő kéttengelyes teherkocsik ácsorognak az állomásokon.

Rövidesen szinte az egész kupé álomra szenderül. Arra ébredünk, hogy valaki gyengéden felrázogat. A vonat áll. Kísérőnk elnézést kért, hogy menetrenden kívül megállt a vonat, s emiatt nem érkezünk pontosan Londonba. *Ami a menetrenden kívüli megállást illeti, szinte otthon éreztük magunkat. Csak az udvariasságnak e magas foka lepett meg bennünket.* Az igazsághoz tartozik, hogy ennek ellenére pontosan érkeztünk.

London, Victoria pályaudvar. Taxi taxi után, benn a csarnok alatt. Félóra múltán mi is szerzünk egyet. A vasutasok fekete egyenruhát viselnek. Mindegyik sapkáján egy fémtáblácska jelzi a beosztást. Hordárok rohannak, furakodnak, utat vágnak a tömegben. Megannyi cilinder és keménykalap.

Tovább utaztunkban nem mindennapi élmény volt találkozni Stockton állomáson, azzal a szerelvénnyel, amellyel 1825-ben Stephenson az első utat megtette Stockton és Darlington között.

A pályán dolgozó munkások vállán vállvédőszerű sárga vászon. Figyelmeztető a mozdonyvezetők részére.

Mivel vasutasok között vagyunk, természetesen a legtöbb szó a vasútról esik. Örömmel újságolják, *hogy áprilisban nem volt halálos balesetük.* Ezt csúcseredménynek tekintik, de mint mondják, nincs okuk a derülátásra, ha figyelembe vesszük, hogy tavaly 106, 1964-ben 105, azt megelőző évben pedig 125 volt a halálos balesetek száma. A múlt évben a dolgozók 38,3 ezreléke szenvedett egy napon túl gyógyuló balesetet a vasúton.

A szűk étkezőkocsiban, ha lehet, még a belgáknál is díszesebb egyenruhájú pincérek szolgálnak fel boszorkányos gyorsasággal. A kiadós ebéd után *az első pohár bort a királynőre ürítjük.* A királynőre, aki a Brit Nemzetközösség feje, a hadsereg főparancsnoka, összehívja és feloszlatja a parlamentet, kinevezi a miniszterelnököt és a minisztereket. Mindezek ellenére azonban csak uralkodik, de nem kormányoz. A tényleges hatalmat *„Őfelsége kormánya" gyakorolja.* A királynő mellett működik a körülbelül 300 tagú titkos tanács, mint a legfelső jogi bizottság, amelyben részt vesznek a királyi család és a kabinet tagjai, a legfelsőbb bírák és egyéb kinevezett személyek. De tényleges kormányzati funkciója ennek sincs. Mint ahogyan *Nagy-Britanniának irott alkotmánya sincs.* Az alkotmányt parlamenti határozatok, törvények, alkotmányi szokások és bírósági döntések összessége helyettesíti.

Anglia nemcsak a vasútnak, hanem a futballnak is őshazája. *A közelgő világbajnokság lázában ég szinte az egész ország.* Abban valamennyien megegyeznek, hogy Anglia nyeri a világbajnokságot. A helyezéseket latolgassa más.

A brit vasutak is lázasan készülődnek a nagy eseményre. *50—80 ezer külföldi látogatót várnak a küzdelmekre. Növeli a nehézséget, hogy a világbajnokság éppen a nyaralási idény három forgalmas hetében veszi igénybe a vasutat, amikor a kapacitás szinte a végsőkig le van kötve egyébként is.* A vasút és a szervező iroda mindent megtesz, hogy az utazási igényeknek megfeleljenek.

A brit vasutak egy 20 oldalas brosúrát küldött szét a világ minden tájára. Az ismertető részleges felvilágosítást ad a menetrendről, a viteldíjakról London és a vidéki mérkőzésközpontok vonatkozásában.

Rövidesen eldől, ki tippelt helyesen. Az is bebizonyosodik, hogy *jól felkészült-e az angol vasút a nem mindennapi forgalomra.* De ezek múló dolgok. Az viszont a jövő már, hogy a vasút őshazájában lázas ütemben folyik a korszerűsítés, elsősorban a biztonság fokozása. *Vita vitát követ a vasút jövőjéről, gazdaságosabbá tételéről, hegemóniájának megőrzéséről.*

Gulyás János

NÉGYEN AZ ÉLVONALBAN

Bemutatjuk a vasutas női sakkmestereket

Nyolc magyar és hat külföldi női sakkmester részvételével június 25-én nemzetközi egyéni sakkverseny kezdődött Budapesten.

A nyolc magyar versenyző között négy vasutasversenyző is helyet kapott. *Sillye Jenőné* és *Honfi Károlyné* a budapesti igazgatóság, *Kmetovics Erzsébet* és *Veröczi Zsuzsa* pedig a Vasútépítő Törekvés sakkcsapatának a tagja.

A négy női sakkmester közül hazai és külföldi eredményeit tekintve

SILLYE JENŐNÉ

a legismertebb. *Háromszor nyert magyar bajnokságot.* 1965-ben a második helyen végzett.

Sillyéné a nemzetközi versenyeken megállta a helyét. *Az 1957. évi női sakkolimpián a magyar női csapat tagjaként a legtöbb pontot ő szerezte.* (A magyar csapat egyébként ezen az olimpián a



negyedik helyen végzett.) Sillyéné 1957-ben és 60-ban világbajnoki zónaversenyen is szerepelt és Krakkóban 5—6., Sinaiban pedig 8. lett. 1957-ben Leningrádban *legyőzte Rubcova volt női világbajnokot is.* 1951 óta a Vasúti Főosztály gazdasági hivatalában dolgozik.

HONFI KÁROLYNÉ.



1961-ben nyert magyar bajnokságot. Azóta kétszer lett második. Többször szerepelt külföldön is. Jugoszláviában egyéni versenyeken, a Szovjetunióban és Lengyelországban pedig csapatversenyeken vett részt. *Női sakkmestereink közül Honfiné rendelkezik a legnagyobb önbizalommal.* Ez már sok nehézségeken átsegítette. Harcos, küzdő sakkot játszik, és nagyon sokat foglalkozik elméleti tanulmányokkal is. Honfiné a MÁV Anyagvizsgáló Főnökségen vízügyi csoportvezető mérnök.

KMETOVICS ERZSÉBET



már 15 éves korában elsőosztályú versenyző volt, később mesterjelölt és az 1963. évi bajnoki szereplése alapján a sakkszövetség elnöksége *mesteri címmel tüntette ki.* Jelenleg az Eötvös Loránd Tudományegyetem hallgatója. *1965-ben negyedik lett a magyar bajnokságban.*

VERŐCZI ZSUZSA



a legfiatalabb, *17 éves. Már 1960-ban általános iskolai bajnokságot nyert.* 12 éves korában bekerült a magyar női bajnokság középdöntőjébe, két évvel később I. osztályú minősítést szerzett, 1963-ban pedig mesterjelölt lett. *Kétszeres országos ifjúsági bajnok, kiváló tanuló,* középiskolai tanulmányainak elvégzése után a vasútnál szeretne dolgozni.

Sillye Jenő
sakkmester

Sport

A MÁSODIK HELYEN VÉGEZTEK

Az USIC *(Nemzetközi Vasutas Sportszövetség)* az NDK-beli Eisenachban rendezte meg a vasutas sportolók nemzetközi országúti kerékpáros bajnokságát. A magyar színeket *Juszkó, Horváth* és *Pataki,* a BVSC versenyzői képviselték.

A magyar versenyzők az erős nemzetközi mezőnyben is megállták helyüket. Külön említést érdemel a gazdag versenyző múlttal rendelkező *Juszkó János teljesítménye, aki az egyéniben második helyen végzett.*

Eredmények: Csapatversenyben az NDK végzett az első helyen, megelőzve Magyarország és a Szovjetunió csapatát. Egyéniben 1. *Mickein* (NDK) 3:57:24, 2. *Juszkó János* 4:00:25, 3. *Zannier* (Franciaország), ... 9. *Horváth.* ... 12. *Pataki.*

Nagy erőpróba előtt a vasutas birkózók

Nagyszerű múltra tekint vissza a magyar vasutas birkózó sport. Az 1930-as évek elejétől nagy szerepet játszik a magyar birkózó sportban. Az igazi *„aranykor"* a felszabadulás után következett be. *Bóbis Gyula* 1948-ban a londoni olimpián arany, *Szilvássy Miklós* ezüstérmet nyert, aztán Helsinkiben *Szilvássy* aranyra váltotta fel az ezüstöt és *Hódos Imre* is elhozott a finn fővárosból egy aranyérmet. A különböző világbajnokságokon is ragyogóan képviselték hazánk színeit a vasutas birkózók. A ceglédi *Gál József* Stockholmban első lett, *Bóbis* és *Kovács Gyula* a második, a debreceni *Németi Gyula* a harmadik helyen végzett.

Ez lenne hát a múlt. de lássuk a jelent...

Ezüstérem az Európa-bajnokságon

— Kétségtelen, hogy 1950 után megtorpanás következett — mondja *Pintér István,* aki mint edző 1947 óta vezeti, irányítja a BVSC birkózó szakosztályát.

— Az egykori nagyok közül sokan visszavonultak a helsinki olimpia után, legtöbbjükből edző lett. Még így is nyugodtan mondhatjuk, hogy az országban működő 16 vasutas birkózó szakosztály változatlanul jelentős helyet foglal el a magyar birkózó sportban. Sok tehetséges fiatal nevelődött fel szakosztályainkban, akiket azután jobb anyagi lehetőségek biztosításával más egyesületek igazoltak át. Szinte minden nagy egyesületben találkozunk olyan birkózókkal, akik nálunk, a vasutasoknál nevelkedtek.

A BVSC ifjúsági csapata legutóbb *négyszer egymás után nyert országos csapatbajnokságot.* Azt hiszem, ehhez nem kell különösebb magyarázatot fűzni. Idén a fiatal *Steer Antal* örvendeztette meg a magyar sportközvéleményt az esseni Európa-bajnokságon elért ezüstérmével.

— Nem vagyunk elégedetlenek — folytatta a kitűnő edző — *de azért úgy érezzük, hogy több támogatást érdemelnénk.* A katonaságtól leszerelő fiataljaink rendszerint más egyesületbe mennek, mert nem tudunk a számukra megfelelő beosztást biztosítani. *Még szerencse, hogy a szakszervezet megérti nehézségeinket, és gyakran segít gondjainkon.* Ez történt például legutóbb Hornyák és most Steer esetében is.

A válogatott már kialakult

A „tarhonyapirító" nyári melegoen is kemény munka folyik: a vasutas birkózók az USIC (Nemzetközi Vasutas Sportszövetség) szeptember 3-án és 4-én Finnországban sorrakerülő versenyére készülődnek. Ezen a nagyszabású nemzetközi eseményen idén is mintegy 14—15 ország legjobb vasutas birkózói vesznek részt. Kialakult már a vasutas válogatott is, ha nem jön semmi közbe, lepkesúlytól felfelé az alábbiak képviselik a magyar vasutas birkózósport színeit: *Ölveti* (DVSC), *Balogh* (Szolnoki MÁV). *Csepela* (Törekvés), *Steer* (BVSC), *Kovács S.* (Szegedi VSE), *Pintér* (BVSC), *Kovács J.* (DVSC), *Reznák* (Ceglédi VSC). Ölveti és Steer különösen nagyszerű lehetőséget kap az USIC-versenyre való felkészüléshez, miután mindketten részt vettek a toledói világbajnokságon is.

Hivalkodás nélkül, szerényen beszél Pintér István az első félévben elért eredményekről is. 1966 első hat hónapjában 47 versenyen vettek részt tanítványai, a BVSC birkózói. *A 47 verseny során 38 első, 37 második és 21 harmadik helyezést értek el.* Vitathatatlan, hogy ez a „mérlegelés" már maga is felér egy értékes győzelemmel.

V. J.

Hajrá, Simonyi család!

Nem mindennapi labdarúgómérkőzésre került sor június 20-án Miskolcon a Népkerti Sportpályán. *A Miskolci MÉMTE öregfiúk és a Simonyi-család mérte össze tudását.* A legifjabb Simonyi 16 éves, a MÉMTE labdarúgója, a legidősebb Simonyi a hajdani idők híres labdarúgója, aki megjárta a külföldet, s játszott a francia Lille, Socheaux, Red Star csapataiban is, 52 éves.

A Simonyi családban tehát regi hagyományai vannak a labdarúgásnak, hiszen a család valamennyi férfitagja, kivétel nélkül labdarúgó és évtizedeken keresztül a Miskolci Vasutas Sportklubban játszottak, illetve játszanak. *A mérkőzés külön érdekessége volt, hogy a pályát körülvevő labdaszedő gyerekek is a Simonyi családhoz tartoztak.*

A labdarúgó-mérkőzés 1:1 arányú döntetlen eredménnyel végződött. A 0:0 félidő után először *Csorba II. János,* a MÉMTE labdarúgója talált hálóba, majd nem sokkal később *Simonyi Ferenc,* az MVSC, a Debreceni Honvéd, a DVSC és a BVSC volt labdarúgója egyenlített.

Vasutas szívvel

A Varsó—Budapest—Bukarest—Constanta között közlekedő gyorsvonat tempósan haladt ki a Nyugati pályaudvarról. Már csak a vége látszott, amikor egy csapat nő és férfi kétségbeesett kiáltozással futott a szerelvény után. Persze hiába, mert az pillanatok alatt eltűnt az Élmunkás híd alatt. Mint később kiderült, egy lengyel vasutas társaság — nyolc nő és két férfi — a 73. sz. hálókocsiból maradtak le, mert levelezőlapokat és kisebb ajándéktárgyakat vásároltak a pályaudvari IBUSZ pavilonban.

A riadalom óriási volt!

A nők szeméből sűrűn peregtek a könnyek. Útleveleiket, menetjegyeiket, csomagjaikat, pénzüket elvitte a vonat. Ijedtükben taxit, repülőgépet emlegettek.

A Nyugati pályaudvari vasutasok összedugták fejüket. Az egyik Szolnokot hívta telefonon azért, hogy a társaság többi hét tagját értesítse a lemaradásról, meg arról, hogy Biharkeresztesen szálljanak le és ott várják meg az esti gyorsvonattal induló lemaradtakat.

Úgy is lett...!

A többi, ami ezután történt, már vígabban pergett. A helyettes főnök — Szeibert István — tiz ebédjegyet vásárolt számukra az üzemi konyhán. Egy másik vasutas elkísérte a társaságot — kívánságuk szerint — a Margitszigetre.

Délben már nyoma sem volt a könnyeknek. Jóizűen ették — oda se a borsnak és paprikának — a húslevest és sertéssültet. Délután a Parlamentet és környékét tekintették meg. Este, közös adakozásból friss krinolin, vaj és kenyér volt a vacsora.

Amikor azután az 508-as gyorsvonat elindult, tíz hálás ember, tíz lengyel vasutas intett búcsút, szemükben a hála könnyeivel, azoknak a magyar kollégáknak, akik vasutas szívvel nyújtottak segítséget.

g. j.

HÍREK

— **Tapasztalatcsere.** A nagykanizsai és a veszprémi pályafenntartási főnökség műszaki szocialista brigádja Veszprémben találkozott. A tapasztalatcsere keretében a két brigád megtekintette a Hajmáskér—Pétfürdő közötti vágánykorszerűsítési munkálatokat. A vendégek ott láthatták a veszprémiek által tökéletesített ívszabályozási módszer alkalmazását.

— Sikeresen fejezték be az 1965—66-os oktatási évet a Hámán Kató Fűtőházban. A beiskolázott 104 vasutasból 101 tett vizsgát. 1962-től 378-an végezték el az általános iskola nyolc osztályát, 75-en pedig középiskolai érettségit szereztek.

— Önkéntes véradó napot tartottak a szombathelyi járműjavítónál. Az üzem dolgozói közül 169-en adtak életet mentő vért.

— Befejeződtek a Szakma ifjú mestere mozgalom vizsgái Debrecen állomáson. Negyvenkilenc fiatal közül 7 arany, 11 ezüst, 10 pedig bronz fokozatú jelvényt kapott. A debreceni fiatalok mestermunkáiból 4-et Balatonalmádiban is kiállítottak.

— Május óta közbeváltással dolgoznak a kocsirendezők, a forgalmi szolgálattevők és a váltóőrök Szeged rendezőpályaudvaron. A közbeváltás bevezetését az állomás kollektívája örömmel üdvözölte.

— Hat ezüst- és négy bronzjelvény talált gazdára a Szakma ifjú mestere mozgalomban részvevő fiatalok között Hatvan állomáson. A jelvényt szerzett fiatalok többsége az utazók közül került ki.

— Hat kitérő csoportot készítettek soronkívül KISZ-védnökséggel a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV fiataljai, a győri és a miskolci házgyáraknak. A kitérőket már rendeltetési helyükre szállították.

— **A kongresszusi versenyben** derekasan helytállnak Nyékládháza állomás dolgozói. Az év első öt hónapjában a bázisidőszakhoz viszonyítva 18 százalékkal több árut szállítottak el. A kocsik jobb kihasználásával 1580 vasúti kocsit takarítottak meg. Az élüzem célkitűzéseket minden szinten túlteljesítették. A versenyben Ágoston József forgalmi szolgálattevő brigádja jár az élen.

— Az Egyesült Államokban a vasúti kocsik ágytokjainak ellenőrzésére infravörös sugárzás felhasználásával olyan berendezéseket használnak, melyek közül egyik magának az ágytoknak, a másik a kerékagynak a hőmérsékletét méri. Az előbbinek az optikai részét úgy állítják be, hogy a mellette elhaladó vonat ágytokjainak infravörös sugarai felmelegítsék az elektromos „hídba" bekapcsolt termisztort. A másik berendezés is hasonló elven működik, de optikai rendszere a jelzéseket, a pálya hosszában és a fény oldalához viszonyítva adja.

— Hatvan állomás Haladás szocialista brigádja június 29-én megtekintette az Országházat. A parlamenti látogatásra — amelyre a szakszervezeti bizottság szervezésében került sor — a brigádtagok hozzátartozóikat is elvitték.

— **Munkavédelmi zenés, táncos kabaréműsort rendezett** a Debreceni Járműjavító Ü. V., az üzem művelődési otthonában. A műsorban neves fővárosi művészek, többek között Lórán Lenke, Vay Ilus, Csikós Rózsi szerepeltek. A műsor keretében került sor az üzem szakszervezeti bizottsága által kezdeményezett munkavédelmi totószelvények kiértékelésére is. 13+1 találatot Demjén Pál, a VI-os műhelybizottság munkavédelmi őre ért el.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Hoffmann József Veszprémvarsány, Bognár Károly Tapolca, Markos József Zalaegerszeg, Czeglédi Sándor Debrecen, Felvégi István, Hámán Kató, fth., Ugiyai Sándor Nyékládháza, Kovács István Szombathely, Szűcs Ferenc Hatvan, Hábel György Miskolc, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kiss Lajos Alsóőrs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula, Gyurkovics Ferenc Békéscsaba, Baja fűtőház dolgozói, Handa István Pécs: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Névtelen és cím nélküli levelekkel nem foglalkozunk.

A Hivatalos Lapból

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

24. számból: 107 966/1966. I/3. C. A vasútalkalmassági és egészségvédelmi orvosi vizsgálatokkal kapcsolatos eljárásokat szabályozó A. 2. sz. Utasítás egyes rendelkezéseinek hatályon kívül helyezése és módosítása.

112 614/1966. I/4. C. Jövedelemadó levonása biztosítási jutalékból és jutalomból.

25. számból: 104 230/1966. I/3. C. Az új általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály alkalmazása és az ezzel kapcsolatos feladatok végrehajtása.

114 197/1966. I/4. C. Utasbalesetbiztosítások végrehajtására vonatkozó rendelkezések módosítása.

Felhívás

— Azok a volt pályamesteri tanfolyam hallgatók, akik 1951 augusztusában Miskolcon végeztek, a 15 éves találkozó megrendezésének végett címüket augusztus 15-ig közöljék: Szántai Alajár, vagy Szabó Lajos Pápa Pft. Főnökség, Devecseri Vérlanúk útja 26.

— Az ötéves találkozó megrendezése céljából ugyanerre a címre írjanak azok, akik 1961-ben Budapesten elvégezték a pályafenntartási technikum levelező tagozatát.

— A Vasúti Tisztképző 1930/1931 évben végzett hallgatói 1966. július 16-án, szombaton este 18 órakor tartják 35 éves találkozójukat az Üttörő Vasút Széchenyi-hegy állomás Utasellátó éttermének helyiségében. Dr. Endes Lajos és Lavotha János.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—873
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

A VASUTASNAPON



Igazgatósági ellenőrök: — Ma mi is munkával ünnepelünk!



— Ne tessék szemetelni! Most sepertünk!
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM Ára 40 fillér 1966. JÚLIUS 18.



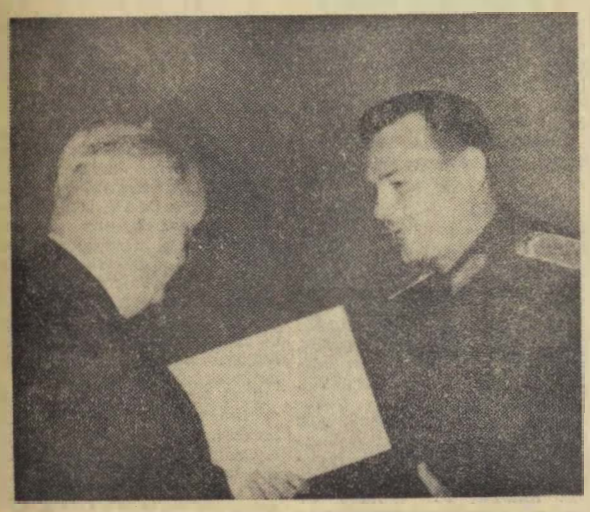
220 új tisztet avattak a Szőnyi úton

(Riport az 5. oldalon.)

(Almási László felvétele)

Ünnepségek a XVI. vasutasnap alkalmából

162-en részesültek kiváló vasutas, 307-en érdemes vasutas kitüntetésben



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kiváló vasutas kitüntetéseket

(Németh Gyula felvétele)

A XVI. vasutasnap alkalmából a vasúti munkában kiemelkedő eredményt elért dolgozóknak július 9-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében megtartott ünnepségen adták át a kiváló vasutas kitüntetéseket.

Az ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Kozári József*, az MSZMP KB osztályvezetője, *dr. Bakos Zsigmond*, a VI. kerületi Pártbizottság első titkára és *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget Rödönyi Károly miniszterhelyettes nyitotta meg. Bevezetőjében köszöntötte a meghívott vendégeket, a vasúti munka élenjáróit, majd átadta a szót dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszternek.

— *Örömmel teszek eleget annak a kötelezettségemnek, hogy a vasúti munkában derekasan helytállt dolgozóknak átadjam a kiváló vasutas kitüntetést* — mondotta bevezetőjében —. *A vasút, amelynek korszerűsítésére az utóbbi időben nagy összegeket fordított kormányzatunk, mind jobban, eredményesebben tesz eleget kötelezettségeinek. A vasutasok jó munkáját bizonyítja, hogy az első félévben is maradéktalanul kielégítették a szállítási igényeket.*

A miniszter ezután a vasút jövőjéről beszélt. Hangsúlyozta: *az elkövetkezendő években a vasútra rendkívül nagy feladatok várnak.* Ennek megfelelően továbbra is tervszerűen halad a vonó- és vontatott járműpark korszerűsítése. Nagyot lépünk előre a hézagnélküli pályák építésében is. Felhívta a figyelmet, hogy a korszerű technika kezelésére olyan vasutasokat kell nevelni, akik értik feladataikat, akik szeretik a vasutat, szeretik szocializmust építő hazánkat.

Befejezésül a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vezetése és a MÁV Vezérigazgatósága nevében *megköszönte a kitüntetettek eddig végzett jó munkáját, s a további feladatokhoz sok sikert, jó egészséget kívánt valamennyi vasutasnak.*

Az ünnepi beszéd elhangzása után dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter 162 dolgozónak adta át a kiváló vasutas kitüntetést.

Az érdemes vasutas kitüntetéseket az igazgatóságoknál rendezett vasutasnapi ünnepség keretében adták át az arra érdemes vasutasoknak.

A *budapesti* igazgatóságnál július 8-án, pénteken délután került sor a kitüntetések átadására. Az ünnepségen jelen volt *Mészáros Vilmos*, az MSZMP budapesti pártbizottságának munkatársa, *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, és *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes.

A ünnepséget *Parti József*, a vasutas-szakszervezet budapesti bizottságának titkára nyitotta meg. Üdvözlő szavai után *Csamangó Henrik* főigazgató köszöntötte az érdemes vasutasokat, majd átadta részükre a megérdemelt kitüntetést.

A *miskolci* igazgatóság dolgozói *Sárospatakon* ünnepelték a XVI. vasutasnapot. A részvevők megkoszorúzták a szovjet hősi emlékművet, majd *dr. Pásztor Pál* az igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet, amely után 29 dolgozónak adta át az érdemes vasutas kitüntetést. Az ünnepségnek csehszlovák vasutas vendégei is voltak.

A *debreceni* igazgatóság *Debrecen* állomás nagy oktatótermében rendezett ünnepséget a vasutasnap alkalmából. *Tóth János*, az igazgatóság vezetője méltatta a XVI. vasutasnap jelentőségét, majd 31 dolgozónak adta át az érdemes vasutas kitüntetést. Az ünnepség után a *debreceni MÁV szimfonikusok* és a *debreceni Csokonai Színház* művészei hangversenyt adtak.

Szegeden a vasutasnapi ünnepségekre *24 tagú szabadkai vasutasküldöttség is érkezett.* A jugoszláv vasutas vendégek részt vettek a közös rendezvényeken és baráti eszmecserét folytattak magyar kollégáikkal.

Pécsett dr. Szabó Tibor, az igazgatóság vezetője köszöntötte az igazgatóság központi ünnepségére meghívott dolgozókat. Rövid ünnepi beszéde után átadta az érdemes vasutas és a kiváló dolgozó kitüntetéseket.

Szombathelyen *Szegedi Nándor* az igazgatóság vezetője méltatta a vasutasnap jelentőségét, majd az ünnepség végén 27 dolgozónak adta át az érdemes vasutas kitüntetést.

Az igazgatóságok májusi teljesítménye

A vasút májusban is kielégítette a szállítási igényeket. A minőségi munkára jellemző műszaki-gazdasági mutatók eredményei is kedvezőek voltak. *A bevételt hozó teljesítmény, a fizetőképzett tonnakilométer hálózati szinten 101,32 százalékra alakult.*

Az 1966. első félévi eredmények az előzetes értékelés alapján lényegesen kedvezőbbek a bázis időszaknál.

A vasúti közlekedés és ipar éves vállalásait részarányosan teljesítette.

Az igazgatóságok teljesítményét vizsgálva májusban a *pécsi* és a *debreceni* igazgatóság teljesítményeinél történt a célkitűzésekhez képest elmaradás. *A minőségi mutatók azonban ennél a két igazgatóságnál is kielégítően alakultak.*

Az összesített eredmények alapján az igazgatóságok májusi teljesítménye százalékban kifejezve az alábbiak szerint alakult:

	Összteljesítmény	Jutalom
Budapesti igazgatóság	102,55%	319 000 Ft
Debreceni igazgatóság	100,55%	58 600 Ft
Miskolci igazgatóság	102,99%	110 000 Ft
Pécsi igazgatóság	99,76%	—
Szegedi igazgatóság	102,74%	110 000 Ft
Szombathelyi igazgatóság	102,52%	109 300 Ft
Hálózat	102,43%	706 900 Ft

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az igazgatóságok versenyének jelenlegi formája hatékony ösztönzést biztosít a szállítási feladatok gyorsabb és gazdaságosabb végrehajtásához.

Szeptember elsejétől

új szállítási szerződés lép életbe

A forradalmi munkás-paraszt kormány ez év februárjában megjelent rendelete az új gazdasági mechanizmus szellemében szabályozta a vállalatok közötti anyagbeszerzésekkel kapcsolatos szállítási szerződések rendszerét.

Ez az új szerződési rendszer a vasút területén különösen fontos, hiszen

évente mintegy 5 milliárd forint értékű fenntartási és egyéb üzemanyagot szerez be a vasút.

Nem közömbös tehát, hogy ezzel a nagy értékű anyagmennyiséggel hogyan gazdálkodnak a MÁV vállalatai, anyagbeszerzői.

A szállítási szerződésekről szóló kormányrendelet már kidolgozott végrehajtási utasítását a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a vasút szakemberei, a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedési tagozatának rendezésében az elmúlt napokban vitatták meg. *Az új szállítási szerződés rendszere rendkívül fontos intézkedése a gazdasági mechanizmus reformjának előkészítésére.* Ezen a szakmai megbeszélésen *dr. Somfalvi István*, az Anyagellátási Igazgatóság főelőadója is részt vett. A tanácskozás befejeztével tőle kértünk rövid információt.

— *Ez az új szerződéses rendszer* — mondta dr. Somfalvi István —, *a szükségletkielégítés elvén alapszik, és megadja a lehetőséget a terv és a szerződés eddigi merev, formális összekapcsolásának feloldásával olyan beszerzések lebonyolítására, amellyel mind ez ideig egyetlen vállalat sem élhetett.* Egyszóval minden kényszer nélkül a legegyszerűbb kereskedelmi módszerek alkalmazásával végezhetjük az anyagbeszerzéseket. Nem kötnek többé már bennünket a rendeletek, a paragrafusok olyan mereven és szigorúan, mint eddig.

— *Nagy jelentőségű a rendelet árakkal kapcsolatos intézkedése is* — folytatta —, *hiszen mód van az úgynevezett fix ár, szabad ár és maximált ár alkalmazására is. Teljesen új, a megegyezéses árak rendszerének kiterjesztése, a felár és az árengedmény lehetőségeinek kiaknázása.* Ezek a kereskedelmi módszerek már szinte teljes önállóságot biztosítanak a gazdasági szerveknek, vállalatoknak. Ezeket az előnyöket a vasút anyagbeszerzőinek, anyagellátási szakembereinek is feltétlen ki kell használni.

Ismeretes, hogy a harmadik ötéves tervben a vasút jelentős mennyiségű Diesel- és villamos mozdonyt kap.

Az egyre növekvő járműpark üzemeltetéséhez azonban folyamatos és jól megszervezett anyag- és alkatrészellátás szükséges.

Ha ezt az új szállítási szerződést jól alkalmazzák, akkor az anyag- és alkatrészellátással fennakadás nem lehet.

Itt említjük meg azt, hogy az Országos Tervhivatal a közeljövőben szabályozza majd a szerződéskötési kötelezettséggel terhelt termékek körét. Reméljük, hogy az alkatrészellátás — ami eddig nagyon sok gondot okozott a MÁV-nak — ebben a kiadásra kerülő OT-utasításban már megnyugtató módon lesz rendezve.

A szállítási szerződésekről szóló kormányrendelet vasútra vonatkozó részét a szakemberek tehát megvitatták, s most terjesztik mindezt jóváhagyásra a legfelsőbb vezetés elé. *Az új tervezet 1966. szeptember elsején lép életbe.*

Szerényi

NAPIRENDEN:

a szilícium-félvezetőkkel felszerelt vasúti berendezések

Az OSZZSD keretében évek óta foglalkoznak a vasúti villamosvontatás egyik újabb fontos alkatrészének, a félvezetőknek műszaki és gazdasági problémáival. A témát már harmadik éve vizsgálják a tagvasutak. A legutóbbi budapesti értekezleten részt vettek a *Szovjetunió, Lengyelország, a Német Demokratikus Köztársaság, Bulgária, Csehszlovákia és Magyarország* vasútjának képviselői.

A félvezetők problémáit két szempontból vizsgálják: *egyfelől felhasználásuk módját a villamosmozdonyokon, másfelől a villamos alállomásokon.*

Az OSZZSD budapesti értekezletén *a szakemberek a félvezetők gyártásával kapcsolatos igényeket egyeztették.* Az értekezlet foglalkozott ezenkívül a félvezetők védőberendezéseinek egységesítésével, az alkalmazott transzformátorok műszaki paramétereinek kidolgozásával.

Tekintettel arra, hogy a szilícium félvezetők ipari előállítása igen drága, *fokozott figyelmet kell fordítani a vasutaknak az ilyen berendezések élettartamának meghosszabbítására.*

A budapesti értekezleten azok a vasutak, amelyek egyenárammal villamosították vonalaikat — ilyen a szovjet, lengyel és csehszlovák vasút — megtárgyalták a villamos alállomások működtetési lehetőségeit is.

Az értekezlet külföldi részvevői köszönetüket fejezték ki a Magyar Államvasútaknak, hogy lehetővé tette hazánkban a konferencia megtartását.

b. i.

Új orvosi rendelő

Új üzemorvosi rendelőt kapott a Debreceni Járműjavító Ü. V. A több mint egymillió forintos költséggel épült modern létesítményt *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára július 5-én ünnepélyesen adta át az üzem dolgozóinak.

Az építkezéshez a vasutasszakszervezet *a félszázalékos önkéntes támogatási alapból 760 ezer forintot juttatott, míg a vállalat 300 ezer forinttal támogatta az építkezést*, az üzem dolgozói pedig több mint 60 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek.

A társadalmi munkában különösen a VIII-as KISZ-alapszervezet fiataljai tűntek ki. *Pálfi József* lakatos 45 óra, *ifjú Matkó László* lakatos 31 óra, *Ocskó Lajos* 27 óra társadalmi munkát végzett.

A vasút egészségügyi hálózatában eddig 130 üzemorvosi rendelő működött, s ez a debreceni a 131.

Az új rendelő 22 helyiségből áll, ahol a legmodernebb egészségügyi követelményeknek megfelelően gondozhatják és kezelhetik a járműjavító betegeit.

Volosinovszki János



A debreceni járműjavító új üzemi orvosi rendelője

(Seres József felvétele)

Szakszervezetünk központi vezetőségének IRÁNYELVEI

a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásának javítására

A SZOT XX. és szakszervezetünk VI. kongresszusa, valamint a központi vezetőség 1964. június 12-i határozatának végrehajtása során *jelentős eredményeket értünk el a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásában.* Bővültek a társadalombiztosítási szolgáltatások, fejlődött az egészségügyi ellátás, az egészségügyi hálózat. Számban és felkészültségben egyaránt *gyarapodott a társadalombiztosítási aktivista hálózat, hatékonyabbá vált munkájuk.* Ezek is bizonyítják, hogy a szakszervezet képes a vasutas dolgozók és családtagjaik társadalombiztosítási ügyeinek irányítására és az ezzel kapcsolatos feladatok ellátására.

A SZOT 1965. szeptember 17—18-i ülésén értékelte a szakszervezetek társadalombiztosítási tevékenységét. Határozatot hozott a munka további javítására, a hiányosságok felszámolására. A határozat alapján és a sajátos vasutasproblémák szem előtt tartásával a következő célkitűzéseket kell megvalósítani.

1. A társadalmi munka hatékonyságának növelése;
2. A törvényesség biztosítása, a szabálysértések megakadályozása, az ügyvitel és a jogszabályok egyszerűsítése;
3. A betegellátás és a dolgozók egészségvédelmének javítása, a segítségnyújtás színvonalának emelése.

A célkitűzések elérése érdekében a központi vezetőség a középszervek, a szakszervezeti bizottságok és az aktivisták tennivalóit a következőkben szabja meg:

TERÜLETI BIZOTTSÁGOK

— Foglalkozzanak rendszeresen az igazgatósághoz tartozó dolgozók *társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetével.* Az igazgatóság területére kiterjedően végrehajtandó tennivalókat az érdekelt megyei bizottságokkal tárgyalják meg és összehangolt intézkedéseket tegyenek azok megoldására.

— *Rendszeresen számoltassák be a szakvonali vezetőket a társadalombiztosítási és egészségügyi tevékenységről.* Ezzel is növeljék az igazgatósági osztályvezetők, önálló vállalatok és költségvetési szervek vezetőinek felelősségérzetét.

— Ellenőrizzék az egészségügyi komplex tervekben rögzítettek teljesítését, időközönként kérjék számon a tervben szereplő feladatok végrehajtásáért felelős személyektől a tett intézkedéseket.

— Vizsgálják felül a vállalati rehabilitációs bizottságok munkáját és tevékenységét. Számoltassák be a bizottságok vezetőit.

MEGYEI BIZOTTSÁGOK

— Állítsanak nagyobb követelményeket a társadalombiztosítási munkabizottság tevékenységével szemben. *Irányító és ellenőrző munkájuk javításával segítsék a szakszervezeti bizottságokat,* hogy a központi vezetőség által meghatározott feladatokat maradéktalanul végrehajtsák.

— Segítsék elő a társadalombiztosítási munkabizottság rendszeres és tervszerű működését. *Adjanak maximális segítséget a munkabizottság tagjainak.*

— Vizsgálják felül, hogy a társadalombiztosítási tanácsok albizottságainak és aktivistáinak száma a munka minőségi és mennyiségi követelményeihez viszonyítva elegendő-e. Szükség esetén intézkedjenek a hálózat kibővítésére.

— Építsenek ki jobb kapcsolatot a szakszervezetek megyei tanácsaival. Vegyék igénybe a megyében működő orvosetikai bizottság segítségét, ha a körzeti orvosok munkája ellen jogos panasz merül fel.

— Fordítsanak nagyobb gondot az üzemi társadalombiztosítási beszámolók elkészítésére és a dolgozók előtti ismertetésére.

— Gondoskodjanak arról, hogy mindazoknál a szolgálati főnökségeknél *készítsenek egészségügyi komplextervet, ahol akár fő-, akár részfoglalkozású üzemi orvos dolgozik.* Segítsék a szakszervezeti bizottságokat a végrehajtás ellenőrzésének megszervezésében.

— Határozzák meg, melyek azok a szakszervezeti bizottságok, ahol a társadalombiztosítási tanácsok egészségügyi albizottságai mellett létre kell hozni az idült betegek és csökkent munkaképességűek otthoni életmódjának tanulmányozását és életkörülményei jobbá tételét elősegítő társadalmi aktivistahálózatot.

SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁGOK

— Tekintsék legfőbb teendőjüknek a társadalombiztosításra vonatkozó törvények, rendeletek, határozatok dolgozók közötti megismertetését. A központi vezetőség által megszabott feladatokat a megyei bizottságok irányításával az üzemre konkrétizálják, végrehajtására készítsenek tervet.

— *Vizsgálják felül, hogy a társadalombiztosítási tanácsokon belül megvannak-e azok az albizottságok, melyeket a SZOT elnökségének vonatkozó határozatai előírnak.* Létszámuk és aktivistahálózatuk biztosítja-e a rájuk háruló feladatok maradéktalan elvégzését. Hiány esetén a határozat szerint intézkedjenek.

— *Ne tűrjék a törvény- és szabálysértéseket,* lépjenek fel az ilyen törekvések és azok ellen, akik a szakszervezeti bizottságok törvényben biztosított jogait megsértik, vagy meg akarják sérteni.

— Határozottan lépjenek fel a társadalombiztosítási törvények betartása érdekében. *Követeljék meg, hogy minden társadalombiztosítással foglalkozó szakmai szerv vagy személy eleget tegyen törvényszabta kötelességének.*

— A dolgozók társadalombiztosítással kapcsolatos személyes panaszaikkal, sérelmeikkel és kérelmeikkel úgy foglalkozzanak, ahogy azt tőlük választóik elvárják. A hatáskörükbe tartozó minden ügyet lelkiismeretesen, határidőre intézzenek el. Fordítsanak nagy gondot az ügyintézés ellenőrzésére.

— Kísérjék figyelemmel, hogy az üzemi orvosok ellenőrzik-e a betegszázalék alakulását, diagnózis szerint hogyan foglalkoznak az üzemegészségügyi fogyatékosságok feltárásával.

— Az üzemorvossal együttműködve ellenőrizzék a körzeti orvosok tevékenységét. *Ne tűrjék a liberalizmust.* Szükség esetén a megyei bizottságon keresztül kérjék a szakszervezetek megyei tanácsaitól az orvosetikai bizottság segítségét.

— A beteg dolgozók segítése végett aktivizálják a társadalmi beteglátogatókat. *Támaszkodjanak jobban a szocialista brigádokra és a bizalmi csoportokban megbízott beteglátogatási felelősökre.* Az eddiginél jobban vegyék igénybe ebből a célból a szakmaközi bizottságokat és a többi vasutasszakszervezeti bizottságot.

— Követeljék meg, hogy a szolgálati főnökök hatékonyabb intézkedéseket tegyenek a táppénzes százalék csökkentéséért: elemezzék a termelés és a magas betegszázalék közötti összefüggéseket.

A központi vezetőség felkéri a MÁV vezérigazgatóját és a vasútegészségügyi szolgálat vezetőjét, hogy a maguk vonalán segítsék a fenti irányelvek végrehajtását. Hassanak oda, hogy közép- és üzemi szinten tovább javuljon a vasútegészségügyi szolgálat, a társadalombiztosítási ügyintézés, valamint a közép- és üzemi szervek együttműködése.

Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége

CIKKÜNK NYOMÁN:

Váltott személyzeti beosztás

Lapunk június 18-i számában *418 km önköltségben* címmel cikket közöltünk a debreceni fűtőház két dolgozójának indokolatlanul hosszú önköltségben történő utazásáról. Cikkünkre *Tölgyes Lajos*, a 7. szakosztály vezetője a következő választ küldte szerkesztőségünknek:

„Morvai Gyula mozdonyvezető 418 km önköltségi utazása azért fordulhatott elő, mert a budapesti igazgatóság Dieselmozdony irányítói a személyzetváltásokat nem tartották kellő mértékben kézben, ezért gyakran a forgalmi dolgozók, sőt nemegyszer a mozdonyszemélyzet önhatalmúlag is intézkedett. Ez év április 15-től azonban az M 62-es sorozatú mozdonyokon bevezettük a váltott személyzeti beosztást. Ezzel a rendszerrel az ilyen nagy távolságú és felesleges önköltségi utak nem fordulhatnak elő.

A Diesel-mozdonyoknál nyert tapasztalatok alapján december 31-ig a Budapest—Miskolc, később a Miskolc—Nyíregyháza vonalon közlekedő tehervonati villamos mozdonyokon is tervbe vettük a váltott személyzeti rendszer bevezetését."

Nem maradt árván

Nász Margitkát, a békéscsabai nevelőotthon teljesen árva növendékét Barcs állomás szocialista brigádjai gyermekükké fogadták.

A fiatal kislány pár héttel ezelőtt Barcsra utazott, ahol az őt patronáló szocialista brigádtagok vendégszeretetét, atyai gondoskodását élvezi.

A brigádtagok a kislány jövőjéről is gondoskodnak, összeszedott forintjaikat takarékbetétbe rakják, hogy mire Nász Margitka tanulmányait befejezi megfelelő anyagi erő álljon rendelkezésükre a kislány megsegítésére.

Körmendi Mihály

ELSŐ OSZTÁLYON



— Csak diszkréten kezelje a jegyeket, ne lássa a folyosón álló többi utas, hogy batyuzó vasutasok vagyunk...

(Pusztai Pál rajza)

40 év a vasút szolgálatában

Irodasztalán aláírásra váró akták sorakoznak. Az aktákat kézbe veszi, megfontoltan aláírja. Az utolsónál hosszan elidőzik és rácsavarja töltőtollára a kupakot.

Csillag Károly 40 éves vasúti szolgálata véget ért.

★

1926. július 2-án lépett a vasút szolgálatába. A Magyar Királyi Államvasutak északi műhelyi szertárában munkásként dolgozott, 21 filléres órabérrel.

Az idősebbek kioktatták: *tanuljon el, hogy érett legyen, akkoriban ugyanis nem vették fel az érettségizetteket.* Tisztviselőnek pedig bekerülni a MÁV-hoz, ennlő volt a lehetetlennel. A fiatalember nagy szorgalommal, igyekezettel végezte a nehéz fizikai munkát és néhány év múlva óradíjas írnokként az irodába került. Nagy előmenetelnek számított ez. Hathét esztendő telt el, amíg végre segédtiszt lett. Az már véglegesített állás volt, nem lehetett akármikor felmondani. Pedig a felmondási jogot 1926-ban a MÁV így kötötte ki:

„Alkalmazásának egész ideje alatt állandó alkalmazottá nem válhat és a szolgálat Önnek szabályszerűen bármikor minden indoklás nélkül felmondható."

Ez a szöveg olvasható azon a megsárgult, szakadt felvételi értesítésen, amelyet 40 év óta őriz Csillag Károly, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság helyettes vezetője. *Ezzel a jogával egy ízben élt is a vasút, felmondtak neki, nehogy véglegessé váljon a szolgálata.*

A felszabadulás után *előtte is megnyílt az érvényesülés útja.* Először csoportvezető, majd osztályvezető lett, 1954-től pedig a MÁV Anyagellátási Igazgatóságának helyettes vezetője. *Mint beosztott és mint főnök sok-sok emberi gonddal találkozott, amin segíteni igyekezett.* Vasúti szolgálata mindig tartalmas és céltudatos volt. Talán közhelyszámba megy, hogy szeretik az embereket és azok is őt.

1945 óta, 21 esztendeje tagja pártunknak. Tanúja és aktív harcosa volt annak a küzdelemnek, amely a vasútnak romokból való feltámasztásáért és szocialista átszervezéséért folyt.

B. L.

Jól dolgoztak

Mezőhegyes csomópont dolgozói első félévi jó munkájukkal a következő eredményeket érték el: *kocsitartózkodásukat 93 százalékra, a kocsikihasználást 100, a személyvonatok menetrend szerinti indítását 98, a tehervonatokét pedig 95 százalékra teljesítették.* Az egy szolgálati órára eső vonatkilométer teljesítménynél 98 százalékos az eredmény. A csomópont szolgálati helyein az első félévben nem volt baleset.

Kotormán Mihály
Mezőhegyes

Tíz éves a MÁV Budakeszi Tüdőgyógyintézet

Július 5-én meghitt, családias házi ünnepségen emlékeztek meg *a MÁV Budakeszi Tüdőgyógyintézet fennállásának tízéves évfordulójáról.* A szanatórium társalgójában megrendezett ünnepségen jelen volt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára, *dr. Soproni József*, a 3. szakosztály vezetője, *Ujvári István*, a XII. kerületi Pártbizottság első titkára, valamint a vasútegészségügyi szolgálat több képviselője.

Az intézet nevében *Káldi István* párttitkár köszöntötte a vendégeket, majd *dr. Nyíró József* igazgató főorvos adott számot az elmúlt tíz esztendő munkájáról. Bevezetőjében elmondotta, *hogy amikor a vasútegészségügy megkapta a 250 ágyas tüdőgyógyintézetet, lehetővé vált az arra leginkább rászoruló betegek időbeni elhelyezése, gyógykezelésük meggyorsítása.*

Tíz év nem nagy idő egy egészségügyi intézmény életében. A Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet azonban — korszerű felszerelésével és a betegek szakszerű gyógykezelésével — *ilyen rövid idő alatt is Európa-hírnévre tett szert.* A betegek gyógykezeléséről különösen sokat mondanak az alábbi számok.

Az intézetben tíz év alatt 8960 beteg részesült gyógykezelésben. Ebből 3800 betegnél vegeztek műtétet. A betegek gyógykezelésére 16 millió 723 300 forint értékű gyógyszert és 2 millió 296 100 forint értékű röntgenfilmet használtak fel. Az intézet zavartalan működéséhez eddig államunk 107 millió 647 ezer forintot biztosított.

A vasút vezetői és szakszervezetünk a jövőben is fontos feladatának tartja az intézet támogatását. A tervek szerint *1967-ben megkezdik a rehabilitációs épület építését,* amely újabb nagy lépést jelent a fertőző betegek gyógykezelésében.

Az igazgató főorvos ünnepi beszéde után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes köszöntötte a jubiláló intézetet. A színvonalas gyógyító munkáért elismerését fejezte ki az orvosoknak és ápolóknak, majd kitüntetéseket adott át.

A szakszervezet központi vezetőségének üdvözletét Szabó Antal főtitkár tolmácsolta. Hangsúlyozta, hogy az intézet rövid idő alatt felnőtt a követelményekhez, s az eltelt tíz év alatt kimagasló eredményeket ért el a tüdőbetegek gyógyításában. A főtitkár ezután az intézet igazgató főorvosának, párttitkárának és szakszervezeti bizottsági titkárának eddig végzett jó munkájuk elismeréseként átadta az elnökség ajándékát.

—vi—

Új felvételi épület Káptalanfüreden

A Balaton-parti állomások közül *Káptalanfüred* is új felvételi épületet kapott. Modern világításával, korszerű szigetperonjával az északi vonal állomásai között rangos helyet foglal el. A vágány ésszerű elhelyezésével a forgalom gyorsasága is növekedett.

Az állomás átépítéséből a honvédség műszaki alakulatai dicséretre méltóan vették ki részüket.

Bognár Károly

120 éves a magyar vasút

Hazánkban a legelső vasútvonal megnyitása — *Budapest—Vác között* — óriási esemény volt, hiszen sokan elképzelni sem tudták a síneken történő szállítást. ló nélkül.

A vasút építését kíméletlen harc előzte meg. A földtulajdonosok a kisajátítás ellen tiltakoztak. A legnagyobbak, a vasútépítés gondolatának főpatrónusai, *Kossuth* és *Szechenyi* pedig azon vitatkoztak, hol kezdjék el az építést.

Sokan azt beszélték, hogy a gőzvasút sebességét nem bírja el az emberi szervezet. *A mozdony füstje megmérgezi a levegőt.* A kéményekből felszálló szikra felgyújtja a falut, a várost. Gazdaságilag sem lesz jó, mert az olcsó lóvontatással szemben versenyképtelen lesz a vasút.

De nemcsak az egyszerűbb emberek, hanem *Deák Ferenc*, a haza bölcse is így vélekedett. Az 1840. december 6-i kerületi ülésen kijelentette: *„Én azt hiszem, hogy a Debrecen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a rendek között, aki velem együtt, tekintve hazánk e részének statisztikai és geográfiai helyzetét s a fuvarnak e vidéken való olcsóságát, álomnak ne tartaná, és azt, hogy itt valaha is vasút létezhessen."*

Az 1840-es években Európaszerte szaporodó vaspályák, *Széchenyi* és *Kossuth* szüntelen agitációi mégiscsak meggyőzték a hazai érdekelt köröket a vasút, a sínút szükségességéről, de hogy mi vontasson — ló vagy a félelmetes gőz — abban alig tudtak határozni. Amikor megbarátkoztak a gőzvontatás gondolatával, akkor újabb problémaként jelentkezett az, hogy Pesttől Bécs felé a Duna jobb vagy a bal partján haladjon-e a vasút. Két tőkéscsoport képviselte a kétféle elgondolást. Az egyik élén *Szitányi Ullman Móricz* bécsi bankárral Pest—Vác—Párkánynána—Érsekújvár—Pozsonyon át Bécsbe kértek vasútépítési engedélyt. A másik csoport báró *Sina György* — görög származású bankárral az élen — aki egyik főrészvényese volt a Lánchíd építésének is —, Buda—Komárom—Győr—Sopronon át akartak Bécsig vasutat építeni. Az előbbit Kossuth, az utóbbit Széchenyi támogatta.

Ilyen körülmények mellett ismerkedett a pest—budai polgárság a vasútépítés gondolatával. Riadalommal párosult csodálkozást váltott ki az *„Indóház"* hosszú, formátlan épülete (a mai Körúton keresztben állt) a vadréteken történő hatalmas földmunka, a Karácsonyi-majort *(a Vágány utca és az Állatkert egy részének területe)* átszelő vágányok.

Amikor végre valósággá vált a hihetetlen, *1846. év július hó 15-én, délután 3 órára, a megnyitási ünnepségre a fél Pest—Buda összesereglett és helyet foglalt az „Indóház" körüli terebélyes fák tetején.* Korabeli újság, a *Budapesti Híradó* így számol be a történtekről: „A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári őrség díszes egyenruhában tisztelgett. A főnemesség és a királyi hivatalnokok díszes hintókban, az uracsok könnyű, kétkerekű, felnyitható tetejű kocsikban érkeztek: mert négy órára ki volt tűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes felavatása, beiktatása, mely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljesedésbe ment. Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelmességhez alkalmazott nagyszerű, 58 személyt befogadó vagonokat és a legfényesebb bútorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek, megérkezett a fenséges főherceg családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak két olyan nagyszerű vagonban, melyekben könnyen mintegy 350 személy férhetett. *Azután a virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített két gőzmozdony, a „Buda" és „Pest" egyet „nyerítenek", vagyis sivítanak, és az udvari kocsi hét vagonnal megindul a sokaság bámulatá-*

Tovább növekednek feladataink a harmadik ötéves tervben

A tervidőszakban mintegy 13,3 milliárd forintot fordítanak a vasút műszaki fejlesztésére

A vasúti közlekedés fuvarozási feladatai a harmadik ötéves tervben tovább növekednek. A növekedés üteme csökken ugyan a második ötéves terv időszakához képest, *árutonnában azonban így is 15,8 százalékos, árutonnakilométerben 20,2 százalékos, utasszámban 11,7 százalékos, utaskilométerben pedig mintegy 11,8 százalékos felfutással számolunk.* A növekedés ütemének csökkenése semmi esetre sem jelentheti a szállítási feladatok lebecsülését, mert volumenben sokkal több árut kell elszállítanunk, mint az elmúlt időszakban. Jelenti viszont azt, hogy mindinkább reális arányban alakulnak ki a népgazdaság szállítási szükségletei. Az utóbbi években a szállítási teljesítmények növekedési üteme túlságosan nagy volt és sor került *felesleges, gazdaságtalan szállítások lebonyolítására is.* A gazdaságtalan szállítások arányának csökkentése terén először 1965-ben sikerült viszonylag kedvező eredményt elérni.

A magyar vasút egyik legfontosabb feladata az áruszállítás gazdaságosságának biztosítása.

A harmadik ötéves tervben — nemzetközi megállapodásaink alapján — *az export, import, illetve a tranzit szállítások nagymérvű növekedésével is számolnunk kell.* A külkereskedelmi árucserével és tranzitforgalommal összefüggő nemzetközi szállítások nagy részének lebonyolítása a vasúton történik. *Így még inkább előtérbe kerül a vasút — külkereskedelmi fizetési mérlegünk megjavítását elősegítő — devizaterm*elő tevékenysége.* A kínálkozó lehetőségeket a jövőben nem szabad kihasználatlanul hagyni. Arra kell törekedni, hogy az exportkülcemények fuvarozása elsősorban hazai kocsikkal történjék.

Nagyobb felfutás várható a személyszállítási teljesítményeknél is. Ezen a területen mindent el kell követni — *a kulturált utazás követelményeinek szem előtt tartásával* — a meglevő személykocsipark tervszerűbb felhasználása, megóvása és karbantartása érdekében. Annál is inkább, mivel nagyobb mennyiségű modern személykocsi beszerzésével a tervidőszakban nem számolhatunk.

A tervezett áru- és személyszállítási teljesítmények teljesítése érdekében *fontos feladatot jelent a tehervonati árutonnakilométer és a tehervonati elegytonnakilométer viszonyszám javítása.* Ezt elsősorban megfelelő szervezési intézkedésekkel, a rakott-üres futás arányának javításával, valamint új, kedvezőbb raksúly önsúlyú kocsik beszerzésével segíthetjük elő. *Tovább kell csökkentenünk az üzemi és díjszabási árutonnakilométer viszonyszámot.* Ezt döntő mértékben az előirányzott vonal elsőrangúsítások eredményeként jelentkező tengelynyomás emelés teszi lehetővé.

A műszaki-gazdasági mutatók közül *a teherkocsik statikus terhelésének az 1965. évi 18,5 tonnás értékével szemben 1970-ben 20,5 tonnával számolunk. A tehervonatok átlagos terhelését 1970-re — az 1965. évi 934 tonnával szemben — 980 tonnára tervezzük.* Ennek a mutatónak emelését az új villamos és Diesel-mozdonyok beszerzése teszi lehetővé. A teherkocsipark jó kihasználása érdekében fokozottabban kell törekedni a kocsifordulő idő csökkentésére, a kocsimegrakással és a tolatással összefüggő műveletek, valamint a továbbítás, meggyorsítása révén.

A vasúti szállítási feladatainak maradéktalan és gazdaságos teljesítése, valamint a műszaki-gazdasági mutatók tervezett alakulása érdekében *feltétlenül gondoskodni kell a szállítási teljesítményeket biztosító vontató és vontatott járművek, továbbá gépek és egyéb berendezések beszerzéséről,* a meglevő berendezések bővítéséről, illetve korszerűsítéséről. Figyelembe kell venni azt is, hogy népgazdaságunk csak korlátozott mértékben képes erőforrásokat rendelkezésre bocsátani.

A harmadik ötéves tervidőszakban mintegy 13,3 milliárdot tesz ki az a beruházási összeg, amelyet a vasút fejlesztésére fordítunk. A helyhez kötött berendezések fejlesztésére fordítandó összegből *Rákos—Nagykáta* között befejezzük a második vágány építését és sor kerül a *Nyíregyháza—Záhony* közötti második vágány építésére is. Vonalvillamosítási programunkban szerepel — a *Szerencs—Nyíregyháza* között folyamatban levő munkán kívül — a *Budapest Nyugati pu.—Záhony* közötti 335 kilométer hosszú vonal villamosítása, melynek utómunkái 1970 után valósulnak meg. Állomásbővítések terén *1968-ban befejezzük Szolnok állomás fejlesztésének első ütemben tervezett munkáit* és megkezdődik a második ütemben szereplő személypályaudvari létesítmények kivitelezése. Jelentős Záhony körzet továbbfejlesztése is.

A harmadik ötéves terv utolsó éveiben *megkezdődik Debrecen állomás vágányhálózatának átépítése és Veszprém-külső állomás korszerűsítése is.* de a munkák zöme a negyedik ötéves tervben valósul meg. Beruházási kereteink továbbra sem teszik lehetővé számos más állomásnak a vonal elsőrangúsítással összefüggő bővítését. Az állomásbővítések elmaradása miatt a szállítások torlódásmentes lebonyolítása *a forgalmi szakszolgálat minden dolgozójától utasításszerű, áldozatkész munkát és megfelelő forgalomszervezési intézkedéseket követel meg.*

Tovább folytatjuk mind az állomási, mind a vonali biztosítóberendezések felszerelését. A tervidőszakban *Cegléd, A...* és *Lökösháza* állomásokon, valamint *Nyíregyháza—Záhony, Tiszatenyő—Lökösháza, Miskolc—Mezőzombor, Bp. Kelenföld—Székesfehérvár* és *Székesfehérvár—Celldömölk* közötti vonalszakaszokon kerül sor korszerű biztosítóberendezések létesítésére. A tervidőszakban fokozottabban kívánjuk felhasználni a vasút távközlési, automatizálási és információs rendszereit a gazdaságos munka- és üzemirányításnál.

Holló Lajos
KPM I/1. szakosztályvezető helyettes

(Folytatjuk)

A PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE

Dunakeszin határidő előtt adták át az ezredik Bah-kocsit

A XVI. vasutasnap tiszteletére *kettős ünnepséget rendeztek a Dunakeszi Járműjavító ban.* Mint annyiszor, most is helytállásuk egyik kimagasló eredményéről adtak számot. *A kongresszusi munkaversenyben a kitűzött határidő előtt 10 nappal adták át a forgalomnak az 1000. Bah-típusú négytengelyes személyszállító kocsit.*

A július 8-án tartott ünnepi nagygyűlésen megjelent *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes, valamint a Vasutasok Szakszervezetének, a megyei, a járási pártbizottság és a társadalmi szervek képviselője.

Matkó József, a járműjavító osztály megbízott vezetője ünnepi beszédében többek között a következőket mondta:



Az ünnepség részvevőinek egy csoportja. Háttérben az új, ezredik Bah-kocsi
(MTI foto Hadas János felv.)

Személykocsi luxuskivitelben

— A Dunakeszi Járműjavító 1956-ban saját tervezése alapján készítette el a belföldi forgalomra ma már jól bevált négytengelyes, 2. osztályú kocsi prototípusát. Akkor egyes szakemberek luxuskivitelűnek találták a munkásvonatokra tervezett kocsi berendezését. Az eltelt évek azonban bebizonyították: a „luxuskivitel" nemcsak, hogy nem volt korai, de a típuson újabb korszerűsítéseket kellett eszközölni. Sőt a vállalat tervezői újabb típus kialakításán dolgoznak. Többek között a nemzetközi szabvány szerint légkondicionáló berendezést és fénycsővilágítást alkalmaznak.

A gyártás fejlődését mutatja az egy kocsira eső munkaórák csökkenése is. A prototípus 19 000 munkaórával készült. Az első sorozatban már 14 000-re csökkent az egy kocsira eső munkaórák száma, ma pedig ehhez 8000 óra is elegendő.

Az ünnepség szónoka arról is beszámolt, hogy egyedül a Dunakeszi Járműjavítóra hárul a feladat, hogy a MÁV 4 tengelyes személykocsiparkját jó karban tartsa. Ugyanakkor az új kocsik gyártásában is jelentős része van. *Fel kell készülni mintegy 5000 darab négytengelyes személykocsi állandó karbantartására, fővizsgájára és a várhatóan nagyobb munkaigényű főjavításokra.* Emellett évente 180—200 új személykocsit vár a MÁV, s az utazóközönség a Dunakeszi Járműjavítótól. Hogy e hatalmas feladatnak eleget tudjanak tenni, *a vállalat fejlesztésére 240 millió forintot irányoztak elő,* amely összegből már a III. ötéves tervben közel 100 millió forintot felhasználnak.

A szocialista brigádok példát mutatnak

A Dunakeszi Járműjavító az elmúlt években *egymás után háromszor nyerte el a Minisztertanács és SZOT vándorzászlaját, s az élüzem címet.* A XVI. vasutasnapon az üzem dolgozói közül egy fő kiváló vasutas, 3 pedig érdemes vasutas kitüntetésben részesült. 21-en kiváló dolgozó oklevelet, 12-en kiváló dolgozó jelvényt kaptak, s mintegy 220 000 forint jutalmat osztottak ki.

A kongresszusi versenyben eddig 140 brigád — a dolgozók 80 százaléka — kapcsolódott be. Az asztalosműhelyben *Batta József* brigádja 105,7 százalékra, a gőzfűtési műhelyben *Polyák Sándor* brigádja 104,8 százalékra teljesítette tervét. A gyártáslakatosoknál *Szunyogh László* brigádja 104 százalékával tűnt ki. A szekrényvázműhelyben *Krusinszki János* brigádja 103,81 százalékos termelési eredményével növeli a kongresszusi verseny sikerét.

A párt IX. kongresszusának megnyitásáig 50 darab négytengelyes kocsi főjavítását tervben felül, közelebbi határidővel a felépítményi szolgálat részére 3 darab ágyazatrostáló gép belső hangszigetelési, tömítési és más szerelési munkáit soron kívül végzik el.

A Dunakeszi Járműjavítóban eddig elért eredmények, valamint a vállalat dolgozóinak szakképzettsége, lelkesedése, az új iránti szeretete biztosíték lehet arra, hogy a jövőben is megoldják azokat a feladatokat, amelyek a hazai személyszállítás fejlesztése érdekében a vállalatra hárul.

Várkuti Miklós

Levelezőink írják a kongresszusi verseny eredményeiről

Szerkesztőségünkhöz az elmúlt időben több olyan levél érkezett, amelyben a levélírók arról számoltak be, hogy szolgálati helyükön hogyan készülnek a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusára.

A hatvani vasutasok a kongresszus tiszteletére tett felajánlásukat *a személyvonatok menetrend szerinti indításánál 0,6 százalékkal, a tehervonatok menetrend szerinti indításánál pedig 1,2 százalékkal teljesítették túl.* A tehervonatok átlagos terhelésénél 106,12, a kocsikihasználásnál pedig 102,67 százalékos eredményt értek el — írja Hatvanból *Szűcs Ferenc.*

Debrecen állomás kollektívája vállalta, hogy a múlt évi 89 százalékos személyvonati közlekedés helyett 95 százalékos menetrend szerinti indítást érnek el. *Vállalásukat májusban 95,9 százalékra teljesítették.* A tehervonatok gazdaságos kihasználásánál 103 százalékos eredményt értek el. Külön ügyelnek a kocsitartózkodási idők csökkentésére. Felajánlásuk szerint 1966-ban 9 százalékkal csökkentik a kocsitartózkodási időt, s ez nem kevesebb, mint 45 percet jelent. *A vállalások teljesítésében elsősorban a 63 szocialista brigád és az állomáson működő 3 komplex brigád jár az élen.*

Az állomás kollektívája vállalta azt is, hogy a kongresszusi verseny során az átlagos terhelésnél 101 százalékot érnek el — olvastuk *Czeglédi Sándor* szb-titkár levelében.

A Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. szocialista brigádjai vállalták, hogy a sínfektetéshez nem alkalmas geo-lemezeket *terven felül megmunkálják és azokat idegen vállalatoknak értékesítik. Ezzel 65 000 forint tiszta megtakarítást érnek el.* A szocialista címért küzdő *Rákóczi* brigád tagjai a hibás geo szorítók megmunkálását vállalták. A terven felüli munkával mintegy 30 ezer forint megtakarítást érnek el — írja *Szentgáli István* gyöngyösi levelezőnk.

Túlteljesítették féléves vállalásukat

A *Békéscsaba* állomás vasutasai túlteljesítették első félévi vállalásukat. A személyvonatok menetrend szerinti indítását 98 százalékra vállalták, s ezzel szemben 98,3 százalékra teljesítették. Különösen dicséretes munkát végeztek a tehervonatok indításánál, *ugyanis a vállalat 78 helyett 85 százalékot értek el.* Kocsikihasználási tervüket pedig a vállalt 98 százalékkal szemben 99,3 százalékra teljesítették.

Példamutató munkát végzett *József Istvánné* forgalmi szolgálattevő és brigádja, valamint *Havrán András* kocsimester.

Eredményes munkát végzett a kereskedelmi szolgálat is. A szocialista címért küzdő Rákóczi brigád a vállalt 9 mázsás óránkénti mozdított súlyt 9,5 mázsára teljesítette.

A nemes versengésből a darabárus brigád sem maradt el, s a vasutasnap tiszteletére túlteljesítették féléves tervüket.

Boldizsár Gyula

...rs, mely alig kialthatott egyké éljent örömében, annyira meg volt a látvány sajátszerű rendkívülisége által lepve. Alig tűnt el szemünk elől az utolsó pesti nézőmáris palotaiak és fótiak állanak előttünk, kikhez tán távolabb helységbeli lakosok is valának vegyítve, mert hintókat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszúságában, és 25 percnyi utazás után a *Dunakeszi* állomáson megálltunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét megindultunk, és *Göd* mellett elrepülvén, *24 perc után a mozsarak durrogása közben Vácon leszálltunk."*

A legelső magyar mozdonyok belga gyárban készültek, Buda és Pest nevet viseltek. Ezek még alacsony, rövid kéményű gépecskék voltak, egy hajtott tengellyel és kettő kisebb futókerékkel. *A mozdonyvezető egy sátor nélküli álláson foglalt helyet, melyet vaskorlát vett körül.* A kerekek pirosak, a vezérállás és a kazán zöld, a kémény és a füstszekrény pedig fekete színű volt. A gépek két oldalán egy-egy sárgaréz táblán pedig ragyog a mozdony neve.

49 perc alatt futotta meg az első vonat Pest és Vác között a 33 kilométeres távolságot. Érthető, hogy lázbajött mindenki, aki csak látta a vasutat, hiszen az út megtételéhez korábban egy jó lovas szekérnek 5—6 óra kellett. Mindenki tudta, érezte, hogy rendkívüli esemény játszódik le, hogy egy új korszak köszöntött be.

Az újságok, a *Jelenkor*, a *Budapesti Híradó*, a *Pesti Hirlap* lelkes hangú cikkekben méltatták a nap jelentőségét. Petőfit is dalra és elismerő szóra serkentette a vasparipa: *„Azon a vasúton* — írja útilevelében — *bámulatosan halad az ember. Szeretném rávenni az egész magyar hazát; néhány esztendő alatt talán kipótolná, amit néhány század alatt elmulasztott a haladásban."*

Vasúton című költeményében pedig így lelkesedik a nagy magyar poéta:

„Tenger-kéj veszen körül,
Közepében lelkem fürdik...
A madár röpült csak eddig,
Most az ember is röpül!"

Mindenki a vasutat csodálja, csakúgy, a városi, mint a vaspálya melletti falvak lakossága. Egy-egy vonat érkezésekor a mai Marx tér környékét, a pályaházat kíváncsi tömeg vette körül és lesték a füstölgő gépeket. *A falusiak Pest határától Vácig hosszú sorokban álltak a vaspálya mellett, amikor füstöt, tüzet okádva szaladt a vonat.* Az első időkben Pest és Vác között három pár menet volt. Egy Palotáig. Először sokan féltek felülni, majd mind többen jelentek meg a *Feldunasor 4.* szám alatti *Wurm-házban* levő szállítási hivatalnál, hogy egy-egy menetre jegyet váltva megtapasztalják az őrdöngős masinát. Pestről reggel 8. délután 3 és este 7 órakor indultak a vonatok. *A „bilétákat" a szállítási hivatalnál már az előző napon meg kellett váltani, melyeket utazás előtt az állomási pénztáraknál le is kellett bélyegeztetni.* A kocsik berendezése azonban kezdetleges volt. A fűtés úgy történt, hogy nagyobb állomásokon a bádogból készült kondérokat forró vízzel töltötték fel, melyek mint vízfűtésű kályhák biztosították a szükséges temperatúrát.

Az újságok sorra csinálják a propagandát a vasútnak. A *Pesti Hirlap* a megnyitást követő napokban, azaz július 19-én hírt ad arról, hogy *„A vasútra tömegben rohannak az emberek, a csütörtöki szállítást többre becsülik ezer embernél is..."* Az utazási kedv fokozása érdekében ilyen kérdéseket tesz fel olvasóinak: *„Tett-e már ön egy kis kirándulást a vasúton?"*

Valóban még csak kis kirándulást lehet tenni, mert a vasparipával csak Vácig lehet eljutni. 1847. szeptember 1-ére adták át a forgalomnak a *pest—ceglédszolnoki, 98 kilométeres vonalat.* Majd a szabadságharc miatt szünetelt az építés. 1850—51-ben megépült a *vác—párkánynána—pozsonyi* szakasz. Az abszolutisztikus kormányzat szemellenzős politikája ellenére is 20 esztendő alatt közel 2000 kilométer hosszú vasútvonal épült fel hazánkban. Nem vált be Deák jóslata! A szolnok—debreceni vonalszakasz 1857-ben elkészült. *Azóta — mint tudjuk — hazánk egyik legnagyobb forgalmú fővonala a debreceni.* Tehát a lovaskocsi maradt le messze a vasút mögött.

Gergely József



Az egykori pesti vasúti indoház 1877-ben a körút építésekor, illetve a Nyugati Pályaudvar felvételi épületének átadásakor bontották le.

Mérlegen a vasút 1966. évi intézkedési terve

A vasút 1966. évi intézkedési tervének tartalmát az MSZMP Központi Bizottságának 1964 decemberi határozata és az 1965. évi tapasztalatokat figyelembe véve a január 12-én megtartott országos vezetői értekezleten elhangzott referátum és állásfoglalás szabta meg.

A Vasúti Főosztály intézkedési tervében kifejezésre jutnak a főbb követelmények, *a minőségjavítás, a termelékenység emelése, az önköltségcsökkentés, a gazdaságossági szemlélet érvényesítése stb.* Ennek alapján készültek el a szakosztályok, az igazgatóságok és a nagyobb szolgálati helyek, vállalatok intézkedési tervei is. Mindezeket figyelembe véve megállapítható, hogy *ez évben reálisabban, a lehetőségeket jobban felmérve dolgozták ki a legfontosabb feladatokat,* ami jól tükröződik az első félév eredményeiben is.

A vasút áruszállítási célkitűzését 100,1, a személyszállítási célkitűzést 100 százalékra teljesítette. A célkitűzésekhez viszonyítva a tehervonatok átlagos terhelése 1, a teherkocsiké pedig 1,5 százalékkal emelkedett. *A MÁV üzemi eredmény 200 millió forinttal több a tervezettnél.* Ennek mintegy 97 százaléka a tervezett költségek csökkentéséből, 3 százaléka pedig a tervezett teljesítményi érték növeléséből származik.

Jó eredményeket ért el az első félévben a vasúti ipar is. Termelékenységi előirányzatát 2,8 százalékkal, termelési célkitűzését 3,1 százalékkal teljesítette túl, az önköltséget pedig 0,9 százalékkal csökkentette.

A vasúti közlekedés és ipar első félévi teljesítményei tehát biztatóak. Ez azonban még korántsem jelenti azt, hogy teljes mértékben eleget tettünk az MSZMP Központi Bizottsága határozatának *és az intézkedési tervben foglaltaknak.* Egyes területeken még nem elég következetes az előrehaladás.

Az intézkedési terv

végrehajtását vizsgálva megállapítható, hogy az adminisztratív jellegű intézkedések megtörténtek, ugyanez a munka- és üzemszervezést igénylő célkitűzések megvalósítására már nem mondható el egyértelműen.

Például indokolatlanul magas a korszerű villamos- és Diesel-mozdonyok javítási aránya, nem kielégítőek — főleg a korszerű vontató járművek gazdaságos kihasználására és a hasznos teljesítmény növelésére vonatkozó intézkedések.

Hasonlóan hatékonyabb intézkedésekre van szükség a pályaépítési és fenntartási gépek kihasználási fokának növelését illetően is.

Indokolatlanul magas az utazószemélyzet leterhelése — különösen magas a távolléti óra, de átlagosan a szolgálati óra is, főleg a vontatási szakszolgálatnál.

Összegezve az első félév tapasztalatait, elmondhatjuk, hogy *eredményes munkát végeztünk. Biztató jelei mutatkoznak annak, hogy az eddigieknél sokkal jobban, eredményesebben is tudunk dolgozni.* Indokolt tehát, hogy fokozzuk az erőfeszítéseket az intézkedési tervekben foglaltak maradéktalan végrehajtására. Nagyobb következetesség szükséges azok végrehajtásához mind a gazdasági, mind a szakszervezeti szerveknek, *különösen a munka- és üzemszervezés, valamint a gazdaságosság területén.* Ehhez az is szükséges, hogy az intézkedési tervekben foglaltakat az érdekelt gazdasági és szakszervezeti szervek ne csak az értékelésnél, hanem az operatív feladatok meghatározásánál, a szervező, irányító és ellenőrző munka során is vegyék figyelembe.

A második félévben

közvetlenül előttünk álló feladat: *az ez évi tervek előirásainak a vasút és a népgazdaság hatékony fejlesztése szempontjából legkedvezőbb teljesítése.* Ha a szolgálati helyek gazdasági és mozgalmi vezetői ehhez jól felhasználják a vasutas dolgozóknak a kongresszusi verseny során kialakult törekvését, kezdeményezőkészségét, lelkesedését, az eredmény nem marad el.

Zubor István

BALATONI GYORS



— Ne mérgelődjenek a korom miatt. Elvégre fürödni jöttek...
(Pusztai Pál rajza)

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Boldizsár Gyula békéscsabai levelezőnk kérdezte: kell-e csökkenteni a pályamester túlóra átalányt, ha betegség, vagy szabadság miatt nem dolgozta le egész havi munkaidejét. A szegedi igazgatóság rendelete 1965-ben ezt csak lehetővé tette, 1966-ban azonban már kötelezően írta elő.

A KPM I/6. szakosztály 120 661/1965 I 6. D. sz. rendelete szerint „... *az érintett szakaszkezelő pályamesterek kötelesek az adott helyzetnek megfelelően túlmunkát végezni, függetlenül a megállapított túlóraátalány összegétől. A túlóraátalányt csak betegség, szabadság esetén lehet részarányosan csökkenteni".*

A túlóraátalány összegszerűségét tehát nem befolyásolja az adott hónapban végzett túlórák száma, de még az sem, ha az adott helyzetek nem teszik szükségessé a túlmunka végzését, vagy ha éppen a munka helyes megszervezése miatt volt elkerülhető a túlóra, illetve ha a korábbinál több túlórája merült fel a pályamesternek. *A túlóraátalány tehát nem havonként változó összeg.* Betegség, szabadság esetén azonban mégis csökkenthető az átalány összege — a rendelet szerint —, de csak ilyen címen. Erre a 6. szakosztály rendelete lehetőséget ad. E lehetőséggel élve a rendelet egységes végrehajtására írta elő az igazgatóság a túlóraátalány részarányos csökkentését az esetre, ha betegség, vagy szabadság miatt nem dolgozták le a havi munkaidőt.

A szegedi igazgatóság tehát nem járt el rendeletellenesen. A szolgálati főnökségnél az igazgatóság rendelete alapján már nem lehetőség az átalány részarányos csökkentése, hanem előírt kötelezettség.

Amit a háztartási tüzelőről tudni kell

A vasutas dolgozók és nyugdíjasok 1966/67. évi tüzelőellátása április 1-vel megkezdődött. A részletfizetésre kiadott *háztartási tüzelőjegyeket augusztus 31-ig lehet beváltani.* Az 1966/67. évi tüzelési évben a nyári kivételezést — a részletfizetéses akción kívül — segíti az is, hogy a tüzelőmennyiség az elmúlt évinek a kétszerese. Ezzel lehetőség nyílik arra, *hogy az igényjogosultak szükségletüket teljes egészében a vasúttól szerezzék be.* A tüzelőanyag nyáron történő vásárlását segíti a MÁV Anyagellátási Igazgatóságának az a rendelete is, hogy a megszabáson felül *nem 3, hanem 5 mázsa hullámdékfát igényelhetnek azok, akik legalább 6 db 100 forint értékű szén és 6 db 20 forint értékű fautalványt tugusztus 31-ig beváltanak.*

A háztartási tüzelő nyáron történő beszerzése nemcsak egyéni, hanem népgazdasági érdek is. A vasút jelenleg megfelelő háztartási tüzelőanyag készlettel rendelkezik, éppen ezért szükséges, hogy minden igényjogosult a tüzelőjét lehetőleg a nyári időszakban hazaszállítsa.

Sikerrel zárták az első félévet Rákosrendezőn

A IX. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben *Rákosrendező* állomás dolgozói az első félévben kiváló eredményeket értek el. *A tehervonatok terhelésénél 103,2 százalékot értek el, a kocsitartózkodást 6,7, a menetrend szerinti indítást 5,5, a vonatközlekedési tervet 3.8 százalékkal teljesítették túl.*

A jó eredmények elérését segítette többek között az is, hogy a Diesel-fordák terv szerinti közlekedtetését jól megszervezték és a gépek szerelési idejét a minimálisra csökkentették. A kocsitartózkodási idők csökkentését pedig a grafikonos kiszolgálások pontos betartásával érték el.

A munkában a szocialista brigádok és a KISZ-tagok jártak az élen.

Vas István

Nemcsak a mozdonyszemélyzet hibáztatható

Ez év június 16-án 21.17 órakor *Rákos* állomás *Kőbánya-felső* felőli oldalán a 28. és 34. sz. váltók között összeütközött a 411/II. sz. vonatként közlekedő V. 41—529 psz. mozdonyvonat, a Kőbánya-felső állomás felől a helyes balvágányon közlekedő — Rákos állomás „Megállj" állású bejárati jelzője ellenére az állomásba sebességcsökkentés nélkül behaladó — 5518/II. sz. 424—018 psz. gőzmozdonnyal vontatott egy vonatkísérős vonattal.

Az összeütközés következtében a miskolci fűtőház létszámába tartozó *Munkácsi István*, a V. 41—529 psz. villamosmozdony mozdonyvezetője és *Klarinovszki István* gépkezelő súlyos, a nyíregyházi fűtőház létszámába tartozó *Fedor István*, a 424—018 psz. mozdony mozdonyvezetője, *Szalontai György* és *Csiribáczi János* fűtők könnyebb sérülést szenvedtek. *A MÁV berendezéseiben mintegy 3 milliós kár*, az 5518/II. sz. vonat elegyét képező szovjet vasút tulajdonában levő motorvonatban eddig még ismeretlen, de előreláthatólag *tetemes kár keletkezett.* Rákos és Kőbánya-felső állomások között a pálya elzáródott, s így jelentős forgalmi zavar és vonatkésés történt.

Nem figyelték a jelzőt

Rákos állomáson központi kezelésű dominórendszerű biztosító berendezés van, amelynek jelzői a sebességjelzési rendszer alapján működnek. A 411/II. sz. mozdonyvonat Rákosról szabályos körülmények között haladt ki, és *amikor az 5518/II. sz. vonat jelzőmeghaladását a gép személyzete észrevette, már olyan helyzetben voltak, hogy annak megállítására az állomás részéről eredményes intézkedni nem lehetett.*

Mi volt tehát az oka, hogy az addig becsületesen dolgozó két-három év után nyugdíjba menő mozdonyvezető ilyen súlyos balesetet okozott?

A balesetvizsgáló bizottság véleménye szerint a „Megállj" állású bejárati jelző meghaladása azért történt, mert sem a mozdonyvezető, sem a figyelő fűtő a jelző állását nem figyelte kellően.

A súlyos kimenetelű balesetet az alábbi három ok is elősegítette:

1. Rákos állomás bejárati jelzőjének vörös fénye a jelző mögött levő állomási térvilágítást szolgáló higanygőzlámpák fénye következtében sárgának látszik. *A vörös fény csak a bejárati jelző előtt kb. 300 méterre látható határozottan.* Ezzel kapcsolatban fel kell vetni a felelősség kérdését is. Vajon milyen intézkedést tettek az illetékesek annak érdekében, hogy a jelzőkön mindenkor csak a jelzésadáshoz szükséges fény legyen látható. (F. 1. Jelzési Utasítás 31. pontja.) *Vonalbejárások alkalmával már fel kellett volna figyelni erre a jelenségre!*

2. Az 5518/II. sz. vonatot továbbító 424—018 psz. mozdony személyzete *nem rendelkezett erre a vonalra érvényes vonalismerettel.* Erről a vezényletet végző ferencvárosi fűtőház mozdonyfelvigyázója sem érdeklődött, de a vezényelt mozdonyvezető sem közölte a vonalismeret hiányát. Figyelembe véve, hogy a továbbított vonat 24 tengely, 307 tonna elegysúlyból állt, ahol a fékezendő 77 tonna helyett 97 tonna fékezett súly volt, az adott sebesség mellett a vonalát jól ismerő mozdonyszemélyzet még ilyen körülmények mellett is a „Megállj" jelző előtt meg tudott volna állni.

3. Az 5518/II. sz. vonatot továbbító mozdonyszemélyzet a baleset bekövetkezésekor, illetve a „Megállj" állású jelző meghaladásának időpontjában *az egyfolytában eltöltött szolgálatának 26. órájában volt.*

A fentiek ellenére a balesetvizsgáló bizottság csak az 5518/II. sz. vonat mozdonyszemélyzetének felelősségét állapította meg. *A felelősség megállapítása így egyoldalú* és szerintünk a felhozott tény csak másodrendű jelentőségű lehet. A személyzet vezénylését a vezénylet kezdeményezi, tehát az ő szerepük az elsődleges.

A túlszolgálat megengedhetetlen

Az 1957. évi 54. sz. MÁV Hivatalos Lapban megjelent — ma is érvényben lévő — — 131148/1957. I. 4. A. sz. rendelet II. részének 1. pontja kimondja: *„Az utazó személyzet teljesítő dolgozók — egy szolgálatban, pihenő nélkül teljesített — szolgálati óráinak száma általában 12 óra lehet, és még kivételes esetben sem haladhatja meg a 18 órát, a készenléti idővel együtt pedig a 24 órát."*

Ez a rendelkezés olyan időbeli korlátot szab a munkabeosztást végző vezénylőknek, amelyet semmilyen körülmények között sem szabad figyelmen kívül hagyni, *s betartása, betartatása a vezénylők alapvető feladata.* Még ha önként jelentkezik is az ilyen időtartamot leszolgált személyzet, a további munkára a vezénylők kötelessége a *meg nem engedett túlszolgálatot megakadályozni.* E kötelezettség elmulasztásából adódó felelősség senkire — még a munkát vállaló személyzetre — sem hárítható át.

A balesetet vizsgáló bizottság a fenti lényeges mellőzhetetlen előírásokat — nem tudni milyen okból — figyelmen kívül hagyta, s a mozdonyszemélyzetet irányító vezénylet felelősségét nem emelte ki, sőt a vezényletnek a baleset bekövetkezéséért való felelőssége legkisebb mértékét sem állapította meg. Pedig érdemes lenne úgyis vizsgálni e sajnálatos balesetet, hogy mindez elkerülhető lett volna, ha a vezénylet a hivatalos rendelet szerint jár el.

Nemcsak a mozdonyszemélyzet hibáztatható!

Berta István,
a munkavédelmi felügyelőség vezetője

BALESETI KRÓNIKA

Június 7-én Székesfehérvár állomáson tolatás közben halálos baleset érte Hegedüs György 52 éves kocsirendezőt. A vizsgálat szerint a balesetet az okozta, hogy az állomási végrehajtási utasítás ellenére a tolatást szalasztással végezték. Közrejátszott a balesetben, a nevezett figyelmetlensége is, mert a váltókeresztezés fölött akarta az álló kocsit ráakasztani, ugyanakkor előzőleg elmulasztották a váltót az álló kocsisor irányára állítani.

★

Másnap — június 8-án — *újabb 2 súlyos baleset történt Székesfehérvár állomáson.* Az éjjeli órákban *Sajtos József* kocsirendező lábcsonkulásos balesetet szenvedett, mert az 1277. sz. vonat részére továbbított jelzésadás közben a 11. sz. vágány űrszelvényébe lépett és az ott elgurított kocsisor elütötte. *Balogh János* kocsirendező szintén éjszaka ballábát törte, mert az álló kalauzkocsi lépcsőjéről felszállás közben visszacsúszott.

★

Június 9-én *Pátroha* állomás VI. sz. vágányára bejáró 2379/II. sz. vonat *300 m-re meghaladta az állomás kijárati határjelzőjét és veszélyeztette a bejárati jelzőnél álló 1740 sz. személyvonatot.* A vizsgálat megállapította, hogy a 2379 II. sz. személyzete a közel 60 kmes sebességű vonat mozdonyán elaludt. A vonatot a forgalmi szolgálattevő jelzésére vészfékkel sikerült megállítani. A baleset megelőzéséhez hozzájárult még az is, hogy az 1740. sz. vonat mozdonyvezetője ahogy a közeledő vonatot látta, azonnal visszatolatott.

★

Június 23-án Göd és Dunakeszi állomások között dolgozó pályafenntartási munkáscsapatból halálos üzemi balesetet szenvedett Oravecz Pál pályamunkás. A balesetet az idéztelő, hogy nevezett körültekintés nélkül a 125, II. sz. vonat űrszelvényébe lépett.

★

Közelmúltban két ízben is súlyos balesetet okozott a közlekedő vonatok nyitott kocsiajtaja, illetve a lezuhanó kocsiajtó. Május 31-én *Komárom* és *Almásfüzitő* állomások között az 5891. sz. vonatról lezuhanó kocsiajtó *Morvai Lajos* vonalgondozóra esett, aki súlyos sérüléseket szenvedett. Június 30-án *Buda- és Dudarbánya* között pedig egy nyitvahagyott kocsiajtó *Hegyi Bálint* fejét súlyosan megsebesítette. A balesetek vizsgálata során a kocsivizsgálattal és átvétellel kapcsolatban súlyos mulasztásokat állapítottak meg.

★

Június 27-én Bocskaikert és Hidúhadház állomások között halálos üzemi baleset érte Tóth László pályamunkást, a 1144. sz. tvg. fékezőjét. A balesetet az okozta, hogy nevezettet menetközben egy, a kocsin szállított 7 m-es kapcsolórúd a fékállásból kiemelte. A vizsgálat azt is megállapította, hogy a tvg. menet jelentős sebességtúllépéssel közlekedett.

★

Július 12-én 1.49 órakor *Tárnok* állomáson áthaladó 1239. sz. gyorstehervonat belefutott a biztonsági határon kívülre kihúzott 1298. sz. tehervonatba. Az ütközés következtében mindkét vonatgép felborult, 13 vasúti kocsi torlódott, 5 személy megsérült. A mentési munkálatok és a kivizsgálás azonnal megkezdődött.

H. K.



Ajtók, ablakok, játékok, kerítések, konyhabútorok mázolásához

PROGRESS ZOMÁNC!

Gyorsan, szárad, csillogó fényes, tartós a

PROGRESS ZOMÁNC!

Fehér 1 kg 37,60 Ft
Pasztell színek 1 kg-os 36,— Ft

FESSE—MAZOLJA TARGYAIT SAJAT MAGA!
ÍGY OLCSÓBB!

220 új tisztet avattak a Szőnyi úton



Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója avató beszédét mondja

Ebben az évben is a vasutasnapon avatták fel a MÁV Tisztképző Intézet 1965/66. évi zárt tagozatán végzett forgalmi és kereskedelmi, távközlő és biztosítóberendezési, valamint az építési és pályafenntartási tiszteket. *Az avatóünnepségre július 10-én a BVSC Szőnyi úti sporttelepén került sor.*

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, személygépkocsiján érkezett a sporttelepre, majd *Kún Dezsőnek*, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatójának kíséretében elhaladt az avatásra felsorakozott tiszti századok előtt. Ezután elfoglalta helyét az emelvényen és kezdetét vette az ünnepség.

A Himnusz elhangzása után Kún Dezső köszöntötte az ünnepség részvevőit.

— *A mai napon pártunk, kormányunk és az egész magyar nép elismeréssel fordul a vasutas dolgozók felé* — mondotta bevezetőjében. — *Ez a nap kiemelkedő dátum a MÁV Tisztképző Intézet 1965/66-os tanévben végzett hallgatóinak életében is. Keményen dolgoztak, sokat tanultak a tiszti csillagokért, s most, a jól végzett munka örömétől, a vasút szeretetétől hevítve sorakoztak fel avatásra.*

Az intézet vezetősége és tanári kara nevében kijelenthetem, hogy az évfolyam hallgatói tanulmányi eredményeik, a társadalmi munkában való helytállásuk alapján méltók a vasút vezetőinek bizalmára.

Az igazgató ezután felkérte Rödönyi Károly miniszterhelyettest az ünnepi beszéd megtartására, az új tisztek felavatására.

A miniszterhelyettes bevezetőjében méltatta a vasutasnap jelentőségét, emlékeztetett a vasút történelmi múltjára, majd így folytatta:

— *120 év telt el azóta, hogy hazánkban Budapest és Vác között megnyitották az első gőzüzemű vasútvonalat. Azóta vasútvonalainkon éjjel és nappal, télen és nyáron, hétköznap és ünnepnapon szüntelenül futnak a vonatok...*

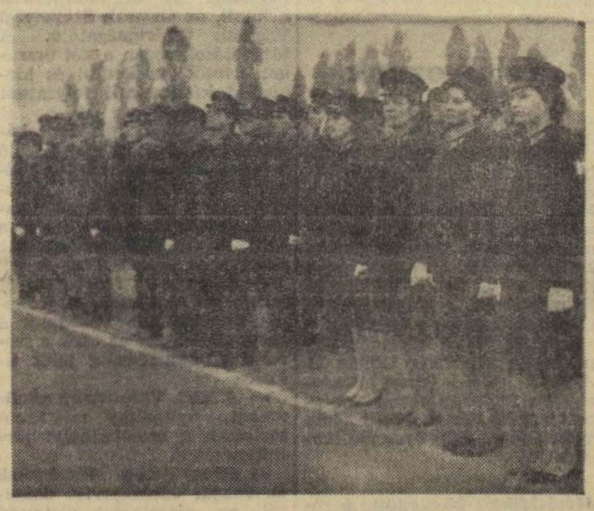
— Mi gyakran mondjuk, hogy a vasúti beosztás nagy felelősséget, önfegyelmet, hivatástudatot, egész embert követelő foglalkozás — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. — Ez nem véletlen, *hiszen a nemzeti vagyon tekintélyes részét bízták a vasutasokra. Gondoljunk csak arra, hogy egyetlen belföldi gyártású villamosmozdony közel 14 millió forintba kerül.* És ez még csak a mozdony értéke. Önökre, fiatal vasutas tisztekre hárul a forgalom balesetmentes irányításának, a pályák, a távközlő- és biztosítóberendezési eszközök kezelésének gondos karbantartásának felelősségteljes munkája.

A Tisztképző Intézet vezetői és tanári kara mindent megtett annak érdekében, hogy szaktudásukat gyarapítva elősegítsék sokoldalú felkészültségüket. A tanulás után most ismét a gyakorlat következik. *Arra kérem önöket, hogy további gyakorlati tapasztalataikat az intézetben tanultakkal kiegészítve munkálkodjanak sikerrel a szocialista vasút építésén.*

Rödönyi Károly elvtárs ezután részletesen ismertette: *mit kap a vasút a harmadik ötéves tervben, s melyek azok a legfontosabb feladatok, amelyek a vasutasokra várnak,* majd ünnepi beszéde végén sok sikert kívánt a 220 új vasutas tisztnek.

A tisztavató ünnepség a tiszti századok színpompás, fegyelmezett díszelvonulásával ért véget.

Visi Ferenc



A tisztavatás ünnepélyes percei

(Almási László felvételei)

Vidám vasutasnap Budapesten

A délelőtti kellemes idő a délutáni sportversenyeknek és az esti kultúrműsornak is kedvezett. Az igaz ugyan, hogy a felhős ég néha beárnyékolta a Szőnyi úti sportkombinátot, de a jó hangulaton, a sport- és kulturális programon mindez nem változtatott.

Budapesten a XVI. vasutasnap rendezvényei már a délelőtti órákban megkezdődtek. A sportpályán a vasutasszakszervezet öregfiúk és a színészek labdarúgó-mérkőzése volt a nyitány. Nem sokkal később *a süllyesztett kézilabda-pályán francia, lengyel és a BVSC vívóinak részvételével* nemzetközi vívóversenyt bonyolítottak le.

A kora délutáni órákban a BVSC és a Törekvés ökölvívói adtak ízelítőt tudásukból. Az ökölvívó-mérkőzéssel egy időben a nagypálya salakján a legjobb női sprinterek álltak rajthoz. A 100 méteres távot *Such Ida* a BVSC válogatott versenyzője 12 másodperccel nyerte, második helyen *Tyertyák Katalin*, a BEAC versenyzője végzett.

Az atlétikai verseny után a kerékpárosok következtek. A 20 körös üldözési versenyt remek hajrával fél kerékhosszal *Juszkó János*, a BVSC válogatott országúti kerékpárosa, a vasutas sportklub kiválósága nyerte. A második helyen *Pataki*, a harmadik helyen pedig *Horváth* végzett.

Ahogy teltek-múltak a percek, úgy nőtt a nézők száma is. S amikor délután 3 órakor az ökölvívó bemutató végeztével — a kézilabda-pályán felállított színpadon — a *Paprika együttes* közreműködésével elkezdődött a vidám gyermekműsor, szinte minden hely foglalt volt. Különösen a legifjabbak szórakoztak jól, hiszen a bohócok elsősorban nekik játszottak.

De jutott nézőközönség a női röplabda körmérkőzésre is, ahol a következő sorrend alakult ki: *első a BVSC, második az Utasellátó, harmadik pedig a Kaposvári Vasutas csapat lett.*

A stadion lelátóin közben fel-felharsant a kacagás, mert a nyakig zsákbabújt 10—12 éves fiúk nem is annyira az elsőségért, mint inkább azért versenyeztek, hogy ki tud nagyobbat bukfencezni, nagyobbat esni.

A zsákbanfutást a *Gázművek* csapatának művészien kidolgozott és szépen kivitelezett gúlagyakorlata követte, majd a 800 és 1500 méteres síkfutás után pályára léptek a labdarúgók is. Először a zuglói sportiskola és a BVSC sportiskola legifjabbjai kétszer 30 perces mérkőzésen küzdöttek egymással *(az eredmény 3:1 Zugló javára)*, majd ezt követte a BVSC és a Zombori Vasutas AC összecsapása. A játékot végig a magyar vasutas csapat irányította, *végeredményben 6:0 arányú győzelmet aratott.*

A labdarúgó-mérkőzéssel egy időben a műugrás szerelmesei *Balikó, Felhősi, Konkoly* és *Gerlach* válogatott műugrók gyakorlatait élvezhették, majd a labdarúgó-mérkőzés után megkezdődött a BVSC—Csepel Autó bajnoki vízilabda-mérkőzés. *Az ügyesen adogató vasutas vízilabdázók 12:6 arányban legyőzték a vendégeket.*

Ezzel a délutáni sportműsor befejeződött. Ezután a nagyszínpadon kétórás kultúrműsorra került sor, amelyben a vasutasszakszervezet központi szimfonikus zenekara, énekkara és az Északi Járműjavító Törekvés népi együttese mellett ismert művészek is felléptek.

Sz. J.

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

A XVI. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájukért a közlekedés- és postaügyi miniszter az alábbi vasutasokat részesítette *kiváló vasutas* kitüntetésben:

Virág Pál rend. forg. szolg.tevő, Rákosrendező; György Péter kocsiintéző, Záhony; Bátorfi József vonatvez. Pécs; Skarufa István vonatmenesztő térfelvigyázó, Miskolc Tiszai pu.; Tassi László forg. szolg. tevő, Szolnok; Reich Sándor mozd. vez. Dunaújváros fth.; Bodrogi Béla váltókez. Kelebia; Csányi Gyula mozd. fűtő Szeged fth.; Kovács Tihamér vez. mérnök, Pápa Pft. Főn.; Simon Károly áll. főnök Veszprémkülső; Boris János tehergépkocsivez. Autófuvarozási Főn.; Zsóter Mátyás távközlő művez. Miskolc TBFF; Szabó III. István kocsimester Keleti pu.; Laczkó Ferenc áll. vez. Táborfalva; Tóth István térfőnök, Győr; Madarász József vontatási művez. Ferencváros fth.; Szántó Sándor szakaszkez. pályamester, Debrecen Északi Pft. Főn.; Kovács Sándor átrakó darus brigádvez., Záhony; Lesch Antal mozdonyfűtő, Pécs fth.; Bagi István jegykiadó sorompőőr, Pécs Pft. Főn.; Mucsi István kocsirakományos raktárnok, Mezőhegyes; Szabó Imre ép. vez.; Celldömölk Ép. Főn.; Rimóczi László PB-titkár, Vasúti Főosztály MSZMP Pártbizottság; Bárczi Imre üzemvez. Fatelítő ÜV. Püspökladány; Szabó Béla igazgatóh. Debreceni igazgatóság; Kurucz József művez. Keleti fth.; Gyuris István jegyvizsg. Sárospatak; Balázs I. József gurításvez. Hatvan; Buskó András szakaszkez. pályamester, Józsefváros Pft.; Fancsali Ferenc segédkez. Szolnok fth.; Zajecz Károly egyezményes szénszerelő, Hámán Kató fth.; Ács István áll. vez. Császárszállás; Kondorosi József szakaszkez. pályamester, Szeged Pft. Főn.; Horváth József mozd. lakatos csop. vez. Kiskunhalas fth.; Baranyai Jenő mozd. vez. Sopron fth.; dr. Balogh Gyula oszt. vez. főorvos MÁV Tüdőgyógyintézet; Pázmány András fődiszpécser, Északi Jj. ÜV.; Boncsér László áll. főn. h. Szerencs; Ivanics László vonalkezelő, Székesfehérvár Pft. Főn.; Sóvágó Sándor motorvez. Debrecen fth.; Hernádi Rezső vizsg. lakatos Landler Jenő Jj. ÜV.; Lucza János áll. főn. Fényeslitke; dr. Phersy Ferenc oszt. vez. KPM I/3. szakoszt.; Ujtz Ferenc mozd. fűtő, Celldömölk fth.; Bereczki Jánosné visszkereső Bp. Nyugati pu.; Krassói Hugó szertárfőn. h. Pécs Szertárfőn.; Nánási Mihály térfelvigy. Székesfehérvár; Gombos István forg. szolg. tevő, Nyékládháza; Simon Ferenc von. tartalékos, Bp. Keleti pu.; Németh I. Sándor szem. és munkaügyi csop. vez. Szombathely; Szabó József térfelvigy. Ferencváros; dr. Hegedüs Károly főelőadó, Miskolci igazgatóság; Pongori Imre oszt. vez. Miskolci igazgatóság; Barta Béla anyagcsop. vez. Budapesti igazgatóság; Siklós Viktor von. kezelő Józsefváros Pft. Főn.; Varjú Pál áll. felvigy. Hámán Kató fth.; Zsigmond András külsős forg. szolg. tevő, Déli pu.; Veress József állomásfőnök h. Debrecen; Benedek Károly oktatószt. Bátaszék fth.; Banai Gyula blokkmester, Pécs TBFF; Dósai József kocsimester, Kiskunfélegyháza; Putnoki István szállítm. vez. Kecskemét; Kiss II. Károly jav. műhely csop. vez.; Szombathely fth.; Dobos Gábor főelőadó I/2. Szakoszt.; Rékasi István titkár, Vasutasok Szakszervezete Heves megyei bizottsága; Burján Dezső mozd. fűtő, Celldömölk fth.; Kiss Sándor PB-titkár, Debrecen Üzemi Pártbizottság; Lakatos Dezső főművez., Építési Géptelep Főn.; Lengyel Ottó MÁV-képviselő Sturovó; Gyalogh Imre főelőadó KPM I/3. Szakoszt.; Nagy Béla főművez. Székesfehérvár Jj. ÜV.; Kovács Imre mozd. vez. Zalaegerszeg fth; Keszericze Ferenc áll. vez., Szabadegyháza; Hrivnyák Gyula vill. csoportvez., Miskolci igazgatóság; Kovalcsik Kálmán vonalgondozó, Kisujszállás Pft. Főn.; Hegedüs Lajos blokkmester, JBFF; Jermann János okt. tiszt, Dunaújváros Pft Főn.; Somlai László fth, főn., Pécs; Lajtos János kocsitiszt. csop. vez. Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főn.; Szabó Tibor gépészeti előadó, Térézvárosi Pft. Főn.; Nádudvari Árpád csop. vez. Autófuv. Főn.; Rezgő Ferenc szert. munkás, Keleti Szertárfőn.; Antal Imre csap. vez. előmunkás, Miskolci Ép. Főn.; Várnai József fékjav. csop. vez. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Török Imre raktárnok, Mátészalka; dr. Bánki József egészs. főcsop. vez. Pécsi Igazgatóság; Ban József áruforg. előadó, Utaselátó ÜV.; Fodor Lajos anyagnormakészítő Gépjavító ÜV.; Szűcs István szakaszkez. pályamester; Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kovács István kocsilakatos, Debrecen fth.; Deák Sándor vez. főelektrikus, Füzesabony Vill. Vonalfelügy.; Szűcs László anyag és leltár számadó, Almásfüzitő; Somogyvári Lajos vonalfőn. Balassagyarmat Vonalfőn.; Hollósy László PB-titkár, Déli Csomóponti Pártbizottság; Pál Géza szakaszkez. pályamest., Szekszárdi Pft. Főn.; Lengyel Lajos tart. váltókez., Szeged; Vincze Antal Ferenc műszerész TBEF; Kardos Tibor gyárrészlegvez., Dunakeszi Jj. ÜV.; Buczkó Péter művez. Sárospatak fth.; özv. Makádi Istvánné pol. munkatárs, Vasutas Szakszervezeti Központ; Fatul József kovács, Miskolci Pft. Főn.; Küllei László balesetvizsg. Szombathelyi igazgatóság; Berke János oszt. vez. h. GYSEV Soproni Igazgatóság; Kiss Imre anyagbeszerző, Szombathely Szertárfőn.; Galló Ödön mérnök, Adatfeldolg. Főn.; Csch Sándor oszt. vez. Szolnok Jj. ÜV.; Pardi Zsigmond csapvez. előmunkás Békéscsaba Pft. Főn.; Németh János okt. tiszt., Nagykanizsa; dr. Somfalvy István főelőadó Anyagell. Jg. Mazányi Ferenc reszortvez. Déli fth.; Varga Gábor pft. főn. Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Turai Istvánné főelőadó, Budapesti igazgatóság; Lukács József lakatos Építéselemgyártó Főn.; Tölgyes István művez. Budapest Távközlő Fenntart. Főn.; Széles Károly vonalbiztos, Debreceni igazgatóság; Antal Jenő fth. főn. Nyíregyháza fth, Hencz János vonalkez. Kaposvár Pft. Főn.; Benda Antal oszt. vez. Szegedi igazgatóság; Pethő László szem. és munkaügyi csop. vez. Debrecen Déli Pft. Főn.; dr. Esztergályos József oszt. vez. h. BVKH; Sári József külsős művez. Szeged fth.; Zdiárszky Zoltán mozd. vez. Tapolca fth.; Váci Mihály üzemlakatos, Debrecen Jj. ÜV.; Csákvári János oszt. vez. Nyugdíjhivatal; Gömöri László oszt vez. Szombathely Jj. ÜV.; Sajtos Péter építésvez. Szentes Ép. Főn.; Montag György főelőadó, Tapolca Pft. Főn.; Budai Sándor főelőadó, Szegedi igazgatóság; Hegedüs Gyula kocsiügyi előadó Hatvan fth.; Kummer István oszt. vez I/6. Szakoszt.; Tanyi Ferenc reszortvez., Miskolc Jj. ÜV.; Németh III. József motorvez. Szombathely fth.; Igaz Gyula főelőadó, Pécsi igazgatóság; Pirnág Jenő számvit vez. Záholy fth.; Forintos Zoltán főelőadó, I/4 Szakoszt.; Polyóka István szakaszkez. BBFF; Funer János főelőadó Budapesti igazgatóság; Béres György főelőadó, Közp. Száll. Tanács; Németh József szakaszkez. pályamest. Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Vasas János segédkez. Miskolc fth.; Rácz Sándorné terv- és munkaügyi előadó, Ferencváros Pft. Főn; Munkácsi János kocsivizsg. csop vez. Szolnok fth.; Orosz Gyula ép. vez, Debrecen TBFF; Brezina József oszt. vez. h., Debreceni igazgatóság; Adamj László motormozdonyos művez. Békéscsaba Alföldi Kisvasút fth.; Táncos István pft főn. Zalaegerszeg Pft Főn.; Trencsényi Zsigmond irodavez. Vasúttervező ÜV.; Oroszváry László oszt. vez. I/7. Szakoszt.; Fekete Kálmánné számadó, Ság vez Nyugati Szertárfőn.; Cseh József számadó, Közp. Szertárfőn.; Belle Zoltán részlegvez., Hídépítési Főn.; Süle Miklós oszt. vez. h. I/3 Szakoszt.; Nagy Péter csop. vez., Debreceni igazgatóság; Schembek Géza számvit. vez., Budapesti igazgatóság; dr. Faragó Ferenc alosztv. vez. Vasúti Főoszt. Járműjavító Oszt., Hidasi Tivadar pol. munkatárs, Miskolci üzemi Pártbizottság, Bóna László főelőadó, Budapesti Igazgatóság; Várhegyi Antal művez., Dombóvár fth.; Barabás László pft. főn. Ferencváros Pft. Főn.; Rédei János vonatmenesztő térfelvigy. Kelenföld.

Vasutas képzőművészeti kiállítás nyílt a Népszínház utcában

A XVI. vasutasnap alkalmából a nagy nyilvánosság előtt is bemutatták művészi alkotásaikat a nemzetközi sikerekkel büszkélkedő vasutas képzőművészek.

Az egyszerű munkások — mozdonyfűtők, kalauzok és kocsirendezők — alkotásaiból *ezúttal 126 festményt, grafikát és 51 művészi szobrot láthatnak az érdeklődők.*

— A zsűri tagjai — akik között neves festő- és szobrászművészek voltak — komoly, felelősségteljes munkát végeztek akkor, amikor az ország különböző vasutas képzőművészeti köreiből beérkezett *596 festmény és 96 szobor közül kiválasztották a legszebbeket, a kiállítás anyagát.*

A 17 éves múltra visszatekintő vasutas képzőművészeti kör tagjai közül a 16 éves *Dobai Géza* budapesti gimnáziumi tanuló a legfiatalabb kiállító, míg az idős korosztályt több festményével a 64 esztendős *Farkas Antal* nyugdíjas mozdonyfűtő képviseli.

A kiállítást a Vasutasok Szakszervezete — a Népszínház utca 29. sz. alatti képzőművészeti iskolájában — *Gulyás János*, a szakszervezet titkára július 7-én ünnepélyesen nyitotta meg. A megnyitáson jelen volt *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes is.

Az ünnepélyes megnyitó után került sor a díjak átadására. A rendező bizottság ezúttal is különböző kategóriában írt ki díjakat. A legjobb vasutasábrázolásért *A vonat kiszabadítása a hóból* c. festményével *Tóth Jánost*, a Délipu. főkalauzát 1500 forinttal díjazták. A legjobb emberábrázolásért *Papp Kálmánt* és *Ruttkai Sándort*, a legjobb tájképért *Bali Erzsébetet*, a legjobb csendéletért *Koncz Zsuzsát*, míg az ifjúság életét ábrázoló festményéért *Nagy Sarolta* díjazta a zsűri.

A szobrászatban *Sziklai Gyula, Alexa Ferenc, Zimann Lajos* és *Tarr József* műveit találták legjobbnak.

A kiállítás július 25-ig naponta 10—20 óráig tekinthető meg.

(Szj)



Látogatók a vasutas képzőművészeti kiállításon

(MTI foto)

A Miskolci VSC nyerte a Vasutas Kupát



A vasutasnapi ünnepségek sportrendezvényei során ezúttal Miskolcon került megrendezésre az 1966. évi Vasutas Kupa döntője. Az idén négy csapat, a *Miskolci VSC*, a *BVSC*, a *Győri MÁV DAC* és a *Szolnoki MÁV* vett részt a kupa küzdelmeiben.

A mérkőzéseket három fordulóban bonyolították le. Június 26-án Győrben a MÁV DAC a BVSC-t látta vendégül. A mérkőzést a hazaiak nyerték 3:0 arányban. Június 29-én Szolnokon a Szolnoki MÁV a Miskolci VSC csapatával mérkőzött. Ezen a találkozón a vendégcsapatnak kedvezett a szerencse, a miskolciak ugyanis 1:0 arányban győztek a vendéglátók ellen.

A második fordulót július 3-án bonyolították le. Szolnokon a Győri MÁV DAC győzött 4:2 arányban, Miskolcon pedig az MVSC 3:1-re győzte le a BVSC-t.

A harmadik fordulót július 10-én a XVI. vasutasnapon Miskolcon rendezték meg. A harmadik helyért a Szolnoki MÁV a BVSC-vel, az első helyért a Miskolci VSC a Győri MÁV DAC-cal játszott. Az előmérkőzés 3:3 arányú döntetlennel végződött. Míg az első helyért folyó küzdelemben a miskolciak jó játékkal 3:0 arányban diadalmaskodtak a győriek felett.

Az 1966. évi Vasutas Kupa végeredménye:

1. Miskolci VSC	3	3	—	—	7:1	6
2. Győri MÁV DAC	3	2	—	1	7:5	4
3. Szolnoki MÁV	3	—	1	2	5:8	1
4. BVSC	3	—	1	2	4:9	1

A kettős mérkőzés után került sor az ünnepélyes díjkiosztásra. Az OTP Sportfogadási Főigazgatóság ezüst serlegét a Miskolci VSC csapata nyerte. A II. és III. helyezett csapatok emlék plakettet kaptak. A játékosokat éremdíjazásban részesítették.

Természetjárók között a Börzsönyben

A budapesti természetbarátok ez évi nagy találkozójukat a Börzsöny-hegységben, az írtáspusztai festői környezetben rendezték. Itt került sor a *Budapest Kupa* tájékozódási váltóversenyre is, melyen 150 induló közül *a budapesti MÁV Igazgatóság csapata, a férfi első osztályban az elismerésre méltó harmadik helyen végzett.*

Az ünnepélyes díjkiosztás kedves színfoltja volt az, amikor a három fiatal turista egyforma aranyszárnyas-kerékkel díszített, piros melegítő felsőrészben és sötét nadrágban sorakozott fel a táborászló előtt. Közülük *Lackó Tamás* elektrotechnikustól kértem rövid interjút.

— *A verseny nem tartozott a legkönnyebbek közé* — mondotta — *hiszen háromszor 8 kilométert hol futva, hol a csúcsokra törtetve, sáros, esőverte bozótos terepen kellett megtennünk.* Közben a kezünkben levő térkép és tájoló segítségével kerestük az érintendő pontokat és az ott elhelyezett ellenőrzőállomásokat. *A 24 km-es terepet leküzdve a tájékozódási feladatot 233 perc alatt oldottuk meg, így lettünk harmadikok.* A közelmúltban Prága környékén versenyeztünk, hasonló bozótos terepen, amint a lábamon a néhány régebbi karcolás is mutatja.

— Úgy látszik „nincsen pálya tövis nélkül" — jegyeztem meg — de azért újra rajthoz állnak.

— *Természetesen, hiszen már 6—10 éve versenyezünk, ez a kedvenc sportunk, játékunk és szenvedélyünk.* A tájékozódási feladatok érdekessége a megismert hegyek és völgyek szépsége, mert ellentétben a híresztelésekkel a táj megfigyelésére is lehetőségünk van verseny közben — s ez feledteti a fáradtságot, a néha előforduló kellemetlenségeket.

Z. I.

KÖNYVISMERTETÉS

SZABÓ BÉLA:

Gyümölcslevek, gyümölcsborok házi készítése

Az elmúlt évek tapasztalatai bizonyítják, hogy a gyümölcsök házi feldolgozásával foglalkozó szakkönyvek mindig nagy sikert arattak az olvasók körében. Igy e könyv elődje, a négy kiadásban, negyvenezer példányban megjelent *„Gyümölcsborok házi készítése"* című kiadvány is keresett volt. A szakkönyvek sorában különösen jelentős *Szabó Béla* új műve, amely átfogóan ismerteti a témával kapcsolatos összes tudnivalókat.

Bevezetőben a szerző a gyümölcsök fogyasztásának népélelmezési és egészségügyi jelentőségével foglalkozik, majd rátér a gyümölcslevek készítésére alkalmas gyümölcsök jellemzésére. Ezután a gyümölcslékészítés munkálatainak, a mosásnak, lényerésnek a leírásával találkozunk. Végül a házilag előállítható különféle erjedésmentes és erjesztett gyümölcslé-készítményekről, azok speciális jelentőségéről, a készítés módjáról olvashatunk.

Különösen értékessé teszi a könyvet az, hogy a szerző végig szem előtt tartja a házi feldolgozás szűkebb lehetőségeit, kisebb adottságait. Ez jól visszatükröződik abból, hogy mindig egyszerű, könnyen hozzáférhető eszközöket, edényeket és módszereket ír le és javasol.

Több millió aláírással fordulnak az eszperantisták az ENSZ-hez

Július utolsó napjával befejeződik az a nemzetközi aláírási akció, amelyet még 1965-ben a világ többi eszperantó szövetségével együtt a *Magyar Eszperantó Szövetség* is megindított. Az ívek aláírói azt indítványozzák az ENSZ-nek, *hogy tekintélyével és a szükséges eszközökkel segítse elő az eszperantó nyelv világméretű elterjesztését.* Ma már hatalmas kötegekben sorakoznak az Egyetemes Eszperantó Szövetség rotterdami székházában az aláírt ívek.

Az egyéni aláírók között eddig 643 különböző nemzetiségű nyelvész, 992 parlamenti képviselő, 73 kormánytag, illetve miniszter neve is szerepel.

A magyar vasutas eszperantisták is jelentős részt vállaltak ebben az akcióban. Világviszonylatban is kiemelkedő eredményt ért el pl. a békéscsabai eszperantista vasutasok közül *Wagner András*, aki egymaga 6015 egyéni aláírást gyűjtött. Az egyéni aláírások gyűjtésében a vasutasok közül *dr. Ferenczi Imre* (Győr) és *Tóth Ambrus* (Debrecen), valamint a Központi Csoport tagjai értek el még szép eredményt.

A magyar eszperantistákat leköti ugyan a Budapesten megrendezésre kerülő 51. Eszperantó Világkongresszus rendezési munkája, mégis több mint 50 000 aláírást gyűjtöttek.

Kristek Pál

„Találkozunk öt év múlva"

Régi barátok, egykori tanfolyamtársak találkoztak a közelmúltban Budapesten, a MÁV Tisztképző Intézet dísztermében, hogy fehér asztalnál, családjuk, gyermekük társaságában köszönthessék egymást. Részt vett a találkozón *Bebrits Anna*, a Népszabadság főmunkatársa, az elhunyt *Bebrits Lajos* volt közlekedés- és postaügyi miniszter leánya is. *A felszabadulás után, pontosabban 1946-ban elsőként végzett vasúti tisztek közül 86-an vettek részt a 20 éves találkozón.*

A volt hallgatók nevében *dr. Máté Miklós* köszöntötte a régi ismerősöket, majd *Kun Dezső*, a Tisztképző Intézet igazgatója üdvözölte a volt hallgatókat. Megemlékeztek azokról is, akiket a sors az elmúlt húsz év alatt elszólított az élők sorából.

A találkozó részvevői a Tisztképző Intézetben megtartott kedves kis ünnepség után közös vacsorán vettek részt, majd másnap, *vasárnap délelőtt megtekintették a Közlekedési Múzeumot.*

S búcsúzóul mindannyian csak egy mondatot ismételtek: *Találkozunk öt év múlva, a 25 éves jubileumkor!*

FELHÍVÁS

A nemrég alakult BVSC motorosklub új helyiségbe, az Északi Járműjavító Törekvés Kultúrotthonába költözött. A motorosklub címe tehát: MÁV Törekvés Kultúrház, Budapest, X., Hungária körút 25. Telefon: 138—211. Jelentkezni lehet még a szervező titkárnál: dr. Buru János, Budapest, X., Teherkocsi út 10/c. Telefon: 116—430.

A Hivatalos Lapból

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

26. számból: 115 194/1966. AI. D. A háztartási tüzelőanyag nyári vételezésének elősegítése a hulladékfa járandóság felemelése.

27. számból: 115 560/1966. I/2. B. Az idegen nyelvtudás anyagi elismerése a kutatói és tervezői munkakörökben.

113 364/1966. I/3. A. MÁV Nevelőintézetben elhelyezett növendékek térítési díja.

115 445/1966. I/3. C. A büntető bíróságok által elrendelt kényszerelvonókezelés végrehajtásának szabályozása.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

Budapest VI., Benczúr utca 61.

Telefon: városi: 229—873

Üzemi: 39—77

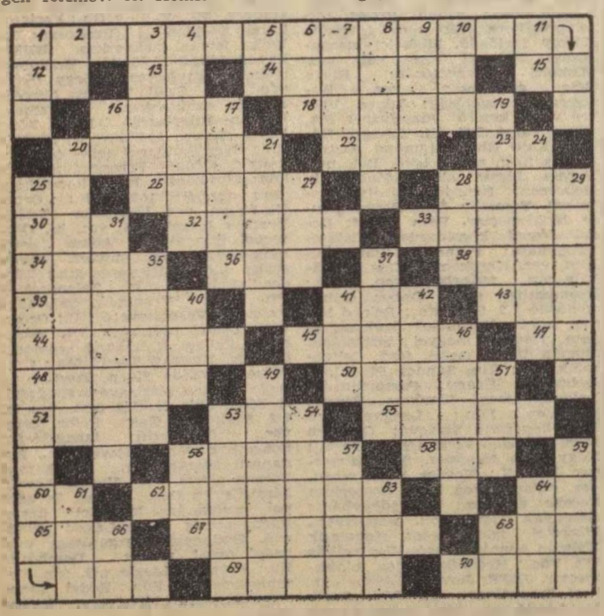
Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819.

Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75.915.001—K 95

Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A törvény a harmadik ötéves terv során ebben szabja meg a közlekedés fejlesztés legfontosabb feladatát. (Folytatása a függ. 25-ben.) 12. Varrószerszám. 13. Földet túr. 14. Gyengeelméjű. 15. Rag. 16. A gyümölcs teszi. 18. Eltávozott. 20. Egy nagy csoport ásvány összefoglaló neve. 22. OBM. 23. Igekötő. 25. Állóvíz. 26. Belga város (ék. fel.) 28. Idegen férfinév. 30. Komisz a közepén. 32. A modern orosz balett megteremtője. 33. . . . Amorim, a portugál romantika utolsó képviselője (1827—1892). 34. Testének élteltető nedve. 36. Kenáf háromötöde. 38. Háziszárnyas. 39. Zene esztétikus, keresztnevének kezdőbetűjével. 41. Mérlegel. 43. Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat. 44. Elektroncső fajta. 45. Francia regényíró (1830—1913) 47. Libahang. 48. Legapróbb cseh pénznem. (ék. fel.) 50. Lengyel város a Visztula mellett. 52. A Duna mellékfolyója. 53. Jelző. 55. Dúsgazdag ember. 56. Régi pénzdarab. 58. Tiltószó. 60 A mai nap. 62. Középázsiai juhfajta. 64. Európai nép. 65. Nem azé. 67. Elcsépelt, mindennapi (ék. csere). 68. Boga ikerszava. 69. Becézett férfinév. 70. Mecsetek imavezetője.

Függőleges: 1. Szlámi aprópénz. 2. Alkotás. 3. Síkság Palesztinában. 4. Afrikai állat. 5. Igekötő. 6. Helyhatározószó. 7. Takarmánytároló. 8 Tolna megyei község. 9. Éppúgy, latinul. 10. . . . du. egzotikus madár. 11. Szibériai folyó. 16. Létezik. 17. Athéni vezér, Miltiadesz fia. 19. Vasoxid és alumíniumpor keveréke. 20. Színészek régies neve. 21. Borsevő-féle madár. Brazíliában honos. 24. Német kémikus, a szerves vegyészet egyik legnagyobb mestere. 25. A vízszintes 1. folytatása. 27. Hegység Marokkóban. 28. Szélhárfa. 29. Község Zala megyében. 31. Veled szemben táplált. 35. Demokráciában van! 37. Lac . . Genfi tó. 40. Adj, de vissza. 41. Bátor. 42. Egy vegyértékű negatív szulfociángyök. 46. Nevezetes díj alapítója. 49. Spanyol cigánytánc. 51. Magyar Optikai Művek. 53. Kerítés. 54. Nem keveset. 56. Tejszínből is verhetik. 57. A skorbut régi neve. 59. Elán. 61. Nem ezé. 63. Római 52. 64. Járom. 66. Kötőszó. 68 Vám vége

Beküldendő: vízszintes 1. folytatása a függ. 25-ben. Beküldési határidő: augusztus 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vasutas, Postás és Közlekedési Ifjúsági Találkozó.

Könyvet nyertek: Baranyai Zoltán Bp., VI., Izabella utca 96. III. 12. Simon Vilmos. Mohács. Tolbuchin u. 19. Láng Erzsébet. Bp., XII., Schwartzer F u. 3. Honti Jenő főint. Miskolc. Garam u. 8. Nagy Lajos. Nagybátony, MÁV 11.

HÍREK

Még egy kupa-„ügy"

Ez év tavaszán a Rimet Kupa eltűnése hozta izgalomba a sportvilágot. Amikor aztán a lapok hírül hozták hogy megkerült — egy kutya megtalálta — megnyugodtak a kedélyek.

A napokban újabb kupa probléma vetődött fel, nem Angliában, hanem a Nyugati-pályaudvaron. Az ügyeletes tiszti irodában, ahol a talált tárgyakat kezelik, játszódott le az eset.

— Édes fiam! — fordult az ügyeletes tiszthez egy falusi nénike. — Elveszett a kupám, nem találták meg?

— Kupát...??? — kérdez vissza P. L. ügyeletes, aki nagy futball rajongó és hallott az elveszett Rimet Kupa körüli mende-mondáról. Látszik, kavarognak fejében a gondolatok, ahogy a nénikét nézi.

— Miféle kupa volt az nénikém? — kérdezi még egyszer.

— Hát amolyan nagyobb fajta volt az lelkem — válaszolta a világ legtermészetesebb hangján.

Az ügyeletes sehogysem értette a dolgot, azért maga elé vette a talált tárgyak vaskos előjegyzését, de nem akadt a kupa nyomára.

— Mikor veszett el az a kupa?

— Mikor? Tulipán nyiláskor — bökte ki rövid gondolkozás után. — Úgy emlékszem, mintha ma lenne, egy kosár tulipánt hoztam a piacra és akkor hagytam el a kupámat.

— Tulipán nyiláskor? — mosolyog az ügyeletes tiszt és hogy szolgálatára álljon a nénikének, átkísérte a talált tárgyak raktárába.

— Ott van! Ott van! — kiáltott fel a nénike és mutatott az egyik polcon álló jókora tejesköcsögre.

— Hiszen az tejesköcsög, nem kupa!

— Ejnye fiam, hát maga még azt sem tudja, hogy nálunk a tejesköcsögöt kupának hívják.

— lyf —

— Kocsimosó állomás épül 20 000 forintos költséggel Vámosgyörk állomáson. Az új létesítmény már lehetővé teszi, hogy az idei szezonban minden esetben tiszta vasúti vagonokban utazhasson Vámosgyörkről és környékéről a zöldség és a gyümölcs.

— Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter meghívására néhány napot hazánkban töltött Dr. Ludwig Weiss osztrák közlekedésügyi miniszter és dr. Maximilián Schantl, az Osztrák Szövetségi Vasutak vezérigazgatója. A tárgyalások során a két országot érintő közlekedési és hírközlési kérdésekről folytattak eszmecserét.

— Társadalmi tulajdont károsító lopásért Bakos László boldvai kocsirendezőt 6, Pálfalusi János taktaharkányi kocsirendezőt pedig 5 hónapi javító nevelő munkára ítélte a Miskolci Megyei Bíróság. Az ítélet nem jogerős.

— Automata fénysorompót adtak át Alsóörsön. A vonatok önműködően vezényelik a berendezést, így az csak a szerelvény elhaladásáig jelez tilost.

— A XVI. Vasutasnap alkalmából nyugdíjas találkozót tartottak a szombathelyi járműjavítónál.

— Röpgyűlésen tiltakoztak az Északi Járműjavító dolgozói az amerikaiak vietnami háborúja ellen. A dolgozók nevében a szakszervezeti bizottság szolidaritási táviratot küldött a Vietnami Demokratikus Köztársaság nagykövetségére.

— A félévi értékelés alapján a kongresszusi versenyben nyolc százalékkal teljesítették túl a menetrendszerűséget, és négy százalékkal a tehervonatok tartózkodási idejét a gyomai vasutasok.

— Huszonötéves becsületes szolgálatukért jubileumi jutalomban részesült balatonakali állomás négy dolgozója.

— Szeged állomáson a XVI. Vasutasnap tiszteletére indított ünnepi műszakban 106,5 százalékos teljesítéssel Balogh Mihály és Csillag István brigádja érte el a legjobb eredményt. A második helyen Kovács László és Daróczi László, a harmadik helyen pedig Kiskomlósi János és Mészáros József brigádjai végeztek.

LAKÁSCSERE

Elcseréléném a Keleti pu. közelében MÁV-házban levő nagyméretű utcai, szoba konyhás, társbérleti, szeparált, alacsony bérű földszinti lakásom (külön gáz, villany) vasutassal, hasonló méretű tanácsi lakásra, vagy garzonra. Érdeklődni: Varga házfelügyelőnél, Bp., VIII. Kerepesi út 1.

Elcseréléném Budapest VIII. kerületi 2 szoba összkomfortos, utcai, MÁV lakásomat 1 szoba komfortosra, vagy hallosra. Érdeklődni: 310—767 telefonon.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Dancs József Tapolca, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Volosinovszki János, Czeglédi Sándor Debrecen, Pacz József Curtici, Szücs Ferenc Hatvan, Szentgáli István Gyöngyös, Vas István Rákosrendező, Kotormán Mihály Mezőhegyes, Körmendi Mihály Barcs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Várfalvi Gyula Gyékényes, Foki István Budapest, Virág Lajos Kiskunhalas, Cegléd állomás KISZ-szervezete: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Boda Béla Budapest: Szabadság és Háború és béke c. versei közlésre nem alkalmasak.

Felhívjuk levelezőink figyelmét, hogy a kongresszusi munkaversennyel kapcsolatban ne csak a vállalást küldjék meg szerkesztőségünknek, hanem arról is tájékoztassanak bennünket, hogy milyen eredményeket értek el eddig a kongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyben.

AZ ÓRA ÉS AZ IDŐ

Az ember még az ókorban rájött arra a szomorú tényre, hogy az idő múlik. Aztán az emberi leleményesség folytán még az is felvetődhetett, hogy az idő múlását valamilyen módon mérni kellene.

Igy kezdtek az emberek a nagy problémán gondolkozni és így hozták létre az idő mérésére alkalmas első kezdetleges szerkezeteket, eszközöket.

Először egy függőleges oszloppal kísérleteztek, amely a Nap árnyékának hosszát mutatta jó idő esetén, később készítettek vízszintes és hordozható Napórát is.

A fejlődés következő állomásai a homok-, a víz- és a mécsórák voltak.

Hosszú idő után aztán megjelentek a különböző kerékrendszerrel működő szerkezetek, melyeknek mechanizmusa a sok tudós és mester kezenyomán oly sokat fejlődött, hogy az órák végre eljutottak mai formáikhoz.

A mai ember életében az óra nélkülözhetetlen társ annyira, hogy nélküle ma már szinte nehezen létezünk.

A ma embere az óra sqítségével tudja napjait beosztani, programozni, nélkülözhetetlen reggel az ébredésnél, a munkában, utazásnál és szórakozásnál stb.

Óránktól megköveteljük, hogy pontos legyen, ha mi nem is vagyunk azok, nem szeretjük, ha siet, vagy ha késik, azt meg egyszerűen nem lehet elviselni ha elfárad, megáll és nem hajlandó újra elindulni.

Talán néha elfelejtjük azt, hogy óránk a leggondosabb kezében is egyszer elfárad, elromlik és javításra, kezelésre szorul. Fővárosunkban 1951-ben jött létre az ÓRÁSOK Szövetkezete, és ma már a város minden pontján, összesen 63 fiók működik, ahol szakemberek javítják garanciával a meghibásodott órákat.

Nem kifejezhető, de talán érdekes az a szám, hogy az órások Ktsz.nél évente kb. 250 000 db óra kerül javításra.

Nem érdektelen az a tény, hogy a hagyományos órajavításon kívül az ÓRÁSOK KTSZ díjtalanul végzi a kereskedelemben bárhol vásárolt órák garanciális időn belül történt meghibásodásának javítását.

A szövetkezet az órajavítás profilján belül foglalkozik különböző ipari célú időjelzőszerkezetek, bélyegzőórák, iskolai szünetjelzőórák, kirakatkapcsolóórák javításával és rendszeres karbantartásával, egyedi műszerek készítésével és javításával bérmunkában.

Végezetül, ha órája meghibásodik bizalommal forduljon az Órások Szövetkezetéhez, ahol azt megelégedésére megjavítják. Vegye igénybe a szövetkezet egyéb szolgáltatásait, fiókok a város minden pontján.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. AUGUSZTUS 1.

A TETTESEK KÖZTÜNK VANNAK?

A vasút technikai színvonalának soha nem tapasztalt ütemű fejlesztésén túl egyre nagyobb súlyt kap az utazás kulturáltságának javítása. Az állomások modernizálása, az utazási sebesség növelése mellett *nagy összegeket fordítunk a személyszállítás körülményeit javító kocsik gyártására, beszerzésére.* Elég csak arra utalnunk, hogy július 5-én adták át a Dunakeszi Járműjavítóban az ezredik Bah kocsit. Ezeket a kocsikat rövid idő alatt megkedvelte az utazóközönség, s megjelenésük vonalainkon nagy örömet váltott ki a vasutas dolgozókból is.

Nem elég azonban csak örülni a szépnek, a modern kocsiknak. Azon kell lenni, hogy az tartós legyen, sokáig szolgálja az utasok kényelmét, tisztán és mindenféle rombolástól mentesen.

Szinte naponta hangzanak el felhívások, figyelmeztetések: *kíméljük a vasúti kocsikat, a vasút, a nép vagyonát.* Sokan azonban úgy vélik, hogy az intelmek csak a kívülálló utasoknak szólnak, de nem vonatkoznak az utasként helyet foglaló vasutas dolgozókra, nyugdíjasokra. Most erről és ezekről kell szólnunk, *mert sajnálatosan a kocsik bepiszkításában nem egyszer vasutas társaink járnak élen.* Meg nem engedett viselkedéssel és modorral nagyon sokat ártanak a vasút jó hírnevének.

Különösen az 1. osztályon utazó vasutas dolgozók *helytelen magatartása miatt emelünk szót.* Annál is inkább figyelemre méltó ez a probléma, mert míg a fizető utasoknak mindössze 6 százaléka utazik 1. kocsiosztályon, addig a vasutasoknak 30 százaléka jogosult erre. Ez a szám azt mutatja, hogy a felszabadulást követően a vasutasok olyan jogokhoz jutottak, melyeket a felszabadulás előtt egy élet munkájával sem szerezhettek volna meg maguknak.

S mi az eredmény?

Előre is elnézést kérünk a becsületes, rendszerető, tisztaságra vigyázó, kellemes útitársnak bizonyuló többségtől. *De ostorozni kell azokat, akik olajos, kétes tisztaságú ruhában foglalnak helyet a kocsikban, végig fekszenek az üléseken, vasúti kocsikba nem való csomagokkal veszélyeztetik a tisztaságon túl utastársaik ruházatát, kényelmét.*

Az ilyen viselkedést tanúsítók annyira a „magukénak" tartják a vasúti kocsit, hogy ott *az utasok szerintük csak megtűrt személyek, vagy jobbik esetben vendégek.* Az ilyen „gazdák" vajmi keveset törődnek a „sajátjukkal". A vonaton a szolgálatot teljesítőkön túl *a vasutas dolgozók is utasok. S tőlük legalább úgy, de még jobban elvárjuk, hogy kulturált emberhez méltóan viselkedjenek az utazás alatt.*

Hogyan várható el olyan embertől, aki maga jár elől rossz példával az, hogy védje a vasút, a nép vagyonát a rongálóktól, a tisztaság ellenségeitől. Nem kell egyetlen vasutas dolgozó előtt sem bizonygatni, hogy mennyibe kerül egy új kocsi, a beszennyezett kocsi tisztítása, ha egyáltalán lehetséges. A saját zsebéből is lopja a forintot az, aki tűrhetetlen magatartásával ilyen módon emeli az intézmény költségeit.

Szerencsére az utazás közben magukról megfeledkező vasutas-utasok száma csak töredéke a vasutasságnak. De tényekedésük „látványos", eléggé el nem ítélhető, megbotránkoztató, s nagy kiadásokat okozó.

Ne hagyjuk szó nélkül viselkedésüket. A vasút, a nép, a magunk vagyonát védjük, ha megakadályozzuk eléggé el nem ítélhető viselkedésüket.

Munkával ünnepeltek

A dombóvári vasúti csomópont dolgozói a XVI. vasutasnap tiszteletére ünnepi műszakot szerveztek, hogy a vasutasnapi felajánlással is segítsék az éves terv sikeres teljesítését.

Eredményes a csomópont kongresszusi versenye is. Az első félévben a következő eredményeket érték el: *a személyvonatok menetrendszerűségét 102.5, a tehervonatokét 94.6 százalékra teljesítették, a kocsitartózkodásnál 103, a kocsikihasználásnál pedig 99.09 százalékot értek el.*

A féléves kongresszusi versenyben *a fűtőház sem maradt el.* Mozdonyfelhasználásuk 102.84 százalék, a kocsijavító műhely teljesítménye 106.54, a mozdonyjavítási tervet pedig 100 százalékra teljesítették.

A vasutasnapi versenyben és a kongresszusi versenyben a szocialista brigádok járnak az élen.

Bódogh Mihály

Augusztus 1-től

új vonalirányítási rendszert vezetnek be Budapest–Záhony között

A vasúti közlekedés fejlődése, a technikai eszközök korszerűsödése egy új, magasabb követelményeknek megfelelő forgalomirányítás gondolatát is felveti.. Az állandóan fejlődő munkaeszközök visszahatnak az emberre, újabb és újabb tapasztalatok szerzésére ösztönzik s megkövetelik az új szemlélet kialakítását az új módon való gazdálkodást.

A jelenlegi formában működő menetirányító rendszer még 1950-ben alakult ki.

Azóta az árufuvarozási teljesítmények 39,9 millió tonnáról 1965-ben már 112,3 millió tonnára; tehát majdnem háromszorosára emelkedtek.

Duplájára emelkedett a személyvonati teljesítmény is. Az összforgalom egyenlőtlen megoszlása folytán *a fővonalak igénybevétele aránytalanul nőtt.* Egy-egy vonat menetének irányítására alig 4—5 perc jut. Az operatív döntésekre csúcsidőszakokban pedig mindössze néhány másodperc esik. Ilyen körülmények között a jelenlegi irányító apparátus sem időben, sem térben nem képes a fennálló vagy várható üzemi helyzetet felmérni és a fokozott követelményeknek kielégítő módon eleget tenni.

A forgalomnövekedés következtében a vonatforgalom szerkezeti összetétele is megváltozott. A tolató közvetlen vonatokkal szemben *az irányvonatok mennyisége növekedett, s ez a növekedés a fővonalakon eléri a 40—60 százalékot.* A korszerű vontatójárművek megjelenésével a vontatás hatósugara is nő. Ugyanakkor a mennyiségi változást nem követte ilyen mértékben a minőségi változás. Csak egy példa: *A Budapest—Záhony vonalon történt vizsgálat során kiderült, hogy az irányvonatok optimális menetrend szerinti átlagos 32 km/óra utazási sebességével szemben a tényleges utazási sebesség csak 23 km/óra volt.*

A menettartam növekedéséből származó kocsióra-veszteség, mozdonyszemélyzeti munkaóra-veszteség többletköltséget, kapacitáskiesést jelentett.

Ez a már említett mennyiségi növekedés a vonatforgalomban beállott szerkezeti változás a technikai fejlődés

szükségessé teszi az elavult menetirányítói szervezet helyett a fejlettebb forgalomirányítást bevezetni.

Ezeket a magasabb igényeket szem előtt tartva *szervezték meg a Vasúti Főosztályon az új vonali üzemirányítási rendszert,* amely a vonatforgalom operatív irányítását végző szerveket menet-, mozdony-, áruirányítás közösen vonja össze. Az egészet az irányítószervezet koordinációs központja, az üzemirányítási központ irányítja.

Kísérletképpen 1966. augusztus elsejétől — 2 hónapi időtartamra — a Budapest—Záhony vonalon térnek rá erre az új vonalirányítási rendszerre. Ezen a vonalon tehát augusztus elsejétől már megszűnik a szakaszirányítás és mindennemű intézkedést csak a vonalirányító központ, illetve annak vezetője adhat.

Ez az új vonalirányító központ közvetlen diszpécsertelefonon egy gombnyomással kapcsolatba léphet a Budapest—Záhony fővonal csomóponti állomásaival. *Feladata az operatív tervezés, a vonattervezés és mozdonyfelhasználás összhangjának biztosítása, a vonatforgalom tervszerűségének javítása.*

Ennek az új rendszernek a bevezetésével

várható, hogy megszűnnek majd a keresztintézkedések, a mozdony- és vonatszemélyzet néha felelőtlen mozgatása, az ideoda mászkálás.

Ezzel a rendszerrel az irányvonatos közlekedés előnyeit is jobban kihasználják. *Javulást elsősorban az utazási sebességnél, a mozdonyóra-felhasználásnál, a vonatszemélyzet költségeinek csökkenésénél várnak.*

Az előzetes számítások szerint éves átlagban csak a Budapest—Záhony közötti fővonalon

közel 10 millió forintos megtakarítás várható,

és 0,6 millió tonna többletárufuvarozás válik lehetővé.

Ez az új módszer fokozott lehetőséget ad a kibernetika alkalmazására, a vonali teljesítmények számítógépek útján történő rendszeres napi értékelésére, a vonali vonatforgalmi tervek gépi úton történő kidolgozására.

Egyszóval ez az új rendszer megfelel majd azoknak a követelményeknek, feladatoknak, amelyeket a mai közlekedés támaszt a menetirányítás elé.

A kéthónapos kísérleti idő után a vasút vezetői és ebben az irányításban részt vett szakemberek közösen beszélik meg a tapasztalatokat és előreláthatólag még ebben az évben rátérnek más fővonalakon is az új vonalirányítási rendszerre.

Sz. J.

A szakma ifjú mesterei

A Debreceni Járműjavító ÜV-nél a Szakma ifjú mestere mozgalom 7 éves múltra tekint vissza. Ez idő alatt több, mint *500 fiatal versenyzett a Szakma ifjú mestere cím elnyeréséért.* Az 1965—66. évi versenyben 12 szakmából 107 fiatal vett részt és a vizsgák során *16 fiatal arany, 16 ezüst, 17 pedig bronzfokozatú jelvényt kapott.*

A vizsgáztatások az elmúlt napokban fejeződtek be. A vizsgabizottság a fiatalok mestermunkáját számtan, rajz, technológiai ismeretekben való jártasságát, szakmai ismereteit, politikai tájékozottságát és a munkához való viszonyát értékelte.

A vizsgáztatások ez évi tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a fiatalok már bonyolultabb, sokrétűbb mestermunkákat készítettek és az elméleti ismeretek kérdéseire is színvonalasabb, tartalmasabb válaszokat adtak, mint az elmúlt években.

Szabó VII. Ferenc fényező, *Kocsis Gábor* kazánkovács és *Haraszti Kálmán* kocsilakatos az elmúlt évben ezüst fokozatú jelvényt nyertek, most aranyra vizsgáztak. A versenyzők között akadtak olyanok is, akik korábban már aranyfokozatot értek el és most rokonszakmából vettek részt a mozgalomban. Ilyen volt többek között *Kányási László,* aki az elmúlt évben a kocsilakatos szakmából kapott arany- és most mozdonylakatos szakmából szerzett arany minősítést. Ugyancsak *Király János,* az elmúlt évben kocsilakatos szakmából nyert arany-, és most tüzikovács szakmából szerezte meg ezt a minősítést.

A fiatalok többsége a *Szakma ifjú mestere versenyt* összekapcsolta az *Ifjúság a szocializmusért mozgalommal* is, így e verseny teljesítésével az ISZM-mozgalom tanulási követelményeinek is eredményesen eleget tett.

Volosinovszki János

Szombathelyre került az elnökség vándorserlege

A XII. Vasutas Postás és Közlekedési Ifjúsági Béketalálkozó rendezőbizottsága előterjesztése alapján *a szombathelyi igazgatóság fiataljai nyerték el a szakszervezet elnöksége által alapított vándorserleget.* A serleg ünnepélyes átadására július 25-én került sor a szombathelyi igazgatóság tanácstermében. Az ünnepségen részt vettek az igazgatóság osztályvezetői, az operatív bizottság tagjai, a vasutas-szakszervezet Vas megyei bizottságának vezetői, továbbá a csomóponti és alapszervi KISZ-titkárok. Az elnökség képviseletében *Kellner István,* a szervezési és nevelési osztály **vezetője és *Rétfalvi Tibor,*** a főbizottság vezetője volt jelen.

Az ünnepséget *Horváth József,* a vasutas-szakszervezet Vas megyei bizottságának tagja nyitotta meg, majd átadta a szót Kellner Istvánnak, aki az elnökség nevében köszöntötte a megjelenteket, majd értékelte a szombathelyiek munkáját.

Elmondotta többek között, hogy a főbizottság értékelve a találkozó előkészítésével és lebonyolításával kapcsolatos szervező, politikai nevelő munkát, *megállapította, hogy a legjobb eredményt a szombathelyi igazgatóság mozgalmi szerveinek és gazdasági vezetésének segítségével az igazgatóság területén dolgozó fiatalok érték el.*

Az elnökség nevében gratulált a jó eredményekhez, majd felhívta a résztvevők figyelmét, hogy az elért eredmény *ösztönözze az igazgatóság területén dolgozó fiatalokat újabb munkasikerek elérésére.* Ez után átadta a serleget *Tarján Ferencnek,* a területi bizottság titkárának.

A rövid ünnepség végén *Horváth Lajos,* az igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának vezetője átadta az igazgatóság pénzjutalmát a legjobb munkát végzett fiataloknak.

A pártkongresszus tiszteletére

Az első helyen a kocsiosztály

A Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa tiszteletére tett vállalás első értékelésére az elmúlt héten került sor a szombathelyi járműjavítóban. *A verseny első szakasza bebizonyította, hogy a vállalat dolgozói a vállalások teljesítésében helytállnak.*

A vállalat vezetősége, a párt- és a szakszervezeti bizottság értékelte a vállalások időarányos teljesítését. A gazdasági eredmények alapján

az első helyen a kocsijavító osztály végzett, második a mozdonyjavító, harmadik a karbantartó osztály, negyedik a megmunkáló osztály.

Ez az első félév eredménye. A pártkongresszusig hátralevő időben az első helyet bármelyik osztály megszerezheti. Egy-egy osztály az esetleges lemaradását a versenyidőszakban még pótolhatja, hiszen nem a rész-, hanem a végeredmény számít.

Ha figyelembe vesszük, hogy a termelés területén az éves élüzemversenyben is darabszámos teljesítés adja a legjobb eredményt, akkor az első helyezés indokolt a kocsiosztálynak.

A gazdasági eredmények mellett

a társadalmi munkafelajánlások teljesítésében is élen jártak az üzem dolgozói, főként a szocialista brigádok.

A brigádok dolgozói az egyéni és kollektív vállalásaik teljesítésének eleget téve munkálkodnak és dolgoznak a munkafegyelem megszilárdításáért és az igazolatlan mulasztások csökkentéséért.

A munkavédelem, a balesetmentes munkáltatás érdekében is előbbre léptek és a gazdasági munka mellett a következő feladat, hogy 1966-ban a munkavédelmi mintaüzem célkitűzéseit is teljesítse minden dolgozó, minden osztály.

Kovács István

Példát mutatnak

Az alföldi kisvasút 10 szocialista brigádja, az első félévi tervet maradéktalanul teljesítette. *Subasitz Imre* kocsifényező brigádja 105 százalékos, *Szántó Lajos* motorjavító brigádja pedig 107 százalékos eredményt ért el.

A gázolaj-megtakarításnál a kisvasút műszaki személyzete 12 százalékot ért el. Jó munkát végez *Bugár Győző* motorvezető.



Budapestre, nyolc megyébe és négy országba szállítják a híres szatymazi őszibarackot. Az ízletes gyümölcs berakását villás emelő targoncák segítségével gyorsan végzik a dolgozók

(MTI Foto: Tóth Béla felv.)

Kitüntetések a XVI. vasutasnap alkalmából

A XVI. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájukért a MÁV vezérigazgatója az alábbi vasutasokat részesítette Érdemes vasutas kitüntetésben:

Kolozsi István von. vez., Bp. Ferencváros; Liskó Lajos tolatásvez., Pestlőrinc; Breza Ferencné kalkulátor, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Dóczy Valéria szem. pénztaros, Sárospatak; Nagy Miklos vágánygondozo, Debrecen Eszaki Pft. Főn.; Horváth József átfejtőmunkás, Záhony; Jávorfi József áll. vez., Nyíradony; Horváth Vilmos főtávirász, Pécs TBFF; Papp Ferenc mozd. vez., Bátaszék fth.; Pogany Ferenc csap. vez. előmunkás, Dombóvár Ép. Főn.; Molnár Vince szolg. vez. váltóőr, Pécs; Szabó László áll. főn. h., Szentes; Gábel Lajos műszerész csop. vez., Békéscsaba fth.; Balogh István von. vez., Vésztő; Zanathy Lajos forg. szolg. tevő, Veszprém-külső; Gosztola Sámuel gépkísérő, Szombathely; Németh Jenő csap. vez. előmunkás, Szombathely Pft. Főn.; Töller János lakatos, Pápa Pft. Főn.; Simon József főelőadó, I/2. Szakoszt.; Várhelyi Árpád technológus, Kitérőgyártó ÜV.; Gili Jánosné könyvkötő, MÁV Jegynyomda Főn.; Nagyi István lakatos csop. vez., TB Ép. Főn.; Vig János heg. brig. vez., Dunakeszi Jj. ÜV.; dr. Mosonyi István oszt. vez., Budapesti ig.; Jobbágy László blokklakatos, VBFF; Sleng János ekt. tiszt., Vác Pft. Főn.; Mile Ferenc mozd. vez., Hamán Kató fth.; Tóth Pál bádogos szerelő csop. vez., Bp. Ferencvaros Pft. Főn.; Szőke János mozd. fűtő, Bp. Ferencváros fth.; Stipka László váltókez., Vácrátót; Major Imre járó vez., Hatvan Vill. Vonalfelügy.; Maticsek Ferenc vonatvez., Gyöngyös; Bodnár Lajos tolatásvez., Szerencs; Nagy Istvan főelőadó, Miskolci ig.; Vascsák János jegyvizsg., Miskolc Tiszai pu.; Molnár József csap. vez. előmunkás, Ujmiskolci Pft. Főn.; Tarcali Ferenc vonalgondozó, Mátészalka Pft. Főn.; K. Csiki Ferenc szállítm. hiv., Záhony; Hámori Józsefné számadó és fiz. pénzt., Debrecen; Csergő Endre áll. vez., Nyírmada; Szentpéteri Sándor motorvez., Nyíregyháza Kisvasút fth.; Szabó Lajos vez. váltóőr, Dunaújváros; Kocsis János számmérlegelő, Nagykanizsa Szertárfőn.; Kovács János, tolatásvez., Murakeresztúr; Nagy Géza forg. szolg. tevő, Dombóvár; Halász Rezső főelőadó, Pécsi ig.; Sallai Tibor mozd. vez., Nagykanizsa fth.; Papp József kocsirend., Balatonszentgyörgy; Racz Janos váltókez., Mezőtúr; Dobcsanyi János tartalékos, Baja; Juhász József menetirányító, Bp. Keleti pu.; Molnár Sándor irattáros, Bp. ig. Számvit. Főn.; Forrás Mihály mozd. vez., Békéscsaba fth.; Hidvégi György szállítm. munkás, Békéscsaba; Volosesuk Antal áll. főn., Sopron Déli; Szűcs József rak. munkás, Szombathely Szertárfőn.; Decsei Samu munkás, Tapolca fth.; Bella Jenő okt. és vezényl. tiszt., Pápa; Zagyva László előadó, MÁV Tisztképző Int.; dr. Varga László szakoszt. vez., I/4. Szakoszt.; Kocsis Sándor főmenetirányító, I/8. Szakoszt.; Török Bertalan kábelszerelő csop. vez., TB Ép. Főn.; Szabo László fődiszpécser, Miskolc Jj. ÜV.; Bányai József brig. vez., Szolnok Jj. ÜV.; dr. Bek József főtan. KPM I. Titkárság vez.; Kozák Sándor áll. főn., GYSEV Csorna; Gerölv Jenő szertárvez., Keleti Szertárfőn.; Tima József főn. vez., Bp. Krisztinaváros Pft. Főn.; Stommer József mozd. vez., Komarom fth.; Simon Károly von. vez., Rákosrendező; Nagy Sándor málházó, Tápiógyörgye; Boi[illegible] Jánosné agit. prop. titk., Bp. Nyugati pu. Pártbizottság; Madarász Zsigmond forg. szolg. tevő, Ercsi; Bagó Mihály áll. vez., Tura; Hágen László munkavez., Ómiskolci Pft. Főn.; Deli József főelőadó, KPM I/8. Szakoszt.; Pálinkás Mihály főelőadó, BVKH; Stanga János gépkocsivez., Autófuvarozási Főn.; Sárvári Vilmos lakatos csop. vez., Északi Jj. ÜV.; Janzsó Imre lakatos csop. vez., Szombathely Jj. ÜV.; Turóczi István főn. vez., Mozgó Pft. Főn.; Bakó József szénkirakó, Szolnok Szertárfőn.; Sz. Tóth András pol. munkatárs, Vasutasok Szakszerv. Budapesti Bizottsága; Máté Mihály kocsilakatos brig. vez., Szolnok Jj. ÜV.; Pelsőczi Ferenc szertárfőn., Rákosszentmihály Átvevőszertár; Szilárd István üzemvez., Fatelítő ÜV.; Tajthy József főelőadó, KPM I/6. Szakoszt.; Aszódi Sándor részlegvez., Házkezelési Főn.; Molnár Sándorné vez. asszisztens, MÁV Kórház; Török Lajos művez., Pápa fth.; Hársi Béla számadó, Celldöm. Szertárfőn.; Becker József csop. vez., Szeged Pft. Főn.; Koller László jegyvizsg., Celldömölk; Marton Béla főelőadó, Szombathelyi ig.; Füleki István szakaszkez. pmest., Kiskunhalas Pft. Főn.; Jakab II. Istvánné bérellenőr, Pécsi ig. Számvit. Főn.; Pataki Imre áll. kez., Mecsekjánosi [illegible]; Pápai Béla csop. vez., Budapesti ig.; Füzesi Gusztáv fő[illegible]vez., Landler Jenő Jj. ÜV.; Ga[illegible] Barna váltókez., Miskolc Gömöri pu.; Feies János csop. vez., Déli Músz. Kocsiszolg. Főn.; Gurdanics János csop. vez., Budapesti ig. Vill. Fennt. Főn.; Bene József asztalos, Vill. Felsővez. Ép. Vez.; Telek Béla váltókez., Kistelenye; Szalai Sándor tartalékos, Vác; Rabb Ferenc motorszerelő csop. vez., Hámán Kató fth.; Repka György csap. vez. előmunkás, Mozg. Pft. Főn.; Lassú Imre szakaszkez. pmest., Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Dombóvári József vonalbiztos, Budapesti ig.; Szabó Zoltánné üz. vez. h., Utasellátó ÜV.; Szalai Béla főelőadó, BVKH; Füleki István lakatos csop. vez., Kitérőgyártó ÜV; Balogh Ferenc csop. vez., Szombathelyi ig.; Berecz Zoltán vez. mérnök, Sopron Pft. Főn.; Horváth János vonatvez., Veszprém-külső; Szetei József mozd. vez., Vác fth.; Kulcsár Lajos munkás, Hídépítési Főn.; Szeder János szb-titk., Székesfehérvár fth.; Andrássy Géza munkás, Komját Aladár Kollégium; Hantos Ferenc csop. vez., Szegedi ig.; Nagy Albert áll. vez., Püspökmolnári; Csejtei Lajos áll. főn. h., Ajka; Horváth Béláné forg. szolg. tevő, Battonya; Várhegyi Ádám mozd. vez., Kiskunhalas fth.; Herbai Ádám motorvez., Pécs fth.; Ancsin János vonalkez., Kiskunhalas Pft. Főn.; Kustor József főelőadó, Pécsi ig.; Polyák József blokklakatos, BBFF; Nagy Istvánné számadócsop. vez., Debrecen fth.; Peszle Sándor normacsop. vez., Záhony; Simon Sándor pályamunkás, Miskolc Ép. Főn.; Nagy László áll. főn. h., Kőbánya-felső pu.; Pálmai Imre vill. szer., Sárospatak fth.; Szilágyi Mihály vonatvez., Nyíregyháza; Bognár József mozd. fűtő, Nagykanizsa fth.; Sulyok Zoltán rend. forg. szolg. tevő, Záhony; Dudás László motorvez., Sárospatak fth.; Fritz Béla csillés, Bp. Ferencv. Szertárfőn.; Bécsi László szénkirakó, Székesfehérvár Szertárfőn.; Zsoldos Erzsébet betan. vasbetonszerelő, Debrecen Ép. Főn.; Szűcs János főelőadó, Debreceni ig.; Pusztai István főelőadó, Miskolci ig.; Szalai III. Sándor forg. szolg. tevő, Kiskunhalas; Kiss Ede nyilvt. csop. vez., Szombathelyi ig.; Sármásy Árpád főelőadó, I/1. Szakoszt.; Orvos Mátyás reszortos, Békéscsaba Alföldi Kisvasút; Fodor János oszt. vez., Vasúttervező ÜV.; Kasza Sándor csap. vez. előmunkás, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Molnár János segédkez., Hatvan fth.; Ragányi József vez. mérnök, Veszprém Pft. Főn.; Tóth Gyula műsz. reszortos, Szombathely fth.; Németh János tolatásvez., Hódmezővásárhely; Erdősi Ernő szakaszkez., Szeged TBFF; Bálint János főelőadó, KPM I/1. Szakoszt.; Faragó Sándor üzemvez., Kitérőgyártó ÜV.; Szunics Anna főelőadó, BVKH; Garai Mihály motorszerelő, Autófuv. Főn.; Molnár Ferenc műszerész, TBÉF; Keszthelyi Frigyes főelőadó, Budapesti ig.; Tóth József von. kez., Győr Pft. Főn.; Horváth Zoltán ép. vez., Budapesti Ép. Főn.; Vass I. István mozd. vez., Bp. Keleti fth.; Turi Sándor mozd. vez., Bp. Ferencváros fth.; Reucsán János von. tartalékos, Balassagyarmat Von. Főn.; Strobl Dezső kocsimester, Hegyeshalom; Tóth IV. A. István csop. vez., Rákos Motorüzemfőn.; Erdélyi András csop. vez., Miskolci ig.; Kalocsai Jenő anyagleltár számadó, Vámosgyörk; Lukácskó Sándor főelőadó, KPM I. Titkárság; Saál József főelőadó, Szabványosító Főn.; Oroszki János csop. vez., Landler Jenő Jj. ÜV.; Cseri Mihály művez., Dunakeszi Jj. ÜV.; G. Nagy Zsigmond vizsg. főkalauz, Bp. Keleti pu.; Gréczi Ferencné főelőadó, Budapesti ig.; Tóth László menetir., Dombóvár; Szőke Ferenc vill. csop. vez., Nagykanizsa fth.; Varga György kiadási raktárnok, Kaposvár; Bognár István pályamunkás, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Garaczi Imréné számadóság vez., Békéscsaba Szertárfőn.; Zenei Józsefné anyagszámadó, Szeged fth.; Győrffy Ferenc sínvizsg., Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Pásztor Ferenc lakatos csop. vez., Ép. Géptelep Főn.; Bajtai Károly főelőadó, KPM I/7. Szakoszt.; Fábián Zoltán csop. vez., Anyagvizsg. Főn.; Kápolnás Géza anyagszámadó, Közp. Nyomtatvtár; Farkas Ferenc asztalos csop. vez., Debrecen Jj. ÜV.; dr. Keresztes István pol. munkatárs, Vasutas Szakszerv. Központ; Nagy Károly főelőadó, GYSEV vezérig.; Rigó János főmunkavez., Magasép. Főn.; Szekér László tűzcsőgyártó csop. vez., Szombathelyi Jj. ÜV.; Horváth Ferenc lakatos csop. vez., Székesfehérvári Jj. ÜV.; Terényi József gépkocsivez., MÁV Autófuv. Főn.; Mészáros Kálmán üzemvez., Utasellátó ÜV.; Oblatt Lászlóné számlaellenőr, Szállítm. Főn.; Papp Imre főelőadó, KPM I/8. Szakoszt.; Pócsi Lajos szakaszkez. pályamest., Ujmiskolci Pft. Főn.; Cserháti Ferencné irodakez., Szerencs; Tóth József csap. vez. előmunkás, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Laczik István rend. forg. szolg. tevő, Aszód; Sziráki István rend. forg. szolg. tevő, Tatabánya-Alsó; Filipovics István ker. hiv., Bicske; Fehérvári Dezső áll. vez., Mór; Orbán István raktárnok, Oroszlány; Keresztúri János technológus, Járműjavító Oszt.; Nagy Károly vonalgond., Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.; Romvári László oszt. vez., Északi Jj. ÜV.; Bereczky Rolandné vez. asszisztens, Közegészségügyi Int.; Dandik Gyula pályamunkás, Ujmiskolci Pft. Főn.; Parragh István esztergályos, Autófuv. Főn.; Drahos János kocsilakatos csop. vez., Miskolci Jj. ÜV.; Mérő Gyula keresk. okt., Kiskunhalas; Báló József csop. vez., Szegedi ig.; Pajor György von. vez., Sárvár; Baranyai József áll vez., Pókaszepetk; Ferenc József sorompókez. pályaőr, Zalaegerszegi Pft. Főn.; Somlai Imre csop. vez., Tapolcai Pft. Főn.; Nagy Géza üzemvez., Celldömölk Ép. Főn.; Kaszás Károly mozd. vez., Hatvan fth.; Ragó Lajos üzemlakatos, Épületelemgyártó Főn.; Méhes Béla szakaszkez. pályamest., Székesfehérvár Pft. Főn.; dr. Váradi Zoltán főelőadó, Budapesti ig.; Walter Károly üzemvez., Utasellátó ÜV.; Berta József műszerész, TB. Közp. Főn.; Überhart Margit jegykönyvelő, MÁV Jegynyomda Főn.; Ságodi Ádám lakatos csop. vez., Gépjavító ÜV.; Kovács Károly előadó, MÁV Gépjavító ÜV.; Hegedüs László blokkmester, Szombathely TBFF; Seregélyi Magdolna távirda hiv. vez., Szombathely TBFF; Stadler Lajos csop. vez., Szolnok fth.; Takács Lajos mozd. vez., Győr fth.; Kerepesi Pál vez. mérnök, Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Király Ferenc szakaszkez. pályamest., Szolnok Pft. Főn.; Nádasi Gyuláné előadó, KPM I/3. Szakoszt.; Tóth Antal von. oktató, Miskolc TBFF; Bajusz András forg. von. biztos, Sárospatak Vonalfőn.; Dankó Dezső villanyhegesztő, Nyíregyháza fth.; Kiss Lukács blokklakatos, Debrecen TBFF; Frank József lakatos csop. vez., Debrecen Ép. Főn.; Bakos Gábor olajkiadóőr, Hatvan Szertárfőn.; Kerepesi Istvánné szem. pénztáros, Felsőzsolca; Kopcsó László csop. vez., Miskolc TBFF; Szilágyi János világítási csop. vez., Miskolc fth.; Szűk Gyula számvit. vez., Záhony; Galgóczi Sándor vonatmenesztő térfelvigy., Debrecen; Gelencsér Vilmos mozd. vez., Kaposvár fth.; dr. Bakonyi Antal csop. vez., Pécsi ig.; Doktor Sándor vonat vez., Debrecen; Lugosi Lajos áll. főn., Nyírábrány; Papp Anna kalkulátor, Miskolc Ép. Főn.; Bárdosi László lakatos csop. vez., Szerencs fth.; Gyuka Zoltán áll. főn. h., Bp. Soroksári út áll.; Kelemen Béla térközőr, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Oláh Lajos kocsivizsg., Miskolc fth.; Mali Béla szénkirakó, Debrecen Szertárfőn.; Tuza János keresk. hiv., Tarcal; Kálmán Sándor csop. vez., Debreceni ig.; Tóth László külsős forg. szolg. tevő, Záhony; Gallai Sándor blokkmester, BBFF; Mikes Zoltán művez., Budapesti ig.; Távközlő Fennt. Főn.; Horváth III. József mozd. vez., Dombóvár fth.; Barta László von. vez., Kecskemét; Finta József reszortos, Szentes fth.; Rózsa János tartalékos, Nyíregyháza; Katkó Balázs lakatos csop. vez., Záhony fth.; Nyul Károly tetőfedő, Dombóvár Pft. Főn.; Lente István kocsimester, Debrecen; Kovács István csop. vez., JBFF; Zsifkó József vágánygondozó, Nagykanizsa Pft. Főn.; Gubinyi Sándor főelőadó, Budapesti ig.; Székely András csap. vez. előmunkás, Esztergom Pft. Főn.; Hamza Imre csap. vez. előmunkás, Szentes Ép. Főn.; Kovács Antal előadó, Szeged TBFF; Dobák István szakaszkez. pályamest., Kecskemét Pft. Főn.; Vig István vez. szerk., Székesfehérvári Jj. ÜV.; Gutschik Jenő főpincér, Utasellátó ÜV.; Pál Lajosné előadó, Központi Számvit. Főn.; Hernádi Ferenc főművez., Északi Jj. ÜV.; Felczán Antal terv csop. vez., Járműjavító Oszt.; Kalkó János asztalos csop. vez., Épületfennt. Főn.; Imre Vilmos szakaszkez. pályamest., Angyalföldi Pft. Főn.; Baranyi István szb-titk., Szentesi Ép. Főn.; Szilágyi Jenő oszt. vez., Debreceni Jj. ÜV.; Vörös Ferencné főelőadó, Anyagell. Ig.; Kostyál Géza raktárkez., Landler Jenő Osztószertár; Kovács Gyula csop. vez., Anyagvizsg. Főn.; Villányi József főelőadó, KPM I/5. Szakoszt.; Váradi Béla főelőadó, KPM I/6. Szakoszt.; Milánkovics Vendel csap. vez. előmunkás, Dombóvár Ép. Főn.; Reményi Géza lakatos brig. vez., Dunakeszi Jj. ÜV.; Nemes István főelőadó, BVKH; Róka József főelőadó, BVKH; Varga Imre főép. vez., Debreceni Ép. Főn.; Vitéz József főelőadó, Gazd. Hiv.; Gábor Imre pályamunkás, Debreceni Ép. Főn.; Gazdag József tolatásvez., Nagykanizsa; Kóti Miklós kocsilakatos, Püspökladány fth.; Balla Béla főelőadó, Szegedi ig.; Debreczeni József vonatvez., Békéscsaba; Szárnyasi Gyula oszt. vez. h., Miskolci ig.

Nyilvános megyei bizottsági ülés a váci fűtőházban

Szakszervezetünk Pest megyei bizottságának több napos vizsgálata, tapasztalatgyűjtése után a közelmúltban nyilvános megyei bizottsági ülésre került sor a 250 dolgozót foglalkoztató váci fűtőházban.

Lelkesen dolgoznak

A váciak múlt évi munkáját ez évben élüzem kitüntetés jelvénye hirdeti, dicséri. Most is megteszik a dolgozók a magukét. *Lelkesen vesznek részt a kongresszusi versenyben. Példás a munkájuk a balesetek megelőzésében, a közösségi szellem fejlesztésében és a személyi felelősség erősítésében.* A gyengén szervezett beteglátogatói tevékenység ellenére 2.2 százalékkal csökkent a betegségek száma és ideje.

Mérlegre került a gazdasági vezetés, a munkaszervezés, a szakszervezeti nevelő és érdekvédelmi munka minden olyan területe, amely korábban csupán jelentésekből és egyéb tájékoztatásból volt ismert a megyei bizottság előtt. *Kendőzetlenül tárult fel a váciak mindennapos élete, a dolgozók lelkes munkája, s a munkaszervezés nehézségei. A következetesebb szakszervezeti munka szüksége egyaránt jelentkezett, a vizsgálat során.* E munka következtében a szakszervezet megyei vezetői több segítséget adtak a helyi vezetőknek.

Több mint egy tucat munkavédelmi hiányosság került felszínre és nyert orvoslást néhány nap alatt. Fény derült arra, hogy az üzemi demokrácia alkalmazásában bátortalanok, az 1001-es MT—SZOT határozat végrehajtásában következetlenek a helyi vezetők és a szakszervezeti bizottság egyaránt. Emiatt nem tartottak decentralizált termelési tanácskozásokat, s a dolgozóknak több, mint a fele ki volt zárva az alkotó kezdeményezésből, a vezetési munka bírálatából, támogatásából. *Igy fordulhatott elő törvénysértés az érdemes dolgozók kitüntetésében. Az alapos, elemző közgazdasági vizsgálat bebizonyította a vezetőknek, hogy indokolatlanul magas a 285 órás mozdonyvezetői és a 266 órás fűtői havi átlag szolgálati idő.* A gondatlanság és a hibás fordaszervezési és vezénylési munka következményeként *Ádámi Sándor* és *Tiez Ferenc* mozdonyvezető májusban például háromszáz óra felett dolgoztak. Nem kielégítő a heti pihenőnapok kiadása sem.

Arra is fény derült, hogy a szakszervezeti munka politikai, nevelési és érdekvédelmi területeit a fejlődés ellenére is visszaveti, hogy *a szakszervezeti bizottság több tagja nem végzi el saját feladatát és emiatt egyesek túlterheltek, s a munka egy része megoldatlan marad.* Mivel a megyei bizottság nyilvános ülése a csomópont valamenyi szakszervezeti bizottságának képviselője, a fűtőház szakszervezeti bizottságának teljes kollektívája és számos érdeklődő szakszervezeti tag részvételével zajlott le, sokan szerezhettek hasznos tapasztalatokat.

Vita tanulságokkal

A megyei bizottság előterjesztett beszámolóját a fűtőház szakszervezeti bizottsága és a gazdasági vezetők egyetértéssel fogadták. Felszólalásaikat nemcsak az önkritika, de az útkeresés is jellemezte. A sokrétű vitának csupán néhány tanulságos gondolatát vetjük itt fel. A munka értékelése során bizonyára nemcsak a váciak vonhatták le azt a tanulságot, hogy *nem elég egy rendeletismertetés vagy parancskönyvi tudomásulvétel a kívánt eredmény eléréséhez.* A végrehajtás megszervezéséről is gondoskodni kell a vezetőknek. Erre különösen a nyugdíjelőkészítő munka fogyatékosságainál mutattak rá.

A vita másik tanulsága az volt, *hogy hiába a jó munkavédelmi felszerelés, ha nem használják.* Sok szó esett a szakszervezeti bizalmiak tevékenységéről is A bizalmiakkal való rendszertelen foglalkozás nemcsak a tagok érdekképviseletének elhanyagolását, hanem azok kedvszegését és a funkciótól való megválását is maga után vonja.

Mások számára is tanulságos az a megállapítás, mely szerint *az új szociális létesítményeket nemcsak megépíteni, hanem megfelelően kezelni és védelmezni is szükséges.* A fűtőháznál ugyanis épült új öltöző és mosdó, a dolgozók még sincsenek megfelelően ellátva. Több hasznos elhatározás mellett nemcsak felvették, de meg is oldották, hogy a csomóponton levő szakszervezeti bizottságok egységes beteglátogatási rendszert alakítsanak ki.

Több hónapra adott útmutatást a nyilvános megyei bizottsági ülés. Bizalmat, bátorítást, és módszereket adott a helyi vezetőknek, számos hasznos tapasztalatot a hatékonyabb szakszervezeti munkára a megyei bizottság vezetőinek. Megérte a fáradtságot.

Kovács János

Magyar vasutasok az 51. Eszperantó Világkongresszus sikeréért

Július 31-én Budapesten a Petőfi-pavilonban ünnepélyes külsőségek között nyílt meg az 51. *Eszperantó-Világkongresszus.* Utoljára 1929-ben volt alkalma a magyar népnek vendégül látni a világ eszperantistáit. Akkor 1200-an vettek részt az *Egyetemes Eszperantó Szövetség* kongresszusán. Most 38 ország mintegy négyezer képviselője jött el Magyarországra. Ezzel az eddig 50 eszperantó kongresszust rendező országok között a második helyet foglaljuk el, *a második világháború után rendezett 18 kongresszus közül pedig ez a legnépesebb.*

A kongresszus alatt értekezletet tartanak az Egyetemes Eszperantó Szövetség szakmai tagozatai, a jogászok, a pedagógusok és a *Nemzetközi Vasutas Eszperantista Szövetség* is. Szakmai kirándulásra, eszmecserére is sor kerül.

Különvonaton működés közben mutatjuk be a külföldi eszperantista vasutasoknak műszer- és mérőkocsinkat. Nem maradnak el a különböző munkaülések sem, ahol az eszperantó mozgalom kérdéseit tárgyalják meg. Kiemelkedő esemény lesz az Eszperantó Világbéke Mozgalom *(Mondpaca Esperantista Movado MEM)* IV. Konferenciája. Ekkor kerül sor a kongresszus alkalmából elhelyezendő *emlékkő felavatására a Rácz-fürdő előtt létesített Eszperantó Parkban.*

A vasutas dolgozók is jelentős részt vállaltak a kongresszus rendezésében és szervezésében. *Sok vasutas dolgozott a mintegy négyezer vendég vidéki programjának megszervezésén.* A fogadtatás is szervezett volt. Az eszperantó zászlókkal és feliratokkal *feldíszített határállomásokon hangosbemondó útján eszperantó nyelven üdvözölték a külföldieket.* A budapesti pályaudvarokon különautóbuszokban szállásukra irányították a külföldről érkező eszperantistákat. Külön szolgálat gondoskodik arról, hogy hazautazásuk is szervezett legyen.

Hónapokkal ezelőtt a Keleti, a Nyugati, a Déli pályaudvaron, a MÁV Tisztképző Intézetben és az Úttörővasúton *eszperantó nyelvtanfolyamokat szerveztek.* Tanfolyamot szerveztek a Közlekedési Múzeumban és a vasúti szakmai előadás színhelyén.

A kongresszus közel száz rendezvényén nagy számban vesznek részt vasutas rendezők. Dicséret illeti azokat a vasutasokat is, akik, ha közvetlenül nem is, de közvetve azzal segítik elő a kongresszus sikerét, hogy helytállnak azok helyett, akik a kongresszus alatt — a rendezői munka miatt — hosszabb- rövidebb ideig felmentést kaptak a szakvonali munka alól.

A magyar vasutasok jó munkája is segíti a kongresszus sikerét.

Kristek Pál

Vasutas veteránok Répceszentgyörgyön

Répceszentgyörgyön, a MÁV Nevelőintézet parkjának platánfái alatt tízórai időben találtam *azokat a nyugdíjas vasutasszakszervezeti veteránokat, akik feleségükkel együtt vesznek részt kéthetes üdülésben.* Régi elgondolást sikerült megvalósítania a szakszervezetnek, amikor elérte, hogy a nyári szabadságra távozott gyerekek helyét nyugdíjasok vehették át.

Jól érzik magukat

A gondnok azt mondja, hogy jó étvágyú, jó kedélyű ember mind. *Debrecenből, Budapestről, Békéscsabáról,* az ország legtávolabbi részeiből jöttek, s már az első napokban megbarátkoztak egymással is, a környezettel is. *Fényképeket készítettek a kínai akácok alatt, készült pár kép játék közben is, mert igaz ugyan, hogy öregek, de azért fiatalos csatákat vívnak a függő tekével.* Sokan közülük korukat meghazudtolva, már a harmadik faluba is elsétáltak a délelőtti szabad foglalkozások idején.

A második turnusban összesen harmincan voltak. Nem győzték hangsúlyozni, *főleg azért jó ez a nyaralás, mert feleségükkel együtt üdülhetnek.* Elégedettek az élelmezéssel, s örülnek annak, hogy a két hét alatt többször is felkereshetik Bükön a meleg vizes fürdőt, és jut idejük arra is, hogy a közös szamócaszedés, a sakkpartik, a gazdag kultúrműsor mellett *ifjúkori közös emlékeiket is felelevenítsék, beszélgessenek a sztrájkok nehéz időiről, végiggondolják — ki tudja hányadszor — azt a sok munkát, amely életüket jelentette.*



Kellemes időtöltés a függő tekével

A szakszervezet lehetővé tette

Valóban, sokkal többet jelent ez a szárnyaskerék, mint egyszerűen csak a vasút szimbólumát, a gyorsaságot. Most itt azt is jelenti, hogy *az idei nyáron kedvezőbb körülmények között üdültethetnek mintegy 100 szakszervezeti veteránt.* Jövőre többet szeretnének.

A nyugdíjas szakszervezeti dolgozók üdültetésének ebben a formájában újdonság, hogy a szakszervezet lehetővé tette számukra, hogy feleségükkel együtt üdüljenek. *Ez az első ilyen nyári, házaspárok számára berendezett vasutasüdülő.*

A nyugdíjasok itt, Répceszentgyörgyön a legfiatalabbakat váltották fel a nyár idején. Az iskola falai között felnövekvő fiatalok pedig az ő helyüket veszik majd át. Erről beszélgetünk, s a társadalmi kérdésekre érzékeny veteránok vitatkozó kedve, éleslátása is meggyőz arról, hogy ezek az emberek, ha nyugdíjasok is, nem öregek.

Gróf Mikes György megyéspüspök palotája volt valamikor ez az épület. A szépséget élvező emberek örömével vették birtokukba a lugasokkal, sétányokkal, szobrokkal díszített parkját, magát a kastélyt, a park platánfái alatt beszélgető nyugdíjasok.

(konczek)

Mit kap a vasút a harmadik ötéves tervben

A lap előző számában részletesen ismertettük: *milyen feladatok hárulnak a vasútra a harmadik ötéves tervben.* Most arról számolunk be, hogy mit kap a vasút a tervidőszakban.

Mint már ismeretes, a népgazdaság *mintegy 13,3 milliárd forintot irányoz elő a vasút fejlesztésére.* Ebből jelentős összeget fordítunk a vontatási telepek, valamint a járműjavító műhelyek korszerűsítésére, bővítésére.

A tervek szerint *1967-ben befejezzük a székesfehérvári vontatási telep építését, több fűtőháznál Diesel vontatási telep építését, több fűtőháznál Diesel vontatási telep és gazolaj tároló épül.* A villamosmozdonyok időszakos javításának elvégzésére néhány helyen villamos vontatási telep letesül, az Északi Járműjavítónál pedig a villamosmozdonyok főjavítása céljából sor kerül a villamosmozdony osztály bővítésére. *Megkezdjük és a negyedik ötéves tervben folytatjuk a Dunakeszi Járműjavító bővítését.* Kocsijavító műhellye alakítjuk at a Miskolci Járműjavító mozdonyosztályát es megkezdjük a Landler Jenő Járműjavító rekonstrukciós munkait is.

A harmadik otéves tervben sor kerül több, a vasutas dolgozók szociális ellátását javító letesítmeny megvalosítására is. *1967-ben befejeződnek a Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintezet munkálatai.* Öltözőmosdo épitésére kerül sor — a tervidőszakban — a *Hámán Kató Fűtőháznál,* a *Szolnoki Járműjavitónál* és a *Landler Jenő Járműjavítónál.* Üzemi konyha létesül a ferencvárosi csomóponton, továbbá üzemi konyhát és öltöző-mosdót kapnak a miskolci fűtőház es Bp. Nyugati pályaudvar dolgozói. A budapesti és debreceni rendelőintezet létesítmeny is szerepel a tervben. *Jelentős — de korántsem elegendő — összeget fordítunk a tervidőszakban lakásépítésekre, egyéb szociális és munkavédelmi berendezések létesítésére és mintegy 90 millió forintot oktatasi celt szolgáló letesitmenyekre. A rakodás gépesitésére közel 60 millio forint all majd rendelkezésre.*

Számottevő az az összeg, melyet vontató- es vontatott járművek beszerzésére fordítunk. *A terv jelentős mennyiségű villamosmozdony beszerzését iranyozza elő,* mégpedig hazai gyartású Ward-Leonard és szilicium-egyenirányítós villamosmozdonyokat. Dieselesitési programunk vegrehajtásához több szaz kis-, közép- és nagyteljesítményű Diesel-mozdony beszerzésére számíthatunk.

Vontatott járműfejlesztési tervünkben *több ezer teherkocsi és 1200 darab négytengelyes személykocsi beszerzése szerepel.* A tervben szereplő teherkocsi mennyiség nem fedezi teljes mértékben a vasút műszakilag indokolt és a teljesítmény felfutásból eredő kocsi szükségletét, de lehetővé teszi nagymennyiségű elavult teherkocsi selejtezését és bővíti teherkocsiparkunk kapacitását. *A személykocsiknál már nem ilyen jó a helyzet.* A teherkocsik állapotánál is kedvezőtlenebb a személykocsipark állapota.

A vállalati beruházási keret a harmadik ötéves tervidőszakban *lehetőséget ad mintegy 1520 kilométer hosszban a nyilt vonalon és az állomási átmenő vágányokon szükséges felépítménycserék végrehajtására.* Ezenkívül állomási mellékvágányoknál 645 km, iparvágányoknál pedig 150 km hosszban tervezünk felépítménycserét és mintegy 3000 kitérőt újítunk fel Jelentős az üzemi épületek, vasúti alépítmények, hidak, távközlő- és biztosítóberendezések felújítására, illetve karbantartására, valamint a gépek és egyéb berendezések beszerzésére fordított összeg is. *Említésre méltó, hogy közel 6 milliárd forintot fordítunk a vontató és vontatott járművek fenntartására.*

Fejlesztési célkitűzéseink megvalósítása nagy erőfeszítéseket követel valamenyi vasutas dolgozótól, de elsősorban a beruházások gazdasági és műszaki előkészítését, valamint a kivitelezést végző és irányító szakemberektől. *Az elmúlt második ötéves terv tapasztalatai is arra mutatnak, hogy egyes beruházások gazdasági és műszaki előkészítetlensége, a kivitelezői kapacitás elégtelensége, az anyag- és munkaerőellátás bizonytalansága, a munkaszervezés és a munkafegyelem gyakran előforduló hiánya miatt az adott lehetőségeket sem tudtuk kellőképpen kihasználni.* Az elkövetkezendő tervidőszakban ezeket a hiányosságokat meg kell szüntetnünk. Sokat várunk házilagos építőiparunk dolgozóitól is, akiknek munkájától nagymértékben függ a vasút gyorsütemű fejlődésének biztosítása.

A vasút fejlesztése kihatással lesz a vasút munkaerőszükségletére. a vasutasok munkájának termelékenységére és általánosan az egész munkaerő helyzetre. Az említett szállítási teljesítményfelfutás mellett például *a vasút — házilagos építőipar nélküli — tervezett létszámfelfutása csak 1,7 százalékos. Növelni kell tehát a termelékenységet.* A termelékenység növelésével kell kielégíteni a forgalmi utazószemélyzet szolgálati óráinak havi 240 óráról 210 órára tervezett csökkentéséből adódó létszámigényeket is. Számolni kell továbbá azzal is, hogy — különösen a nehéz testi erőkifejtést igénylő és egyes speciális vasúti munkakörökben — *munkaerőhiány lép fel.*

Az előttünk álló feladatok pedig azt követelik, *hogy a vasút minden területén jól képzett, fegyelmezett, munkájukat szerető dolgozók álljanak rendelkezésre.* Ehhez az szükséges, hogy a meglevő munkaerőt jobb szervezéssel és irányítással, gazdaságosan tudjuk foglalkoztatni. Végül, de nem utolsósorban, olyan munkafeltételeket kell teremteni, hogy minden vasutas dolgozó jól érezze magát munkahelyén.

Tervbevett szállítási és fejlesztési feladataink végrehajtásához szükséges anyagok biztosítása és *az azokkal való takarékos gazdálkodás is nagy munkat jelent a vasut, elsősorban az anyagszerkezelési szolgálat dolgozói számára. Nagy jelentőségü tehát a szükségletek pontos megtervezése,* az üzem zavartalan viteléhez szükséges és optimálisnak mondható készlet tartása, az anyag takarékos felhasználása.

A röviden vázolt feladatokból is látható, hogy végrehajtásuk nagy erőfeszitést követel minden vasutas dolgozótól, vezetőktől és beosztottaktól egyaránt. *Az elkövetkezendő tervidőszakban nem a mennyiségi növekedés hajszolása a cél. A főfeladat — a reális szállitási igények kielégitése mellett — a munka minőségi mutatóinak további javitása, a műszaki fejlesztés meggyorsitása, a vasút meglevő állóeszköz vagyonának megfelelő kihasználása, a munka termelékenységének növelése. az önköltség csökkentése és általában a takarékosság érvényesitése minden téren.*

A tervidőszaknak különös jelentőséget ad pártunk Központi Bizottságának nagy horderejű határozata, *mely szerint 1968. január 1-én kell életbe léptetni az új gazdasági mechanizmus alapvető elemeit* és az ezt követő mintegy két év az új mechanizmus kibontakozásának időszaka. A reform nagyjelentőségű programját úgy kell megvalósítanunk, hogy eközben egy pillanatra sem veszíthetjük el szemünk elől a jelen feladatait, a harmadik ötéves terv sikeres teljesítését. Ehhez nyújtanak valamennyiünk számára nélkülözhetetlen segítséget a párt- és szakszervezeti szervek.

Holló Lajos
KPM I/1. szakosztályvezető helyettes

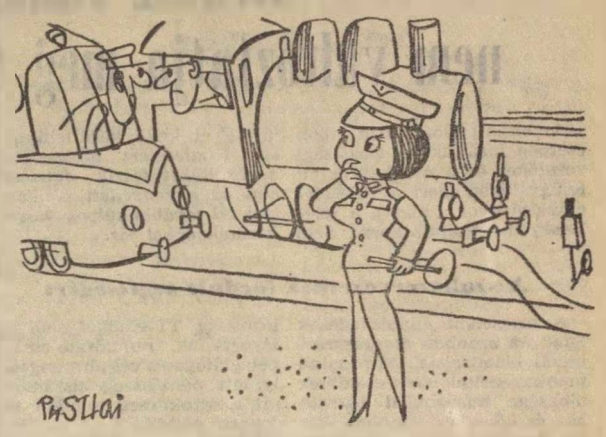
Társadalmi munkával

Gichathalom a Pápa—Tatabánya Alsó vonalon van. Az állomáson mindössze 11-en dolgoznak. Többször kaptak már igazgatói elismerést. A kis állomás kollektívája ez év elején elhatározta, hogy megszerzi a szocialista brigád címet.

Néhány hónappal ezelőtt az állomás kútja elromlott, s a mozdonyok nem tudtak ott vizet venni. A hibát ugyan azonnal jelentették, de a kis kollektíva nem várta meg, amíg a pápai fűtőház szakemberei megjavítják. Azonnal hozzáláttak a kút javításához, a szűrők tisztításához. Így rövid idő alatt *társadalmi munkával* rendbehozták a kutat.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

DILEMMA



— Melyiket szeressem, melyiket menesszem? Az egyik gyorsvonat, a másik irányvonat. *Pusztai Pál rajza*

Gyékényesen sem elérhetetlenek az élüzem-követelmények

Ritka eset, hogy *Gyékényesen* a forgalmi iroda ablakából látni lehet a Dráva partját. A sűrűn erkező és induló szerelvények mindig eltakarják a kilátást. E forgalmas határállomás szűkös vágányhelyzetéből adódó problémák ismertek. Az állomáson tett latogatásunk alkalmával éppen arra voltunk kíváncsiak, hogy a nehézségek közepette hogyan állják meg a helyüket Gyékényes vasutasai.

Naponta száz vonat

— *Nem panaszkodhatunk* — fogadott *Bogdán Frigyes* állomásfőnök. — *Igaz, hogy naponta több mint száz vonatot közlekedtetünk, és a torlódások elkerülése gyakran nem csekély gondot okoz, de az utóbbi időben mind jobban megoldjuk feladatainkat.* Különösen azóta van ez így, amióta idősebb vasutasainkat a nagyobb igénybevetelt jelentő kocsirendezői és váltókezelői munkából a vonatkiséréthez vezényeltük és helyükre fiatalabbakat osztottunk be. Sokat jelent az is, hogy három tartalékmozdonyunkhoz tavasz óta mindig ugyanazt a személyzetet kapjuk. Elmondhatom, kitünően begyakoroltak magukat a nálunk végzendő munkába.

— Milyen a kapcsolatuk a jugoszláv vasutasokkal? — kérdeztük.

— *A lehető legjobb* — válaszolta az állomásfőnök. — *A jugoszláv megbizott, aki állandóan nálunk dolgozik, igen sokat segit, hogy az előforduló nehézségeket zökkenőmentesen áthidaljuk. A szomszédos Koprivnica állomással szocialista munkaversenyben vagyunk. Eredményünkkel ezúttal még nem dicsekedhetünk. Igaz, hogy nekünk több pontunk van, de ezek, sajnos, negatív pontok.*

A két állomás versenyében a menetrend szerinti indítást, a zámadások egy órával előbbi átadását, az előjelentés 120 perccel korábbi bemondását értékelik. *Jelenleg a jugoszlávok vezetnek.* A gyékényesiek most fogadkoznak, hogy „ledolgozzák" a hátrányt.

Javuló eredmények

Az idén eddig elert eredményeink biztatóak — folytatta az állomásfőnök. — *Ez azt is mutatja, hogy itt, Gyékényesen sem elérhetetlenek az élüzemkövetelmények.*

Az eredményekről *Kondics István* főintéző, az állomas versenyfelelőse adott reszletes tájékoztatást.

A kocsitartózkodásban két százalékkal haladták túl az élüzemszintet az első negyedévben. A teherkocsik statikus kihasználása is jobb volt a tervezettnél. Vonatközlekedesük tervszerűségében 5,7 százalékos javulást mutathatnak fel. A tehervonatok átlagos terhelése ez ev első hónapjaiban nem érte el a tervezett szintet, de áprilisi és májusi eredményükkel már túlhaladták a 100 százalékot. Jelentős ebből a szempontból, hogy a gyékényesi kavicsbánya segítségével *rakodással képzett irányvonatokat indithatnak megfelelő terheléssel.* A korábbi jelszó: a „csak hadd menjen!" már fakulni kezd Gyékényes állomáson is, és mind jobban előterbe kerülnek a minőségi követelmények.

Része van ebben a mind elevenebbé váló versenymozgalomnak is. *Toronyi László* intéző, a szakszervezeti bizottság titkára mondotta erről:

— *Dolgozóink élénk figyelemmel kisérik a verseny eredményeit, és biztatják is egymást az eredményesebb munkára. Sokat jelent, hogy a premizálás az elért teljesitményektől függ. Különösen nagy volt az öröm a kocsirendezők körében, amikor a májusi eredmények alapján valamennyien 250 forint prémiumot kaptak.*

Törődnek az emberekkel

Mivel és hogyan segíti a mind jobb eredmények kivívását a szakszervezet? — kérdeztük Toronyi Lászlót.

— *Munkánk sokrétű és bonyolult, de örömmel tapasztaljuk, hogy nem hiába fáradozunk.*

Nincs szó itt nagy dolgokról. Sok kis ügyet oldanak meg napról napra, segítik az emberek munkáját, törődnek gondjaikkal és szamon tartják eredményeiket. *Győrfi Mihály* vonatvezetőnek, a szakszervezeti bizottság versenyfelelősének irányításával eredményesen dolgoznak a szocialista brigádok. *Cserti György* munkásvédelmi felügyelő a munkakörülmények javításában, biztonságosabbá tételében igyekszik segíteni. *Örvendetes, hogy az állomás szakvonali vezetése mindenben támogatja a szakszervezet aktivistáinak kezdeményezéseit,* s ha némelyik kérés teljesítése késik, az csak az anyagi lehetőségek korlátozott voltának a következménye. De ilyen esetben is idejében tájékoztatják a dolgozókat a helyzetről, a lehetőségekről.

Látogatásunk alkalmával *Navrasits Antal* intéző vezette a piros sapkát Gyékényes állomáson. Rengeteg teendője közepette sikerült néhány szót váltanunk vele. Kilenctagú brigádjával a szocialista cím elnyeréséért küzd. Teljesítményeik jók, munkájuk balesetmentes.

— *A szolgálat átvétele után a tolatásvezetőkkel és a külsős forgalmistával mindig megbeszéljük a legfontosabb feladatokat* — mondotta. — *Melyik vonatot indithatjuk először, és hogyan előzzük meg a torlódásokat. Ha állomásunkat a szolgálat átvétele után 4—5 órával sikerül „kiüritenünk", akkor már nem lehet baj.*

Dicsérettel szólt Navrasits Antal naplózójáról. *Horváth Lászlóról,* aki nagyon sokat segít neki, valamint *Molnár Györgyről* és *Oletics Györgyről,* a két tolatásvezetőjéről, akikben sok a kezdeményezőkészség, de a biztonsági szabályokat is szigorúan betartják.

Lőrincz János

Ha a feltételeket nem biztosítják, a szocialista brigádok sem tudnak jól dolgozni

A Curtici közös román—magyar határállomáson *több mint négy éve hat szocialista brigád dolgozik.* Eredményes munkájukra, népszerűségükre mi sem jellemzőbb, mint az, hogy az elmúlt két év során a magyar határőrizeti és a vámszervek dolgozói is kérték felvételüket a szocialista brigádokba.

A MÁV képviselet dolgozói 1964-ben már jó munkájuk jutalmaként elnyerték a szocialista munka szolgálati helye címet.

A szocialista brigádok 4 éves munkája során, 1965-ben fordult elő először, hogy *éves tervüket nem tudták teljesiteni.* A CFR dolgozói viszont ebben az évben már másodszor nyerték el az élüzem címet. S akkor, amikor a román vasutas kollégák meghívására mi, a szocialista brigád tagjai is részt vettünk az élüzem ünnepségen, *őszintén meg kell mondani, elgondolkodtunk azon, hogy mi magyar vasutasok miért nem ünnepelhetünk hasonlóképpen.* Ezt kérdezte tőlünk a román vasutak temesvári igazgatóságának vezetője is. Nehéz egy cikkben választ keresni erre a kérdésre, hiszen az egyenlő lenne az egy éves munka értékelésével. A hibákról, a hiányosságokról, a munkánkat gátló tényezőkről azonban, ha röviden is, de feltétlen szólni kell.

561 géprevárás

A baj elsősorban az volt, *hogy a tervfeladatok végrehajtásához a szükséges feltételek hiányoztak.* A menetrendszerűségben, a vonatforgalmi tervben lemaradás történt. Az *1965-ben vállalt 76 százalékos menetrendszerűséggel szemben mindössze 55,5 százalékot teljesitettünk.* Ennek oka elsősorban az, hogy több mint *1200 vonat késve indult, s a MÁV hibájából 561 géprevárás is volt.* Számunkra, a szocialista brigád tagjai számára kiilön ünnepet jelentett az, ha megúsztunk egy szolgálatot géprevárás nélkül.

Pedig az igyekezet nem hiányzott a brigádok tagjaiból. *A műszak három szocialista brigádja több mint 6041 kocsit javított meg a MÁV Curtici műhelyében,* s a CFR-nek átadásra váró vonatokban a megjavított kocsik száma egy év alatt elérte a 10 500-at.

Ha itt figyelembe vesszük, hogy egy kocsinak a vonatból való kisorozási költsége 100 forintba kerül, s ehhez hozzáadjuk a javítási költséget, az újrasorozást, akkor egyszerű számítással is megállapíthatjuk, *hogy a szocialista brigádok* ezzel több tízezer forint megtakarítást értek el. E mellett a munka mellett még 75 mázsa ócskavasat is gyűjtöttünk.

Sok a piszkos kocsi

Minden igyekezet ellenére azonban a Curtici közös határállomás magyar szocialista brigádjai az elmúlt évben nem dolgozhattak eredményesen. A szocialista brigádok gondjai fokozódtak azzal is, hogy a Romániába átlépő, *tehát Magyarország állomásairól érkező kocsik közül, a román vasutasok nagyon sokat visszautasitottak. Csak egy példa erre: Románia felé összesen 189 000 kocsit léptettünk ki, s ebből 10 000 kocsit kellett kisorozni, mert azok piszkosak, hibásak voltak vagy épr a rakomány lógott.* Ezek a hiányosságok a szocialista brigád munkáját nagyban hátráltatták.

A MÁV kereskedelmi dolgozóinak, raktárnokainak meg kell erteniük, hogy a felektől nem szabad átvenni piszkos kocsikat. Ha az ügyfél nem tudja azt kellő módon kitisztitani, akkor küldjék ők mosásra, vagy fertőtlenítésre, *mert a CFR nem veszi át a piszkos kocsikat.* Ez pedig nemcsak a menetrendben jelent lényeges eltolódást, hanem anyagilag is komolyan érinti a MÁV-ot.

Ahhoz, hogy a közös határállomáson a szocialista brigádok jól dolgozzanak, feltétlen ügyelni kell a már említett hiányosságokra, mert csak közösen, összehangolt, jó munkával lehet eredményesen dolgozni.

Pacz József
szocialista brigádvezető
Curtici

Darabáru-rakodás csere rakodólappal

A rakodólapos rendszert a szegedi igazgatóság területén 1965. februárjaban vezették be. Az első ügyfél, akivel szerződést is kötöttek, az orosházi üveggyár volt.

Az új szállítási mód — noha jelenleg ez a legmodernebb — eleinte sok nehézséggel járt. Később azonban már 7 állomásra sikerült kiterjeszteni az igazgatóság területén.

A MÁV 1965. január 1-i hatállyal lépett be az európai rakodólapos egyezségbe. Így lehetővé vált, *hogy a hazai fuvarozás mellett a darabáru és kocsirakományú exportforgalomban is megindulhatott a rakodólapos szállítás.*

Jelenleg az ország valamennyi konzervgyára csererakodólapos rendszerrel szállítja áruit.

A szegedi igazgatóság területén az orosházi üveggyárból 1965-ben *3923 kocsi 71 837 rakodólappal került elszállításra. Ez év első hónapjában pedig 1008 kocsit 18 950 rakodólappal továbbitottak.* Ehhez a rakodólapos szállításhoz kapcsolódott a kecskeméti konzervgyár és a szegedi falemezgyár.

Ahhoz azonban, hogy a vasút még fokozottabb mértékben eleget tehessen a szállítási igényeknek, ezt a jól bevált és gyors rakodólapos rendszert be kellene vezetni mindazoknál a vállalatoknál, ahol erre mód és lehetőség van.

Sziládi Sándor

Krausz János nem változtatja meg véleményét

Az elmúlt időszakban több esetben bíráltuk a gazdasági vezetőket és a munkavédelmi felügyelőket, mert a balesetet előidéző okok, illetve a felelősség megállapításában nem ártatlan el kellő körültekintéssel. *A balesetért többségében a sérülteket teszik felelőssé, ami az elszenvedett sérüléseken túl további súlyos következményekkel jár.*

A szakszervezethez fordult segítségért

A megjelent intézkedések hatására azonban a szakszervezeti bizottságok társadalmi munkavédelmi felügyelőinek többsége már *sokkal bátrabban és következetesebben tölti be felelősségteljes feladatát.* Ez érezhető a balesetek vizsgálatánál tapasztalható határozott állásfoglalásaikból. A dolgozók is bátrabban fordulnak sérelmeikkel a szakszervezeti szervekhez. *különösen akkor, ha érzik, hogy mellettük áll a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője is.*

A balesetet szenvedettek szakszervezetünk munkavédelmi felügyelőségét is gyakran felkeresik. A közelmúltban *Krausz János*, a MÁV Épületelemgyártó Főnökség betanított munkása fordult hozzánk panaszával.

Krausz János 30 éve dolgozik a MÁV-nál — ebből immár 14 éve a MÁV Épületelemgyártó Főnökségnél. Ez év március 28-án a főnökség egyik üzemrészében a *Hámán Kató* Fűtőház részére készített szendvicspanell próbaterhelését végezték a tervező jelenlétében. A szendvicspanell egy sablonon feküdt készen, innen kellett átvinni a már előre elkészített alapra. *A 3,5 mázsa súlyú panell elhelyezését 16 ember végezte.* Már az alapra helyezték, amikor igazításra szorult. *Az ismételt emelésnél Krausz János bal kezének mutatóujja a panell alatt maradt, és szétroncsolódott.* A baleset után kórházba szállították és műtét a második íznél leoperálták.

A baleset okát a főnökség főmérnöke az OR 026. óvórendszabály 46—48. pontjának be nem tartásában jelölte meg, vagyis a csoportos szállítás megszervezésének és irányításának hiányában. *Az üzem vezetőjét és a sérültet a főnök 50—50 százalékos arányban elmarasztalta.* Mivel az elmarasztalással sem a sérült, sem a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője nem értett egyet, véleményüket a baleseti jegyzőkönyvben rögzítették.

Fegyelmi a sérült ellen

Április 13-án a sérült értesítést kapott, hogy vele szemben fegyelmi eljárást indítanak, mivel alaposan gyanúsítható fegyelmi vétség elkövetésében. Krausz János a sérülés bekövetkezésében nem érezte magát fegyelmileg vétkesnek, ezért kérte, hogy a szakszervezet munkavédelmi felügyelősége vizsgálja meg a baleset körülményeit. Május 18-án, amikor felügyelőségünk képviselője a helyszínen volt, a felelősség kérdésében újabb vizsgálat még mindig nem történt. Jóllehet, hogy korábban már megállapították: *a baleset a munka szervezetlensége, a műszaki dolgozók mulasztása miatt történt.*

Vizsgálat közben észlelt egyéb hibák megszüntetésére és az említett baleset újbóli vizsgálatára, majd a vizsgálati anyag megküldésére a szolgálati főnökségnek 2 hét határidőt szabtunk.

Különös beteglátogatók

Időközben június 2-án *a főnökség jogtanácsose*, aki egyébként a szakszervezeti bizottság beteglátogatási albizottságának vezetője *és az üzemvezető*, akit előzőleg hívattak a baleset bekövetkezéséért, lakásán kereste fel a sérültet. *A látogatás céljáról megoszlanak a vélemények.* Annál is inkább, mivel a látogatásról a szakszervezeti bizottság TT-elnökét sem tájékoztatták, mindössze csak a beteglátogatás céljaira engedélyezett pénzösszeg elszámolását találtuk meg minden feljegyzés nélkül.

Június 15-én Krausz János egyik munkatársa *az egész napot a sérült lakásán töltötte, amit a főnökség egyébként munkaidőnek számolt.* A látogatás célja, mint mondják, szocialista brigádtag látogatása volt. A sérült elmondása szerint viszont *annak elérése, hogy változtassa meg a felelősség kérdésében eddig elfoglalt álláspontját.* Mindenesetre elgondolkoztató az ilyen jellegű beteglátogatás.

Mint a tények bizonyítják, a főnökség vezető beosztású dolgozói nagy energiát fordítottak az ügy „elintézésére". *Mindent elkövetnek annak bizonyítására is, hogy olyan dolgozó mellett foglalunk állást, aki rosszindulatú, munkáját hanyagul végzi.* Érdekes, Krausz János 30 évig szorgalmasan, becsületesen dolgozott. A sajnálatos baleset óta azonban a főnökség vezetői egyszeriben megváltoztatták róla alkotott korábbi véleményüket.

Most már csak arra vagyunk kíváncsiak, hogy ezek után *valóban távoznia kell-e a sérültnek abból az üzemrészből, ahol eddig dolgozott, csak azért, mert üzemi balesetet szenvedett, és nem hajlandó a bekövetkezett balesetért saját magát hibáztatni.*

T. J.

NYUGATI PÁLYAUDVAR



— Kérem, hol lehet leülni?

— Itt az új várócsarnokban sehol. Csak ott, de nem sokáig, mert más is szeretne pihenni.

(Pusztai Pál rajza)

Elkészült az első félév baleseti statisztikája

A vasút az első félévben eleget tett személy- és áruszállítási kötelezettségeinek. Különösen örvendetes, hogy a megnövekedett feladatokat minőségileg jobban, kevesebb áldozat árán végeztük el. *A balesetek száma ugyanis csökkent az előző két év hasonló időszakához viszonyítva.* Íme a számok, amelyek önmagukért beszélnek.

Beszélő számok

1964 első félévében 2777 három napon túli, 42 halálos, 20 csonkulásos, összesen 2839 baleset történt. A kiesett munkanapok száma 73 769. 1965 első félévében 2424 három napon túli, 28 halálos, 6 csonkulásos, összesen 2485 baleset történt és 69 644 munkanap esett ki a termelésből.

Ugyanakkor 1966 első félévében 2292 három napon túli, 26 halálos, 19 csonkulásos, összesen 2337 baleset történt. A kiesett munkanapok száma 62 993.

Ez a rövid statisztika jól szemlélteti a vasút baleseti helyzetének *kedvező alakulását.* A javulás megmutatkozik az össz-balesetek, a halálos balesetek, valamint a kiesett munkanapok csökkenésében. Emelkedett viszont a múlt évivel szemben a csonkulásos balesetek száma.

Jelenleg az egy sérülésre eső gyógyulási napok száma 26.9 nap, tehát egy sérült több mint egyhavi munkaidőre esik ki a termelésből. Láthatjuk, hogy még *a javulás ellenére is, ez év első felében 2337 dolgozó egyhavi munkája esett ki a termelésből. Ezzel a létszámmal 400 közbeváltót lehetne beállítani a 12/24 órás váltott műszakoknál.*

A halálos és csonkulásos balesetek többsége február, március és június hónapokban történt. Figyelmet érdemel az is, hogy *a negyedévek utolsó hónapjaiban márciusban és júniusban történt eddig a legtöbb könnyű baleset* és ezekben a hónapokban emelkedett a munkanapkiesés is 11 000 fölé.

Meggondolatlan emberek

A baleseti statisztika alapján az üzemi szakosztályok közül *a vontatási szakosztálynál növekedett a súlyos kimenetelű balesetek száma. Míg a múlt évben 2, addig az idén 7 halálos baleset történt.* Villamosított vonalainkon a magasfeszültségű munkavezeték érintése, illetve megközelítése két halálos balesetet okozott. Május 18-án *Hegyeshalom* állomáson *Szabó Andrián*, a szombathelyi fűtőház létszámába tartozó mozdonyvezető — *a mozdonysátor tetején akarta a szenet munkavezeték alatt locsolni* — szenvedett áramütéses halálos balesetet. Május 30-án *Füzesabony* állomáson *Tóth II János*, nyíregyházi mozdonyfűtőt, *a mozdonysátorra való kimászás közben ért halálos áramütés.*

A forgalmi szakszolgálatnál a halálos balesetek tekintetében kedvezőbben alakult a helyzet. Ugyanakkor *a csonkulásos balesetek száma a többszörösére emelkedett.* Vizsgálataink alkalmával megállapítottuk, hogy jelentős mértékben elszaporodtak az utasításellenes tolatások, a gurítási, a váltókon, a keresztezésekben történő ráakasztási tilalom megszegéséből adódó balesetek.

Hegedüs György kocsirendezővel például június 7-én Székesfehérvár állomáson, a fiókműhely területén *egy sor szabálytalanság következtében történt halálos baleset.* Tömeges és súlyos balesettel járt a Rákos állomáson történt összeütközés is.

A kereskedelmi szolgálatnál *a baleseteknek mintegy 80 százaléka az árumozdításnál fordult elő.* Itt a balesetek többsége helyes munkaszervezéssel, az anyagmozgatási óvórendszabályok előírásainak betartásával, az anyagmozgatást megkönnyítő gépek, eszközök alkalmazásával megelőzhető, elkerülhető lehetne.

A pályafenntartási szakszolgálatnál az utóbbi időben *gyakoriak a motoros kiskocsikkal, tvg-vel előforduló vonatveszélyeztetések, sőt a következményes esetek is.* Motoros járművekkel történő sebességtúllépés, a rakomány gondatlan elhelyezése, személyek szabálytalan módon történő utaztatása halálos balesetekhez vezetett.

A szakszolgálat dolgozóinak biztonságát továbbra is veszélyezteti a társszakszolgálatok gondatlansága. A közelmúltban a közlekedő vonatoknál a nyitott és lezuhanó kocsiajtók két súlyos balesetet okoztak. *Figyelmeztető az is, hogy sok a meggondolatlanul űrszelvénybe lépő dolgozók száma.* Tovább kell fokozni a felügyeleti közegek ellenőrzésének hatékonyságát, a vonaltisztviselők, pályamesterek, előmunkások részéről.

Biztonságos munkafeltételeket

Egyes igazgatóságok baleseti helyzetét vizsgálva, megállapítható, hogy például *a budapesti igazgatóság területén másfélszer annyi halálos baleset fordult elő, mint a többi öt igazgatóságnál együttvéve.* A bázishoz viszonyítva több halálos és csonkulásos baleset fordult elő a pécsi igazgatóságnál is. Ezzel szemben *a múlt évihez viszonyítva, tovább javult a debreceni igazgatóság baleseti helyzete.* Ehhez véleményünk szerint nagymértékben hozzájárult az, hogy az igazgatóság és a szakszervezeti szervek vezetői állandóan napirenden tartották a baleseti helyzet alakulását és szigorú intézkedésekkel segítették a lazaságok felszámolását.

A statisztika az előző két év első félévéhez viszonyítva, kedvező képet mutat. Mégsem lehetünk elégedettek. A vezetőknek *mindeniitt gondoskodniuk kell a biztonságos munkafeltételekről*, oktassák a dolgozókat a biztonságos munka szabályaira, és követeljék meg az előírások maradéktalan betartását. Szakszervezeti szerveink pedig *ellenőrizzék és követeljék meg a biztonságos munkafeltételek megteremtését*, ugyanakkor a munkavédelmi őri hálózat további szélesítésén keresztül adjanak nagyobb segítséget a dolgozók neveléséhez, a balesetek megelőzéséhez.

Berta István,
a munkavédelmi felügyelőség vezetője

Nagyobb felelősséget a szocialista brigádmozgalomért

A szocialista brigádmozgalomnak a vasúti közlekedés és ipar területén hagyományai vannak. A szervezési és irányítási munkában közel hatéves tapasztalat áll mögöttünk. E tapasztalatok hasznosítása jelentős, de csak akkor, ha a mozgalom érdekében ezt megfelelően használják fel. Annál is inkább, mivel *a szocialista brigádmozgalom nem tűr receptet és sablont. Az, hogy a brigádok, vagy nagyobb kollektivák hogyan valósítják meg a szocialista módon dolgozni, tanulni, élni célkitűzéseket, a hely, a körülmény, a brigád összetétele határozza meg.* A hármas célkitűzés nem érhető el egyik napról a másikra, de az évenként megújított, egyre nagyobb követelményt támasztó, konkrét vállalások következetes végrehajtása eredményre vezet. *Ha a brigádok ellenőrzése, segítése vagy patronálása formális, később bosszulja meg magát és nem erősíti a mozgalmat.*

Bürokráciamentesen

A mozgalom nem tűri a bürokratizmust. Félreértések elkerülése végett megjegyzem, *a napló vezetése nem jelent bürokráciát.* Itt a bürokratizmus alatt a mechanikus vizsgálatot, a tények figyelem nélkül hagyását az élettől elszakított döntéseket értem.

Szegeden, a Kisvasút Fűtőház *„Petőfi Sándor"* szocialista brigádját a szakszervezet Csongrád megyei bizottsága nem terjesztette az SZMT elé, hogy a brigád bronzplakettet, három tagja pedig bronzkoszorús jelvényt kapjon. A nyolctagú brigád munkája a megyei bizottság szerint nem folyamatos, mert a termelési tanácskozások jegyzőkönyveiben a döntés tényе nem állapítható meg. *Azt már nem vették figyelembe, hogy vállalásaik folyamatosak, naplójukat megszakítás nélkül vezetik* és eddig három kiállított nagy alakú oklevelet, zászlót és jelvényt kaptak.

Az oklevelek tényе felett vitatkoznak, csak az 1963. évet vonják kétségbe. Pedig a november 8-án megtartott termelési tanácskozáson a megyei bizottság képviselője a brigádok értékelésekor a következőket mondta: *„A kiváló termelési eredmények elérésében a szocialista brigádoknak különösen nagy részük van. Nem mindenütt dolgoznak ilyen jól a szocialista brigádok, mint itt a fűtőházban."*

Az, hogy a jegyzőkönyvben nincs benne a tanácskozás döntése a cím odaítéléséről, ezért *mulasztást követett el a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság akkori titkára,* mert nem ellenőrizték a jegyzőkönyv tartalmát. Ez a mulasztás nem róható a brigád rovására.

Ez a megállapítás három év után most kerül a felszínre! *De mi történt ez alatt az idő alatt? Hogyan vizsgálták a termelési tanácskozások jegyzőkönyveit, ha elkerülte figyelmüket ilyen lényeges kérdés.*

Veszélyes szemlélet

A történtekből le kell vonni a tanulságot, s nagyobb körültekintéssel kell eljárni, a segítő, ellenőrző munkában. Az ellenőrzés nem lehet formális, hanem mindenre kiterjedő, olyan, amit e mozgalom gazdagsága felvet.

Nagyon fontos a bizalom is. Nincs okunk kételkedni a brigádok munkájában, mert tevékenységük, eredményük nem kétkedésre, hanem nagyfokú bizalomra jogosít bennünket. Veszélyes szemlélet az is, hogy *„könnyű annak a szocialista brigádnak, amelyben benne van a párttitkár és a szakszervezeti bizottság titkára is."*

Helyes-e a kérdést így felvetni? Miért hiba az, ha egy brigádban dolgozik a párt- és szakszervezeti titkár? Sőt, az a pozitív, hogy a kollektíva olyan dolgozót választott meg párt- vagy szb-titkárnak, aki szocialista brigádban dolgozik. Ezt lehet támogatni, ez jó. *Miért lenne könnyebb egy ilyen brigádnak?* Vállalásaik teljesítése éppen olyan nehéz, éppen olyan problémákat vethet fel, mint más brigádoknál. Sőt, nehezebb a helyzete az ilyen brigádnak, mert a dolgozók is többet várnak tőle.

A szocialista brigádvezetők országos tanácskozása így határozta meg a mozgalommal kapcsolatos feladatokat: *„A vezetéstől — beleértve a gazdasági és a szakszervezeti vezetőket, valamint a KISZ-szervezeteket — kérjük és elvárjuk, hogy tekintsék elsőrendű feladatuknak a szocialista brigádmozgalom, a szocialista munka üzeme, gyára, gazdasága címért folyó verseny további fellendítését, tartalmi színvonalának javítását!*

Ezt várjuk mi is, a szakszervezeti tisztségviselőktől, aktivistáktól, a szocialista brigádmozgalom segítőitől, patronálóitól.

Dr. Bordi István

Baleseti krónika

Július 9-én Hernádnémeti—Bócs állomáson a behaladó 2316 sz. vonatról ittas állapotban leugrott és a vonat kerekei alá került Horváth András 43 éves pályamunkás. Nevezett súlyos balesetet szenvedett.

★

Július 9-én a *Nagymányok* állomásra behaladó 2181 sz. Tvg. két kapcsolt pótkocsija kisiklott. A kisiklás következtében *Petrovics Bálint* zárfékező és *Tass Antal* pályamunkás könnyebb sérüléseket szenvedett. Az utóbbi két hónap alatt ez *a harmadik Tvg-vel történt baleset. Ezek közül 1 halálos és 1 csonkulásos következménnyel járt.* Mindkettő a debreceni igazgatóság területén fordult elő.

★

Július 15-én Szentes állomás rakterületén áramtalanított vasoszlopon végzett égő csere közben leesett és halálos fejsérülést szenvedett Sárai György villanyszerelő.

★

Július 18-án 1,28 órakor az 1758 sz. vonat *Apavára* és *Püspökladány* állomások között *több mint 300 m-re meghaladta a 14. sz. „Megállj" állású térközjelzőt.* Emiatt egy térközbe került és mintegy 200 m-re megközelítette a Püspökladány állomás bejárati jelzőjénél feltartóztatott 572 sz. vonatot. Megállapítást nyert, *hogy az 1758 sz. vonat mozdony- és vonatszemélyzete elmulasztotta figyelési kötelezettségét* és csak a térközőr által adott megállj jelzésre tették meg a szükséges intézkedést.

★

Július 19-én az 520 030 psz. mozdonnyal vontatott 5586 sz. vonat *Balmazújváros állomás kijárati biztonsági határjelzőjét mintegy 150 m-rel meghaladta és felvágta az 5511 sz. vonat részére lezárt 1. sz. váltót.* A biztonsági határjelző meghaladásával veszélyeztette a bejárati jelzőhöz közeledő 5511 sz. vonatot. A veszélyeztetés azért következett be, mert a 6 ezrelékes lejtőjű pályán az 5586 sz. vonat mozdonyvezetője 70 km/órasebességre hagyta felgyorsulni vonatát, emiatt a 40 km-re fékezett vonat fékezetlenné vált.

★

Július 22-én *Tiszajenő—Vezseny* megállóhelyről kiinduló 5738 sz. vonat lépcsőjéről lecsúszott és lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Nyíri Mihály* jegyvizsgáló.

★

Július 24-én a Nyékládháza állomásról kijáró 494 sz. vonat halálra gázolta Ocsai Mihályné váltótisztítót, aki a 494 sz. vonat által érintett váltón váltótisztítást végzett.

★

Július 24-én *Keszthely* állomáson az 5823 sz. személyvonatot *szembe menesztették az állomás bejárati jelzőjénél álló 5272 sz. gépvonattal.* Az induló 5823 sz. vonat a gépvonat előtt kb. 150 m-re megállt, miután a mozdony személyzete észlelte a veszélyeztetést.

A szovjet vasutak — az új ötéves tervben

Írta: Pjotr Muratov közlekedésügyi miniszterhelyettes

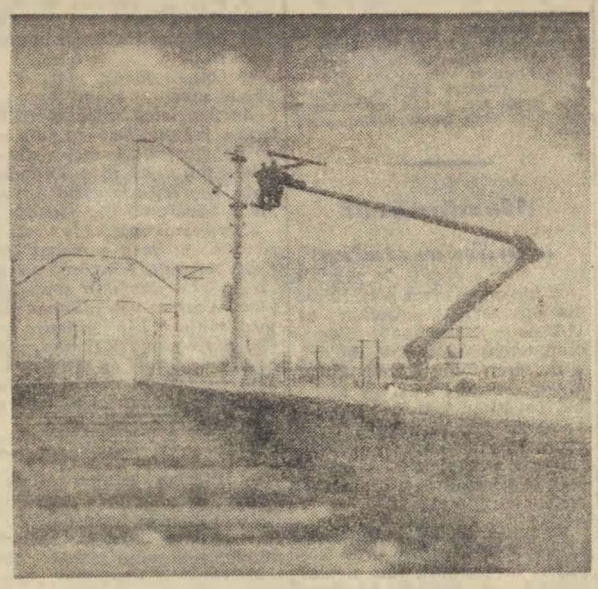
A szovjet vasutak hatalmas méretű szállításokat bonyolít le. A világ vasutainak teheráru forgalmából 46 százalék a szovjet vasutakra esik. Az elmúlt hétéves tervidőszakban az áruforgalom másfélszeresével nőtt *és 1965-ben 1950 milliárd tonnakilométert tett ki.* A forgalom növekedése ez idő alatt lényegesen meghaladta az európai országok összes áruforgalmát.

Az új ötéves terv végéig az áruforgalom még további 23 százalékkal emelkedik és eléri a 2400 milliárd tonnakilométert. *1970-ben 600 millió tonnával több népgazdasági terhet kell szállítani a vasutaknak, mint 1965-ben.*

Hét év alatt 27 százalékkal nőtt a személyszállítás, 1965-ben 2300 millió ember vette igénybe a vasutat.

A vonatok sebessége is évről évre nő. Egyes vonalakon, mint például *Moszkva—Leningrád között a 160 kilométeres óránkénti sebességet is elérik az expresszvonatok.* Nemrég a leningrad—moszkvai vonalon új villamosvonatot próbáltak ki, melynek sebessége óránként 210 kilométer volt. *A rigai vagongyárban olyan villamos vonatokat gyártanak, melyek óránként 220—250 kilométeres teljesítményre is képesek.*

Évről évre egyre jobban fejlődik a nemzetközi utasforgalom. Közvetlen nemzetközi vonatok és kocsik közlekednek a Szovjetunió és 25 ország között. Az üzemben levő nemzetközi vonalak hossza meghaladja a 100 ezer kilométert.



A felsővezeték-építők munkáját számos korszerű gép segíti a szovjet vasutaknál. Így nemcsak könnyebb, hanem biztonságosabb is a munka.

A múlt évben a szovjet vasutasok a nemzetközi személyforgalomban egymilliónál több utast szállítottak. Az új ötéves tervben a nemzetközi személyszállítás is növekszik. Különösen nagy forgalom várható a Szovjetunió Bulgáriával, Magyarországgal, Csehszlovákiával. Franciaországgal és még néhány más állammal összekötő vonalakon.

A gyorsan növekedő teher és személyszállítás megkövetelte a vasút rekonstrukcióját, az új technológia és az élenjáró munkamódszerek szélesköru bevezetését. *A hétéves tervben a villamosított és dieselesített vonalak hossza 80 ezer kilométerre nőtt. Jelenleg az áruforgalom 85 százalékát — az 1958. évi 26 százalékkal szemben — korszerű vontatási eszközökkel bonyolítják le.*

A Szovjetunió a villamosított vonalak hosszát tekintve, már évek óta tartja első helyét a világon. *Jelenleg a villamosított vonalak hossza eléri a 25 ezer kilométert,* ami meghaladja Anglia, Franciaország, Olaszország és az Amerikai Egyesült Államok villamos vonalainak együttes hosszúságát.

A hétéves terv folymán a Szovjetunióban üzembe helyezték a világ leghosszabb villamosított fővonalait: *a Moszkva—Bajkál közötti 5500, a Leningrád—Leninakan közötti 3500 és a Moszkva—Szverdlovszk közötti 1750 km hosszú vonalat.*

A szovjet vasutakon elterjedt a diesel vontatás is, melyel mintegy 55 ezer kilométer hosszú vonalon a szállítások több mint 50 százalékát végzik.

A szovjet ipar sorozatban gyárt modern villamos- és Diesel-mozdonyokat, villamos vonatokat, nagy befogadóképességű teherkocsikat és különböző vasúti felszereléseket. *Az új gördülő anyagot önműködő kapcsolószerkezettel és légfékkel szerelik fel.*

A mostani ötéves terv alatt *a gőzvontatást teljesen felváltja a villamos és diesel vontatás. A terv 7000 km új vasútvonal építését irányozza elő és 10 ezer kilométerrel kell növelni a villamosított fővonalak hosszát.* Hamarosan sor kerül több fontos vonal üzembe helyezésére. Ezek a vonalak a legrövidebb úton kötik össze Közép-Ázsiát a Volga-mellékkel és észak Kaukázussal).

Az újabban villamosított vonalak közül elsősorban a *Brjanszk—Kijev* és a *Szljudjanka—Karümszkaja* közötti vonalat kell megemlíteni. Üzembe helyezésük után Karümszkaja állomásról Moszkván keresztül Kelet-Szibériába, Kijeven át Csap határállomásra és tovább a baráti Csehszlovákia fővárosába, Prágába nagyteljesítményű villamosmozdonyok továbbítják a vonatokat.

1971 elején a villamosított vasútvonalak hossza *eléri a 35 ezer kilométert.* Ez a Szovjetunió nélkül fele a világ eddig villamosított összes vonalainak.

A szovjet ipar jelenleg 8 tengelyes, 8000 lóerős és még ennél is erősebb villamosmozdonyokat gyárt. Az összes váltóáramú villamosmozdonyokat és villamos vonatokat *kizárólag korszerű szíliciumos egyenirányító berendezéssel szerelik fel. Megszerkesztették* és sorozatban gyártják a 6000 lóerős Diesel-mozdonyokat is. Sor kerül 6—8 tengelyes nyitott teherkocsik és a 95—125 tonnás ciszterna-kocsik tömeges gyártására is.

A nagyteljesítményű korszerű mozdonyok és nagy befogadóképességű teherkocsik alkalmazásával *a legfontosabb főútvonalakon lehetővé válik 6—7 ezer tonnás vagy még ennél is nagyobb szerelvények közlekedtetése.*

A vasutak szállítási- és átbocsátó képességének növelése végett a terv a gócpontok és állomások további fejlesztését, *a fontosabb vonalak automatikus biztosító berendezéssel és központi forgalomirányító-berendezéssel történő felszerelését, a szállítási folyamatok irányítására modern számológépek bevezetését, a nehéz testi munka, elsősorban a be- és kirakás, valamint a pályaépítés és fenntartás komplex gépesítését és automatizálását írja elő.*

A szovjet vasutakra jellemző az eszközök kihasználásának nagy intenzitása. A kocsik a Szovjetunióban háromszor gyorsabban fordulnak meg, s a mozdonyok is csaknem kétszer akkora utat futnak be 24 óra alatt, mint az Amerikai Egyesült Államokban. Az utóbbi években a tehervonatok a Szovjetunió vasúti vonalain nagyobb utazási sebességgel közlekedtek, mint az USA-ban.

A vasúti szállítási szolgálat munkájának tökéletesítése, azt eredményezte, hogy a vonatforgalommal közvetlen kapcsolatban álló *vasutasok munkatermelékenysége a hétéves tervben előirányzott 34—37 százalékos emelkedéssel szemben 49 százalékkal nőtt.* Az új ötéves tervben a szállítások növekedésével a munkatermelékenységnek még további 23—25 százalékkal kell emelkednie, amit a gépek jobb, sokkal termelékenyebb kihasználásával a szállítási dolgozók létszámának emelése nélkül kell elérni.

A hétéves terv alatt speciális technikai szak skolákban a munkától való elszakadás nélkül *kb. egymilliő vasúti szállítási dolgozó tanult.* Közülük sokan új hivatást választottak maguknak A tanfolyamokon részt vevő dolgozók a tanfolyam idejére. átlagmunkabért, hosszabb tanulmányok esetén ösztöndíjat kapnak.

Nem feledkeznek meg a vasutasok mindennapi élet- és munkakörülményeinek, valamint kulturális igényeik kielégítéséről sem. *Az elmúlt 7 évben 100 ezer vasutas család kapott minden kényelemmel ellátott komfortos lakást. Az új ötéves tervben a vasutas dolgozók részére még mintegy 8,5 millió négyzetméter területű lakás épül.* Lényegesen szaporodik a klubok, sportlétesítmények, óvodák és kórházak száma is.

A dicséret hangján

Június elején kétheti üdülésen voltam a szántódi vasutas üdülőben. Az üdülő dolgozóinak munkájáról csak a dicséret hangján szólhatok. hiszen fáradságot nem kímélve, mindent megtettek, hogy az ott eltöltött két hét kellemes legyen.

Magam és üdülőtársaim nevében ezúton is megköszönöm a kellemes két hetet.

Foki István

Eredményesen dolgoznak

A *vésztői fűtőháznál* eredményes a szocialista brigádmozgalom. Arra különösen büszkék a fűtőháziak, hogy az első között nyerték el a szocialista munkahely címet.

A kongresszus tiszteletére a fűtőház legifjabb dolgozóiból új, szocialista címért küzdő brigád alakult. A négytagú mozdonybrigád vállalta, hogy a kongresszusig 50 ezer forintot takarítanak meg. Vállalásukból eddig már 10 ezer forintot teljesítettek.

Boldizsár Gyula

Nem maradtak egyedül

Az emberségnek, a segíteni akarásnak nagyon sok követendő példájával találkoztunk már az elmúlt időben is akkor, amikor egy család tragédiáját apa, vagy feleség elvesztését egy kollektíva, egy munkatársi közösség enyhíteni igyekezett. Ez történt nemreg Tapszentmiklóson is, amikor *Kiss Istrán* pályaőr hosszan tartó betegség után meghalt. *A szakszervezet, az özvegy és a gyermekek segítségére sietett és 400 forint gyorssegélyt adott, majd a pályafenntartási főnökség 500 forint rendkívüli segélyben részesítette őket.* Kiss István 6 gyermeket hagyott hátra, s gyermekeiről, azok tanításáról és elhelyezéséről most a kollektíva gondoskodik.

A kollektíva kérésére *Kiss Margitot* Veszprémvarsány állomásra vették fel, *Teréz, Piroska* és *Rózsi* a kaposvári nevelőotthonba kerültek, *István* pedig Kőszegen folytathatta tanulmányait. A tápszentmiklósi kollektíva megígérte, hogy a jövőben is segíti a családot.

Az emberségnek ezzel a példájával találkoztunk a badacsonyi megállóhely vasutasainál is *Bujtor György* állomáskezelő május 19 én halt meg. Badacsonytomaji állomás szakszervezeti bizottsága és a kollektíva szintén a család segítségére sietett. *Bujtorék 400 forint rendkívüli segélyt kaptak, a kollektíva pedig 1160 forintot gyűjtött össze,* hogy a magára maradt feleséget és a két gyermeket segítse.

A Törekvés népi együttes belgrádi sikere

Szakszervezetünk meghívására ez év áprilisában Budapestre látogatott a Jugoszláv Vasutak *„Brankó Cvetkovic"* népi együttese. Itt-tartózkodásuk alatt meleg baráti kapcsolatot kötöttek az *Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házának népi együttesével.* A barátság tovább mélyítése céljából július 16-án, a Belgrádban megrendezett vasutas népitánc-fesztiválra meghívták a Törekvés népi együttesét.

Az együttes hosszú idő óta lelkesedéssel készült a jugoszláviai vendégszereplésre. Nem volt hiábavaló ez a munka. A sok fáradozás, a néha éjszakákba nyúló próba meghozta sikerét. A jugoszláv néphadsereg stadionjában megrendezett fesztiválon *mintegy ötezer lelkes néző többször viharos, nyíltszíni tapsal jutalmazta a magas művészi színvonalon előadott népi tánc-, zenekari és énekkari számokat. Az ünnepi est teljes műsorát a belgrádi televízió is közvetítette.* Az előadott táncszámok közül legnagyobb sikert a Gyulai—Manninger Gy.: *Csárdás.* Albert—Manninger Gy.: *Cigány* és Albert—Manninger Gy.: *Menyecskék* című táncai aratták. Szünni nem akaró tapssal fogadták *Madarász Kati* és *Bojtor Imre* nép- és cigánydal-csokrait is. Nem kisebb sikerrel szerepelt *Jónás Mátyás* és *dr. Radnóti Sándor* vezetésével a népi zenekar, mely az egyes táncokat és a szólistákat kifogástalanul kísérte.

A *Pallós Béla* által vezetett kamarakórus magas. művészi felkészültségről tett tanúbizonyságot. mély átérzéssel, tiszta hangzással adta elő számait. Sajnos, a szabadtéri színpad adottságai a hangosítás technikai hibái folytán azonban nem érték el azt a sikert, amit méltán megérdemeltek volna.

Az esti műsorban a magyar és jugoszláv népi együtteseken kívül a francia *Chanbery* város *„Savoya" vasutas népi együttese is fellépett.* Így lehetőségünk nyílt a francia vasutas népi együttessel is megismerkedni, barátságot kötni

A Törekvés népi együttes sikerét a jó felkészülésen kívül *az a meleg baráti fogadtatás is elősegítette, melyben már Subotican, a jugoszláv határállomáson részesültünk.* A vendéglátó „Brankó Cvetkovic" együttes vezetősége mindent elkövetett, hogy jól érezzük magunkat. Ezért ezúton is köszönetünket fejezzük ki vendéglátóinknak.

Kaszás István

Adminisztratív szocialista brigád

A *MÁV Budapesti Számviteli Főnökségén* 1960. szeptemberében alakult meg az első olyan *adminisztratív brigád,* amely célul tűzte a szocialista brigád cím megszerzését. Kétéves jó munkájuk eredményeként már 1962-ben elnyerték a szocialista brigad címet. Azóta is eredményesen, hasznosan dolgoznak. A *József Attila* nevét viselő szocialista brigád a múlt évi eredmények értékelésekor *ismét kiérdemelte a szocialista brigád címet, s a címmel együtt szocialista brigád jelvényt is kaptak.*

A XVI. vasutasnap tiszteletére a brigád tagjai vállaltak, hogy a területükön levő összes szakszolgálati ágak állóeszköz nyilvántartását egyeztetik és az ezzel kapcsolatos pénzügyi rendszabályokat végrehajtják. *Munkakörükhöz ugyan nem tartozik, de vállalták,* hogy az építési szolgálat jóléti ingatlanjainak nyilvántartó lapjait kiállítják és azt egyeztetik. A brigád maradéktalanul teljesítette vállalását.



A szocialista brigád tagjai

Brassói jegyzetek

A *Déli Kárpátok* belső lejtőjénél, a tengerszint felett 600 m magasságban épült Románia egyik legrendezettebb városa, *Brassó.* Nemcsak a történelmet idéző patinás középületek, utcasorok megkapó képe fogja meg az érkezőt, hanem a mai alkotások is, mint például a Traktorgyár, a világszínvonalat képviselő *Transszilvánia Szálló,* a szép lakóépületek és nem utolsó sorban a gyönyörű környezetben felépített új pályaudvar.

1962. augusztus 22-én adták át ezt a korszerű alkotást rendeltetésének *és mindössze 9 hónap kellett felépítéséhez.* Az épület a célnak megfelelően, tetszetősen tagolt. *Tágas aluljárók szolgálják az utasok biztonságos mozgását.* A várótermekben pedig rádió- és tv-készülékek teszik kellemesebbé és talán hasznosabbá a várakozást.

A pályaudvaron példás rend és tisztaság fogadott. A vágányokon nagyerejű gőz- és Diesel-elektromosmozdonyok

Szükséges itt az erő, hiszen Brassóból kiindulva küzdik le a szerelvények az 1000 méter magasan fekvő *Predeáli hágót,* ahol a bukaresti fővonal áthalad.

Éppen az állomásfőnöki épület felé indultunk, amikor a pálvaudvari forgatagból egy magas, rendkívül rokonszenves, szürkés-lila egyenruhát és a forgalmisták piros tányérsapkáját viselő férfi lépdelt felénk. *Opris Liviu* forgalmi főirányítóval találkoztunk, aki 41 éves és 23 éve dolgozik a brassói pályaudvaron. Három évig távirászkodott és letöltötte már a forgalmi szolgálatban maximális 15 évet is, de mivel idegei ma sem hagyják cserben — meséli mosolyogva —, továbbra is megbízták a nehéz és felelősségteljes feladatok ellátásával.

A személyét érintő kérdéseken igyekezett gyorsan túljutni, hogy annál szívesebben beszélhessen kedves munkahelye, a pályaudvar újjászületéséről. Lelkesen magyarázta, hogy *elektrodinamikus váltó- és vonatirányító berendezésekkel dolgoznak. Huszonnégy óra alatt tízezer utas fordul meg a pályaudvaron.* Hétköznap hat, ünnepnapokon pedig kilenc pénztár áll az utasok rendelkezésére. A sok kiránduló és turista Brassón keresztül utazik *Szeben, Segesvár, Fogaras, Arad* és *Bukarest* meglátogatására.

A korszerűsítés előtt hatszáz vasutas teljesített szolgálatot Brassóban, ma az összlétszám négyszáz. Régebben 15 percet vett igénybe egy vonat „érkeztetése", most mindez harminc másodperc alatt történik.

— Van-e kapcsolatuk a magyar vasutasokkal? — kérdeztem.

— *Nem sok* — válaszolta —, *hiszen a nemzetközi gyorsvonatok, amelyekkel MÁV-hálókocsik is közlekednek, itt gyorsan áthaladnak. Annyit azonban megállapítottam, hogy a hálókocsik személyzete igen jól látja el feladatát, rendkívül fegyelmezett.*

Ahogy tovább beszélgettünk, kiderült, hogy Opris Liviu tagja a brassói Vasúti Pártbizottságnak és így jól ismeri a dolgozók szociális helyzetét is.

— *Ötven kilométeres körzetből jár be a személyzet* — fűzi tovább a szót. — *A pályaudvar mellett három szállóépületben húsz két-háromágyas szoba, rádió- és tv-készülék, valamint fürdőszoba áll rendelkezésükre. Van könyvtáruk, orvosi rendelőjük, két orvossal és egy továbbképzésre használatos termük.*

Együttműködve a turista egyesülettel, a szakszervezet havonta két-három tömegkirándulást rendez. Felkeresik a különböző szép tájakat, mint például a *Békás-szoros,* a *Vaskapu* vidéke, a *Gyilkos-tó* környéke stb. A legutóbbi ilyen különvonaton hétszázan utaztak. A brassói pályaudvar dolgozóit hatvanan képviselték. *A kiváló vasutasokat mindig díjtalanul viszik el, ők a kirándulás vendégei.*

Visszakanyarodva, a gondolatban megjárt messzi szép tájakról, egy nagy szürke, oldalán nikkelezett CFR jelzést viselő, duruzsolva közeledő fővonali Diesel-elektromosmozdony vonta magára a figyelmünket.

— *Sok ilyen gépünk van már* — mondja a forgalmi főirányító —, *ezeket Mercedes licenc alapján itthon, Romániában készítik. Vontatnak tehervonatot és gyorsvonatot egyaránt.*

Búcsúzáskor kedves előzékenységgel megjegyezte: ne felejtsem el megírni, hogy a jövőben a brassói pályaudvart tovább bővítik. kívül-belül szépítik.

Zámbó István

A nevelő ne legyen féltékeny...

35 éve a BVSC-nél, 20 éve neveli az utánpótlást Stahl Jenő

Manapság, amikor annyi szó esik az emberi hűségről, amikor a sportban is mindinkább a *„saját nevelésű játékos"* lehetőségére törekszenek az egyesületek, nem lehet szótlanul elmenni a vasutas sportkörökben jól ismert *Stahl Jenő* kettős jubileuma mellett. Ma már „Jenő bácsi" mindenki számára, de akkor...

— Éppen 35 esztendeje, hogy a Budapesti Vasutas SC játékosa lettem — emlékezik vissza. *— Egy angyalföldi kiscsapatból, a TLK-ból kerültem a BVSC-hez. Fiatal, 22 éves emberke voltam és az akkori különösen rossz gazdasági viszonyok között irigyelt ember, hogy kisfizetésű, de aránylag biztos állást jelentő vasúti dolgozó lehettem.*



Stahl Jenő

Megbecsülte magát

Stahl Jenő megbecsülte magát, mint vasutas dolgozó, mint vasutas sportoló egyaránt. *Játékosként 11 éven keresztül küzdött a BVSC színekért*, és sok nagy I. és II. osztályú mérkőzés hőse lett, több ízben bekerült a II. osztályú válogatottba is. Amikor aktív játékos pályafutását abbahagyta, akkor sem tudott a futballnak teljesen búcsút mondani. Mind erősebb lett benne az elhatározás, hogy edző lesz, fiatal labdarúgópalánták nevelője.

Természetesen a vasutasoknál. Annak is éppen 20 éve — ez a második évforduló —, hogy Stahl Jenő, most már edzői képesítés birtokában, megkezdte a működését a BVSC-nél. *Soha nem vágyott „nagy" csapatokhoz*, soha nem kacsingatott az első csapatok jóval jövedelmezőbb edzői tisztsége felé. Szorgalmasan végzett gazdasági munkája — mint a Hámán Kató Fűtőház egyik csoportvezetője, a közelmúltban kapta meg a *„Kiváló dolgozó"* kitüntetést — mellett mindig megelégedett a szép feladat, az ifjúság nevelésének rábízott munkájával. Az egykori, technikás balösszekötő-balszélső *neve a 20 év alatt egybeforrt a fiatal vasutas labdarúgók nevelésének ügyével*, sőt annál többel is, hiszen a labdarúgószövetségben is jó néhány feladatot kapott az ifjúsági labdarúgók szakmai nevelésével, irányításával kapcsolatban. *Hoffer József*, a magyar ifjúsági labdarúgók szövetségi kapitánya, nemegyszer jelentette már ki:

— Sokkal előbb tartanánk, ha több Stahl Jenője lenne a magyar sportnak!

Legyőzte hiúságát

Mint sportpedagógusnak, mi az elve? Erről faggattuk, mert nem szívesen beszél önmagáról. A válasz: jellemző!

— Technikailag jól képzett játékosokat igyekszem nevelni, mert meggyőződésem, hogy csakis az egyénileg jól képzett, technikás játékos tud igazi kollektív játékos lenni, igazi csapatjátékosként játszani. Edzői elvem pedig az, hogy az ifjúsági nevelő ne legyen féltékeny. Ne akarja a felfedezett, többé-kevésbé már „csiszolt" ifit örökké megtartani. Mi, fiatalokkal foglalkozó edzők, azért dolgozunk, hogy a felsőbb osztályokban szereplő csapatok részére az utánpótlást biztosítsuk. Nem baj, ha átadunk a felsőbb osztályokba egy-egy tehetséges ifit és ezzel „elúszik" egy ifibajnokság. *Az ifjúsági edzőnek le kell győznie hiúságát!*

Hogyan győzte le a hiúságot Stahl Jenő? Erre talán Tichy esete a legalkalmasabb példa. *Tichy Lajos* — a későbbi nagy, rendkívül eredményes magyar válogatott csatár — Stahl Jenő irányítása alatt bontogatta tehetségét, a BVSC ifiben. Az I. csapatnak *Szabó Péter* volt az edzője. A „nagy" BVSC éppen Debrecenbe készült, amikor Stahl így szólt Szabóhoz:

— Petár bácsi, a Tichygyereknek, véleményem szerint, már az első csapatban a helye. Még kicsit vékonyka, de nagyon jól kezeli a labdát és ragyogóan lő. Kár lenne, ha továbbra is az ifiben maradna. Ott már nem fejlődhet tovább!

Szabó hallgatott a szóra, elvitte Tichyt a DVSC elleni NB I-es vasutas rangadóra és Tichy többé nem került vissza az ifibe, hanem — *Kocsis* és *Puskás* között — eljutott a Honvédba, a magyar válogatottba. Stahlnak igaza volt.

Mint ahogy igaza volt *Völgyi, Tordai, Varga* (a Vasas kapusa), *Both*, és még sok más játékos esetében, akiket időben adott át az „egybe". És igaza lesz azokkal a fiatalokkal is, akik a BVSC tartalékcsapatában most fejlődnek, érnek Stahl Jenő keze alatt a nagyobb feladatokra.

V. J.



Anya és két lánya egy csapatban

Kiskunfélegyházán lelkes, sportkedvelő emberekkel ismerkedtem meg. *Jelenleg kissé elkeseredettek, mert sporttelepüket elvették, s helyette nem kaptak másikat.* Egy darabka földjük ugyan van, de az messze esik a sporttelep fogalmától. Segítséget várnak, mert a maguk erejéből — kizárólag társadalmi munkával — képtelenek pályát teremteni.

Az asztaliteniszezők is egy kisméretű kultúrteremben edzenek, amelyet rajtuk kívül a zenekar, a színjátszó csoport és a biliárdozók is használnak. *Pénz hiányában termet bérelni nem tudnak.* Ebben az évben az asztaliteniszezőkre mindössze 3800 forint jut. Ebből kell fedezni a szakosztály működését, többek között az NB II-es csapat utazásait is.

Nagyon szegény az egyesület. A vezetők akarata azonban töretlen. Nekik köszönhető, hogy a mostoha körülmények ellenére is eredményesen dolgoznak a *Kiskunfélegyházi VSE* szakosztályai.

Az asztalitenisz szakosztálynak 1964-ben 12 igazolt versenyzője volt, ma pedig ötven.

— A fiúk 1961-ben, sajnos, kiestek az NB II-ből — mondja *Bus Kálmán* elnök. *— Ennek következtében szétesett az asztalitenisz szakosztály. Végül 1963-ban sikerült létrehozni egy jó gárdát.*

Női csapatunk most került fel az NB II-be és máris elfoglalta az előkelő 6. helyet. Feketéné és két leánya a csapat oszlopai. A serdülők közül kitűnik a rendkívül tehetséges 12 éves *Csenki II. Gábor.*

Minden csütörtökön egyedül utazik Budapestre a válogatottak edzésére. Iskolai tanulmányi átlaga 4,7.

Az elmúlt egy év sikerei közül kettőt említünk meg. Május 7-én Szegeden rendezett öt megye versenyén *négyszer léptek a dobogó legmagasabb fokára. A bajai seregszemléről pedig 20 oklevéllel tértek haza, köztük volt a legjobb nevelő egyesület címet tanúsító oklevél is.*

A labdarúgó szakosztályban 60 serdülő és ifjúsági játékost tartanak nyilván. *Miskolczi István* edző fáradhatatlanul foglalkozik velük. Már két serdülő csapatuk szerepel a bajnokságban.

A kiskunfélegyházi vasutasok szeretik a sportot. S mint eredményeik bizonyítják, nem hiába fáradoznak. Éppen ezért több támogatást érdemelnének.

Tőzsér Ernő

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: 75 915 001 K 9
Szikra Lapnyomda

A Hivatalos Lapból

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

29. számból: 11 5003/1966 I/2. B. A csökkent munkaképességű dolgozók védelméről szóló 33/1963 (XII. 3.) Korm. számú rendelet végrehajtása tárgyában kiadott 1/1964. (III. 27.) MÜ. M számú rendelet módosítása.

110 509/1966 I/4. C. VSZT segélyek és járandóságok utalványozása

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Molnár Árpád Bp. Ferencváros, Bognár Károly Tapolca, Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Bódogh Mihály Dombóvár, Hoffmann József Veszprémvarsány, Foki István Budapest: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Gavra Imre Dunavecse: „A végső cél felé" c. verse közlésre nem alkalmas.

Mérleglakatos csoport: Az új Ruházati Utasítás szerint ellátásuk lényeges javulást biztosít a korábbi helyzethez viszonyítva. Kérelmük elbírálására későbbi időpontban kerül sor, annak eredményéről lapunkban ismét tájékoztatást adunk.

Mozdonyról a műtőasztalra

A következő eset még július elsején történt. Amikor az 1163-as tehervonat Badacsonytomaj állomásra bejárt, a mozdonyfűtő *Berke József* olyan rosszul lett, hogy azonnal orvoshoz kellett vinni. A vizsgálat megállapította, hogy gyomorperforáció történt, azonnal műteni kell. A mentő meg is érkezett és a fűtőt kórházba szállították.

A tehervonat mozdonya, amely Uzsabányára üres kocsikat továbbított, fűtő nélkül maradt. A segítség azonban nem késett. A vonatvezető *Stir István* vállalkozott a fűtői teendők ellátására, a vonatvezetői munkát pedig *Kiss István*, Badacsonytomajon beosztott, forgalmi vizsgával rendelkező gyakornok látta el. Így a 30 üres kocsi szinte késés nélkül eljutott Uzsabányára.

Bognár Károly
Tapolca

LAKÁSCSERE

— Elcserélném háromszobás, összkomfortos szabadrendelkezésű, földszintes lakásomat hasonló budapestivel. Költséget térítek. Parkírozott udvar van, havi lakbér 88,— Ft. Cím: Dankai József ny. vez. főmérnök, Debrecen, Budai Ézsaiás utca 3.

A Könyvszolgálat ajánlata

Kedvezményes könyvvásárlási lehetőség a Magyar Vasutas minden olvasójának!

Csatlakozzon a kedvezményes könyvvásárlási akcióhoz: vágja ki és kitöltve küldje be a Megrendelő Szelvényt. Igérjük, jó szórakozásban, hasznos időtöltésben lesz része.

VEGZETES, KALANDOS TÖRTENELMI ESEMÉNYEK

Fekete Gyula:
EZEREGYEDIK ESZTENDŐ

1945 januárjában a Dunántúlon játszódik ez a regény. Egy főhadnagy és a tiszti legénye az önmagát túlélt háború sodrásában; az ő sajátos véd- és dacszövetségük, háttérben a bomló hadsereggel, az agonizáló társadalommal. Hazafelé tartó kalandos útjukat szerelmeiket írja le élvezetes stílusban. (Szépirodalmi, 254 old.)

Karinthy Ferenc:
BUDAPESTI TAVASZ

Budapest ostromának és felszabadulásának színes, forgatagos, immár történelmi jellegű írói dokumentuma ez a ragyogó stílusban megírt regény. Barátság, szerelem a harcban és életveszélyben. A bonyolult történések viharában nem mindenki állja a próbát: a jellemek hol megszilárdulnak, hol legyengülnek, de új élet sarjad a romokon. (Szépirodalmi, 278 old.)

Karsai Elek:
A BUDAI VÁRTÓL A GYEPÜIG

A Bárdossy-kormány hadüzenetétől a Szálasi és „hadseregе" menekülésig tárja fel az eseményeket és az ország felszabadításáról ad hiteles képet. Számos eredeti fénykép és rajz teszi szemléletessé, és hozza közelebb az olvasóhoz a mindvégig izgalmas történetet. (Táncsics, 755 old.)

Robert Jungk:
A HAMU GYERMEKEI

Fasiszta módszer-e Hirosima és Nagaszaki elpusztítása? Ezt a kérdést vetjük fel a könyv olvasása közben. Hirosima városát 1945. augusztus 6. előtt 390 000 ember lakta, s közülük mintegy 100 000 élte túl az atomkatasztrófát, de egy sem ugyanaz az ember, aki volt. Nemcsak azért, mert testén viseli a robbanás látható nyomait, s duzzadt égési hegeket, sejtjeiben, vérében hordozza az alattomos sugárbetegségeket, hanem azért is, mert szíve, lelke megsérült. (Kossuth, 294 old.)

Hans Habe:
A KÜLDETÉS

Az 1938-as ausztriai náci megszállás után egy bécsi zsidó orvosprofesszort a fasiszták a börtönből kiengedtek, hogy menjen el az üldözöttekért összehívott konferenciára, Evianba. A kapitalisták közömbössége meghiúsította tervét. A regény mindvégig izgalmas, érdekes cselekmények pergő sorozata. (Kossuth, 306 old.)

Dold—Mihajlik:
ORDASOK KÖZÖTT

A regényhős, a különös fiatalember az egyik hitlerista ezredtőrzsnél szolgál. Ez az éleseszű csinos hadnagy a nők bálványa. Mindig az izgalmas események középpontjában van; körülötte lőszerszállítmányok robbannak, partizánok támadnak stb. (Magvető, 502 old.)

A sorozat ára 163,30 forint.

Alanti Megrendelő Szelvényt levelezőlapra ragasztva kérjük beküldeni.

Könyvszolgálat
Budapest 5. Postafiók 335. **MEGRENDELŐ SZELVÉNY**

Megrendelem a MAGYAR VASUTAS-ban felajánlott VÉGZETES, KALANDOS TÖRTENELMI ESEMÉNYEK c. sorozatot.
x 163,30 Ft értékben utánvételes, portómentes szállítással;
x 4 havi részletre a 3 százalék kezelési költséggel együtt 168,20 Ft összegben portósan.

Tudomásul veszem, hogy a sorozat átvételekor 48,20 Ft, a többi 4 havi 30,— Ft-os részletben fizetendő.

Név: —
Cím: — — — — — — — — — szem. ig. sz.: — — — — —
Foglalkozás és munkahely: — — — — — — — — — — —

x A NEM KIVANT SZÖVEG TÖRLENDŐ!

HÍREK

A hálás utas

Az indulásra kész bukaresti gyorsvonatnál, a nagy tömegben — mindkét kezében bőröndökkel — vékony asszonyka állítja meg az ügyeletes tisztet, s majdnem sírva kérdezi: Wo ist die Schlafwagen? Hol van a hálókocsi?

— Ott, az ellenkező irányban — mutatja udvariasan az ügyeletes tiszt.

— Onnan jövök, mert ott azt mondták, itt van — feleli a német utas.

Az ügyeletes sajnálkozva néz rá. Szívesen segítene, de szólítja a munka, no meg nem is állhat oda karszalagosan csomagokat cipelni. A villanyszerelők targoncája azonban kapóra jött, s felrakják rá a bőröndöket.

Az ügyeletes is elindul a targonca után. A hálókocsinál aztán a következő kép fogadja.

A szűkszoknyájú kis törékeny asszonyka, a két hatalmas bőrönddel, no meg a magas lépcsőkkel, sehogyan sem boldogul. Kétségbeesett, könyörgő szemekkel tekint az ügyeletesre.

Mit lehet ilyenkor tenni? Az ügyeletes ölbekapta a kedves utast, s szinte egy pillanat alatt felröpítette a hálókocsi peronjára, majd a két bőröndre került a sor. A két női szem, csak úgy ragyogott az örömtől, s egy hirtelen mozdulattal 5 márkás bankót nyújtott az ügyeletes tisztnek. A vasutas a borravalót nem fogadta el. Az asszonyka megértette a helyzetet, s hogy mégse maradjon adós, egy cuppanós csókot nyomott a meglepett ügyeletes homlokára. — lyf —

— Élüzem szinten teljesítették első félévi tervüket Nagykanizsa állomás dolgozói. Az előzetes adatok szerint minden tervmutatónál 100 százalékos az eredmény. Legutóbb 1963-ban voltak az élüzem cím birtokosai.

— Fennállásának 35. évfordulóját ünnepelte a hatvani MÁV zenekar. A jubileum alkalmából zenésztalálkozót rendeztek, amelyre eljöttek az ország különböző részéből az egykori hatvani zenészek. Az ünnepi zeneesten Kocsis Albert hegedűművész és Szabó Csilla zongoraművésznő is fellépett.

— Jó az együttműködés Kunszentmiklós—Tass állomás és a Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség között. Ahol lehet, kölcsönösen segítenek egymáson. Régebben a ferencvárosiak adták át a kunszentmiklósi fűtőház vezetőjének szolgálati lakás céljára a volt oktatótermüket, most újabban pedig a kunszentmiklósiak bocsátották az állomás oktatótermét a ferencvárosiak rendelkezésére.

— Ajándékhangversenyt adott június 12-én a soproni GYSEV dolgozóinak, a MÁV Szimfonikusok Zenekara. A hangversenyen Szecsődi Irén és Bartha Alfonz, az Operaház művészei is felléptek. A zenekart Lukács Miklós, az Operaház karnagya vezényelte.

— Ebben az évben megnövekedtek a szállítási feladatok Gyula állomáson. A több ezer tételből álló fel- és leadás, s az 1000 vagon export eddig zökkenő nélkül került továbbításra. A munkában az állomás négy szocialista brigádja jár az élen.

— Húszévi szolgálat után, július végén vonult nyugdíjba Szatmári Jánosné, Békéscsaba állomás Utaselláló étterme dolgozója. Julika nénit az állomás és az Utasellátó dolgozói ünnepélyesen búcsúztatták.

— Több hónapos átalakítás után július elején megnyílt a Déli pályaudvar Utasellátó étterme. A nagy forgalmú pályaudvaron az utazóközönség ismét kulturált körülmények között étkezhet.

— Túlteljesítették vasutasnapi vállalásukat Vác állomás dolgozói. Az egy kocsira eső beállítási időt a vállalt 2,8 órával szemben 2,2 órára teljesítették, s ezzel 131 százalékot értek el. A kocsitartózkodási időt pedig 95,17 százalékra teljesítették, ami 108 százalékos eredménynek felel meg.

— Teljesítették vasutasnapi felajánlásukat a debreceni Háztól-Házig Szolgálat dolgozói. Az egy kocsira eső átlagos súlyt a vállalt 125 mázsával szemben 126,8 mázsára, az 1 mázsára eső rakodási időt pedig 3,8 percre teljesítették.

— Vándorkiállításon mutatják be a 20 éves múltra visszatekintő miskolci Vasutas Képzőművészeti Kör tagjainak munkáit. A vasúti kocsiban kiállított képek és szobrok a miskolci bemutató után Gyöngyösre, Egerbe és Füzesgyarmatra utaznak.

— Uj vasúttörténeti dokumentummal gazdagodik a Közlekedési Múzeum. Nemrég találtak rá egy múzeális értékű Wagon Lits étkezőkocsira, amelyet jelenleg a Dunakeszi Járműjavítóban restaurálnak, hogy a munka befejeztével a Közlekedési Múzeum mellett a vágányokra elhelyezzék. A kocsi egyik részében múzeumot, a másik részében pedig kis presszót rendeznek be.

— A pécsi igazgatóság területéhez tartozó szolgálati helyek újítói az elmúlt napokban Nagykanizsán tartottak újítási ankétot. Felhívták az újítók figyelmét azokra a területekre, amelyekkel ezidáig csak nagyon keveset foglalkoztak.



Ajtók, ablakok, játékok, kerítések, konyhabútorok mázolásához
PROGRESS-ZOMÁNC!
Gyorsan szárad, csillogó fényes, tartós
PROGRESS-ZOMÁNC!
fehér 1 kg 37.60 Ft
pasztell színek 1 kg-os 36.— Ft
FESSE—MÁZOLJA TÁRGYAIT SAJÁT MAGA
ÍGY OLCSÓBB!

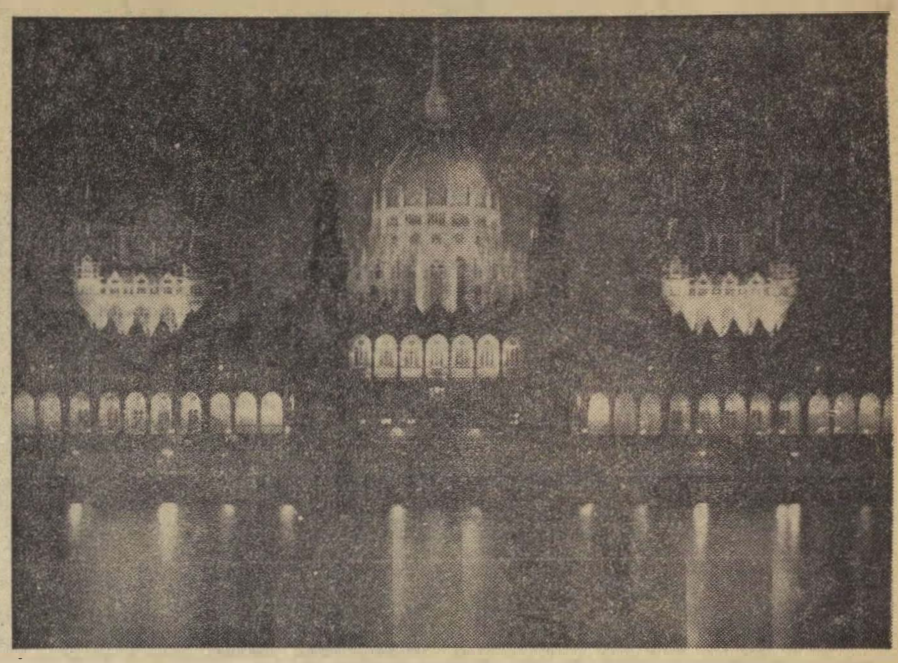
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966. AUGUSZTUS 15.

AUGUSZTUS 20 ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE



1949 augusztus 18-án fogadta el az országgyűlés népköztársaságunk alkotmányát. S amit akkor az alkotmány törvénybe iktatott, az mamár valóság, az elmúlt 17 év eredménye. A 17 éves alkotmányunk kiállta a próbát, az elmúlt időszak megerősítette és hitelesítette a benne foglalt elveket

(MTI Foto Fényes Tamás felv.)

AZ ELSŐ FÉLÉV MÉRLEGE

A vasút félmillió tonnával több árut szállított a tervezettnél

A vasút eredményesen zárta az első félévet. A népgazdasági szállítási igényeket maradéktalanul kielégítettük, *56 393 000 tonna áru került elszállításra, amely félmillió tonnával haladja meg a tervezett mennyiséget és mintegy kétmillióval a bázis eredményét.*

Kedvezően alakultak az üzemeltetésre jellemző főbb mutatók is. A menetrendszerű közlekedés javult a személyszállító- és tehervonatoknál egyaránt.

A tehervonatok átlagos terhelése az előirányzott 934 tonnáról 944 tonnára emelkedett.

A teherkocsik statikus terhelése 0,28 tonnával javult, *a kocsiforduló idő pedig 4,7 százalékkal csökkent.* A vonóerő felhasználásánál a fajlagos teljesítmény alakulása szintén kedvező eredményeket mutat. *A bázishoz viszonyítva 4,2 százalékkal emelkedett az egy dolgozó mozdonyra eső 100 elegytonna/kilométer teljesítmény.*

Az utazószemélyzet foglalkoztatására jellemző termelékenységi mutatók is jelentősen javultak. A forgalmi utazó személyzetnél *a bázishoz képest 6,1 százalékkal, a vontatási utazó személyzetnél pedig 1,63 százalékkal nőtt* az egy szolgálati órára eső vonatkilométer-teljesítmény.

Az igazgatóságok folyamatosan hónapról hónapra túlteljesítették célkitűzéseiket.

A féléves összesített eredmények alapján a budapesti igazgatóság dolgozói érték el a legkiemelkedőbb eredményeket.

Ezzel elnyerték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége Vörös Vándorzászlaját, a vele járó 300 000 forinttal.

Kiemelkedő eredményeket értek el a *miskolci*, a *szombathelyi* és a *szegedi* igazgatóság dolgozói is. De a *pécsi* és a *debreceni* igazgatóság dolgozói is teljesítették feladataikat, munkájukkal hozzájárultak a kedvező hálózati eredmények eléréséhez.

Az eredmények növelését a szocialista munkaverseny-mozgalom kiszélesítésével párhuzamosan segítette az anyagi ösztönzés fokozása is.

A teljesítmények növelésének, anyagi ösztönzésének elősegítésére *a második félévben még magasabb összeg áll rendelkezésre és kerül kifizetésre a célkitűzések teljesítése esetén.*

Az igazgatóságok munkaversenyének célkitűzései összhangban vannak a feladatok nagyságával. A szolgálati helyek operatív célkitűzéseit ennek alapján kell meghatározni és a célkitűzések teljesítése esetén kiérdemelt anyagi jutalmazást rendelkezésre bocsátani.

Az első félévi eredmények alapján az igazgatóságok dolgozói részére a következő összegű jutalmak kerültek kifizetésre:

	I. félévi ált. telj.	Kifiz. jutalom
Budapesti igazgatóság	102,95%	1 705 000 Ft
Debreceni igazgatóság	101,21%	354 100 Ft
Miskolci igazgatóság	102,79%	546 000 Ft
Pécsi igazgatóság	101,24%	318 000 Ft
Szegedi igazgatóság	102,11%	458 000 Ft
Szombathelyi igazgatóság	102,61%	552 900 Ft
Összesen:		3 934 000 Ft

Az élüzem címért folyó verseny első félévi eredményeinek értékelése is azt igazolja, hogy a havi operatív feladatokra történő mozgósítás összhangban van az éves célkitűzésekkel. Ennek következtében

az előző évihez viszonyítva mintegy 10 százalékkal több szolgálati hely teljesítette az élüzem célkitűzéseket.

A vasúti járműjavító ipar első félévi eredményei is kedvezőek. *A termelési tervet 102,6 százalékra teljesítették, az önköltséget pedig 1,2 százalékkal csökkentették.*

A szocialista vasutak nemzetközi menetrendi konferenciája Budapesten

Július 20—28 között a szocialista vasutak képviselői nemzetközi menetrendi konferenciát tartottak Budapesten. A konferencián *az európai szocialista országok vasutai* az OSZZSD IV. Bizottság közreműködésével egyeztették nézeteiket, álláspontjukat az 1967. évi menetrenddel kapcsolatban.

A budapesti konferencián résztvettek: *a szovjet, a lengyel, az NDK, a csehszlovák, a román, a bolgár, a jugoszláv vasutak és a MÁV képviselői.*

A konferencia résztvevői értékelték az idei menetrendi időszakban a nemzetközi személy és áruforgalom eddigi tapasztalatait, mert ezek a tapasztalatok képezik a jövő évi menetrend összeállításánál a tárgyalási alapot. *Számos javaslat hangzott el az 1967. évi új menetrendre vonatkozólag.* A javaslatok zöme a személy-, és áruforgalom meggyorsítására, a vasútüzem gazdaságosságának növelésére irányult. A konferencián foglalkoztak a gyorsan romló küldemények, a gyümölcs és zöldségfuvarozás meggyorsításával is.

Megállapodás született a *Nord—Orient Express* ügyében. Ez a vonat, — mint ismeretes, — Csehszlovákiát és Lengyelországot köti össze a Fekete-tenger bolgár és román partjával. A nyári időszakban, a nagy turistaforgalom idején ez a vonat állandóan zsúfolt és emiatt kényelmetlen az utazás. *A budapesti konferencián megállapodtak abban, hogy 1967-től a Nord—Orient Express megosztva, két vonatként fog közlekedni.*

Az áruforgalom meggyorsítása érdekében újabb gyorsjáratú nemzetközi tehervonati menetrendeket egyeztettek.

A magyar fővárosban megtartott menetrendi konferencia megállapodásai a későbbi hasonló témájú nemzetközi összejövetelek tárgyalási alapjául szolgálnak.

A konferencia baráti légkörben, az egyetértés szellemében fejezte be munkáját.

B. I.

A vándorzászló visszakerült Budapestre

Ez év februárjában, amikor az 1965 második félévi kiemelkedő eredményéért a debreceni igazgatóságnak átadták a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és szakszervezetünk központi vezetősége vándorzászlaját, *Telek János*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője a következőket mondotta:

— A második félévben a debreceniek jobban dolgoztak, mint mi, ezért megérdemelten nyerték el a vándorzászlót. Szeretnénk azonban felhívni a figyelmüket, hogyha meg akarják tartani a zászlót, még jobban kell dolgozniuk, mert mi elhatároztuk, hogy 1966 első felében visszaszerezzük.

Mint ismeretes, *az első félév alapján a budapestiek érték el a legkiemelkedőbb eredményt* az igazgatóságok versenyében és a vándorzászlót visszahódították.

A zászló átadására augusztus 10-én, ünnepélyes külsőségek között került sor a budapesti igazgatóság kultúrtermében. Az ünnepségen jelen volt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Dapsi Károly*, a VIII. kerületi Pártbizottság első titkára, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, *Mészáros Vilmos*, a Budapesti Pártbizottság munkatársa, s a főosztály több vezető beosztású dolgozója.

Parti József, a vasutasszakszervezet budapesti bizottságának titkára köszöntötte az ünnepség részvevőit, majd *Csamangó Henrik* főigazgató, az igazgatóság vezetője adott számot az első félév munkájáról.

— A gazdaságosság szempontjából leghatékonyabb műszaki-gazdasági mutatók folyamatos javulása az igazgatóság szervezési intézkedéseinek helyességét bizonyítja — hangsúlyozta az igazgatóság vezetője. *— Az első félévben ugyanis több ízben is hoztunk operatív intézkedéseket az időszakos lemaradások felszámolására. Ennek eredményeként a tehervonatok átlagos terhelését a bázishoz viszonyítva 24 tonnával növeltük. Az egy kocsira eső szállított súly pedig 19,11 tonnáról 19,28 tonnára emelkedett. Az előbbinél 3924 vonatot, az utóbbinál pedig 6856 teherkocsit takarítottunk meg.*

Ezután *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a budapesti igazgatóság dolgozóit. Bevezetőjében méltatta az első félévben elért sikereket, hangsúlyozta: a budapesti igazgatóság jó munkájának nagy része van abban, hogy a vasút az első félévben maradéktalanul kielégítette a népgazdaság szállítási igényeit.

— A jó eredmény, a vörös vándorzászló egyben kötelez is — mondotta. *— Arra kötelezi az igazgatóság dolgozóit hogy a második félévben a nagyobb szállítási feladatokat is sikeresen oldják meg. A vasútnak ugyanis 59,1 millió tonna árut és 208 millió utast kell elszállítani. Ebből a budapesti igazgatóságra 19 millió tonna áru és 73 millió utas esik.*

A miniszterhelyettes beszéde után a szakszervezet elnöksége nevében *Gulyás János* titkár köszöntötte a budapesti igazgatóság dolgozóit. Beszédében felhívta a figyelmet arra, hogy a második félévben a gazdasági és mozgalmi vezetők *jobban támaszkodjanak a szakszervezeti aktivistákra, a szocialista brigádokra*, hogy a IX. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaverseny segítségével még nagyobb eredményeket érhessünk el.

A beszédek elhangzása után Rödönyi Károly miniszterhelyettes és Gulyás János átadták a vándorzászlót az igazgatóság vezetőinek, majd Rödönyi elvtárs 18 szakvonali, illetve szakszervezeti vezetőnek adta át *a kiváló dolgozó* kitüntetést.

(rikó)



Rödönyi Károly miniszterhelyettes átadja a vándorzászlót

MTI Foto Bata István felv.

Átadták rendeltetésének Gödöllő állomás új felvételi épületét

Az Atlétikai Európa Bajnokság előkészületei befejeződtek, s a sportolók fellegvára, a gödöllői atlétikai falu készen várja a külföldi sportolókat. Erre az alkalomra befejeződött *az állomás új felvételi épületének építése is.* A modernvonalú egyszintes épület ízlésesen illeszkedik a fenyvesekkel övezett kulturált környezetbe.

A gödöllői vasutasok régi óhaja teljesült ezzel, hiszen sokáig zsúfolt, egészségtelen körülmények között dolgoztak.

Az új felvételi épületben — *amelyet a MÁV Magasépítési Főnökség 3 és félmillió forintos beruházással épített* — már mindenkinek jut hely. Külön irodát kapott a szakszervezeti bizottság, a segédhivatal, a pártszervezet és építettek egy 70 személyes oktatótermet is, amely kulturális célokat is szolgál.

Az állomás épületének két szárnyát nagyon tetszetős nyári váróterem kapcsolja össze. Ez a parkosított szabadtéri váróterem most jól mutat, *de hideg, esős időben és főleg télen nem szolgálhatja az utasok kényelmét*, márpedig egy váróteremnek ez az elsődleges feladata.

Igaz, hogy az újjáépített egykori királyi váróteremben most már nagyobb hely lesz, hiszen a főnöki iroda és a segédhivatal elköltözhet az ideiglenes helyéről, de a nagy utasforgalmú állomáson ez is kicsinek bizonyul.

S ha már a hiányosságoknál tartunk, *megemlítjük még az Utaselátó* panaszát is. Az újonnan épült büfében csapolt sört is árusítanak majd, a söröshordók tárolására pincét építettek. *Arra azonban senki sem gondolt, hogy a nehéz, 100 literes söröshordókat milyen módon szállítják le és fel, mert a pincéhez árufelvonó nem készült.* Kézi erővel, a lépcsőn görgetni a mázsányi súlyt nemcsak hogy nehéz fizikai munka, hanem balesetveszélyes is. Ezt a tervezési hibát még pótolni lehet, s véleményünk szerint kell is.

(szj)

Ünnepi brigádgyűlés

A Budapesti Épületelemgyártó Főnökség tmk *Kossuth Lajos* szocialista komplexbrigádja megalakulásának egyéves évfordulóján ünnepi brigádgyűlést rendezett. A főnökség kultúrtermében megtartott összejövetelen részt vettek a főnökség vezetői is.

A brigádtagok és a meghívottak előtt *Nagy Gyula* brigádvezető méltatta a komplexbrigád egyéves munkáját. A brigádtagok a rájuk bízott munkákat mindenkor a lehető legkevesebb idő- és anyagráfordítással jó minőségben végezték el — mondotta. — A jó termelési eredmények mellett örvendetes az is, hogy a brigádban baleset nem fordult elő.

Jó munkájukat bizonyítja az is, hogy a 37 brigádtag közül egy év alatt 6 kiváló dolgozó és 11 jutalmazott volt.

A szakszervezetek szerepe az új mechanizmusban

A gazdaságirányítás új rendszerének a kidolgozása ma egyik legfontosabb feladata az állami vezető szerveknek. Olyan új intenzív módszerek kidolgozását követeli meg, amely fokozza a gazdaságirányító munka hatékonyságát, és ezzel a szocializmusban rejlő erők felszabadítása útján az egész ország lényegesen gyorsabb ütemű fejlődését biztosítja.

Az új mechanizmus azonban nemcsak és nem is kizárólagosan gazdasági feladat, a legfőbb tennivalók kidolgozása nem egyedül a gazdasági vezetőkre hárul. *Amennyire új módon kell irányítani a gazdasági életet, éppen annyira fontos kidolgozni a szakszervezetek feladatait, azokat a munkamódszereket, amelyek ebben az új helyzetben szükségesek.*

Új módon, önállóan, nagyobb felelősséggel

Erről tanácskozott legutóbbi ülésén a *Szakszervezetek Országos Tanácsa*, és hozott határozatokat a szakszervezetek tennivalóiról. Nem arról van szó — mint ahogy azt a plénum megállapította —, hogy a szakszervezetek alapvető, klasszikus feladatai megváltoznának. A szakszervezeteknek a szocializmus viszonyai között továbbra is megmarad kettős feladatuk; *egyrészt a szocializmus építésének sokoldalú segítése, másrészt a dolgozók egyéni érdekeinek közvetlen védelme.*

Mi hát mégis, ami a tanácskozás összehívására indította a SZOT elnökségét, melyek azok az új vonások, amelyek a szakszervezet munkájában, munkamódszereiben a gazdasági mechanizmus új rendszerében kötelezően jelentkeznek?

Egy mondatban úgy foglalhatnánk össze, hogy *a szakszervezeteknek a szocializmus viszonyai közötti feladatait új módon, minden szinten — a központi vezetőségtől a bizalmiig — önállóan, nagy felelősséggel és hozzáértéssel kell megoldani.*

Lényegesen változik tehát a szakszervezetek szerepe a központi vezetőségeknél, az üzemekben egyaránt. Ahhoz, hogy e változásoknak megfeleljünk, hogy azokkal a jogokkal és kötelezettségekkel, amelyek az új mechanizmusban a szakszervezetekre hárulnak, megfelelően élni tudjunk — mint ahogy azt a plénum is megállapította —, *legfontosabb feladat fokozni a vezetés felkészültségét, elsősorban az ideológiai munka megjavításával.* A szakszervezeti szerveknek minden szinten részt kell vállalniuk a vezetésben, a dolgozókat érintő döntések meghozatalában. Bizonyos kérdésekben — ezek kidolgozása jelenleg folyamatban van — a szakszervezeteknek vétójoguk lesz, ami azt jelenti, hogy a gazdasági vezetés részéről már meghozott döntés végrehajtását megakadályozhatják. Magától értetődő, *hogy hallatlan mértékben fokozódik a szakszervezeti szervek felelőssége, ami magas fokú képzettséget követel meg minden tisztségviselőtől.* Feladataikat csakis úgy tudják jól ellátni, ha a gazdasági vezetésnek valóban egyenjogú és egyenrangú partnereivé válnak. Az új intézkedéseket csak akkor lehet eredményesen alkalmazni, *ha a szakszervezeti szervekben nagyfokú elméleti és szakmai biztonság, tudás alakul ki.*

Az említett feladatok egyúttal a szakszervezeti szervek nagyobb önállóságát is feltételezik. A plénum önkritikusan állapította meg, hogy ez az önállóság eddig bizonyos esetekben hiányzott.

Az ügyeket ott kell intézni, ahol felmerülnek

Mit kell érteni a szakszervezeti szervek önállóságán? Mindenekelőtt *a választott szervek önállóságát.* Nem helyes, ha a választott szervek döntéseit egyes személyek, vagy a függetlenített apparátus döntései helyettesítik. De az önállóság alatt azt is kell érteni, hogy a különböző szintű szakszervezeti szervek feladataikat maguk határozzák meg. A helyszínen döntik el azt, hogy mit tartanak a legfontosabb tennivalónak. A központilag előírt munkatervek helyett *mindig a helyi szerv döntse el azt, amit éppen fontosnak lát,* legyen az bér-, munkaügyi vagy akár a termelésre vonatkozó kérdés.

A felsőbb szervek legfontosabb feladata — természetesen az egész szakmát érintő kérdések eldöntésén túl — a helyi szervek konkrét segítése és a feladatok végrehajtásának ellenőrzése. *(Ez az ellenőrzés sem lehet azonban gyámkodás.)* A központi szerveknek lényegesen kevesebb részfeladatot kell a jövőben előírni, de ahhoz, hogy a helyi szervek jól, valóban a legfontosabb tennivalókat végezzék, újból rá kell mutatni az előbb említett magas színvonalú képzettség fontosságára.

Az önállóság azonban nemcsak több jogot jelent, hanem feladatot is ad. *Megköveteli, hogy az ügyeket ott intézzék, ahol azok felmerülnek.* Eddig nagyon sokan, főleg kényelmi szempontból — vagy esetleg megfelelő ismeretek hiányában — a felső szervekhez tették át az ügyek intézését.

A tagság fóruma a taggyűlés

Az önállóság jól megfér a demokratikus centralizmussal. Nyilvánvaló, hogy a demokratikus centralizmus szerepe is lényegesen megnő. Végsősoron *a szakszervezeti kérdések eldöntését a tagságra kell bízni. Ez a tény a szakszervezeti taggyűlések fontosságát húzza alá.* A szakszervezeti munka végsősoron a tagság tevékenysége, a szakszervezeti demokrácia valójában itt teljesedik ki. *Az a szakszervezeti vezető, aki a tagság véleményét nem veszi figyelembe, a jövőben nem tudja feladatát elvégezni, de jól végzi el tennivalóit az, aki a dolgozókkal együtt tevékenykedik.* A taggyűlésekben rejlő lehetőségek jobb kiaknázása még előttünk van, de máris bizonyosra vehető, hogy ezek a lehetőségek eddig nem voltak megfelelően kihasználva. Ezért hangozhatott el számtalanszor — a szakszervezeti munka ismeretének hiányában is — a dolgozók részéről, hogy „mit ad a szakszervezet".

A szakszervezeti szervek önállósága a centrális irányítást nem zárja ki. A SZOT, a szakmák központi vezetőségei és a területi bizottságok a jövőben csak az általános elvi irányvonalakat szabják meg, a konkrét tennivalókat ezek alapján a helyi szerveknek kell elhatározni.

A SZOT-plénum legfontosabb tanulsága abban összegezhető, hogy a gazdasági reform intézkedéseit a szakszervezetek sajátos eszközeivel, a szocializmus építése és az életszínvonal növelése érdekében ki kell dolgozni. E kimunkálás a szakszervezetek nagyobb önállóságához, de egyúttal társadalmi felelősségéhez is vezet. Ez a felelősség arra kötelezi a szakszervezeti szerveket — bizalmitól a központi vezetőségig —, hogy tudásuk legjavával, a dolgozók mozgósításával érvényesítsék megnövekedett hatáskörüket a szocializmus építésének elősegítésére.

S. J.

Ezüst plakettes brigád

Szeged állomás 1965-ben elnyerte az élüzem címet. Az első félévi tervet is élüzem szinten teljesítették. Ebben az évben lényegesen nagyobb feladatot kellett megoldaniuk, mint az elmúlt évben, s hogy ez sikerült, azt *Nagy István* állomásfőnök elsősorban a szocialista brigádmozgalom eredményének tekinti.

— *Ha közös célért dolgoznak az emberek* — mondja —, *a munkahelyet a második otthonuknak tartják. S bár nem a legkorszerűbb munkaeszközökkel rendelkezünk, igyekeztünk mégis olyan munkakörülményeket, légkört kialakítani, ami maximális teljesítményre ösztönöz. A szocialista brigádmozgalom talán a leghatásosabb az emberi gondolkodás megváltoztatására.*

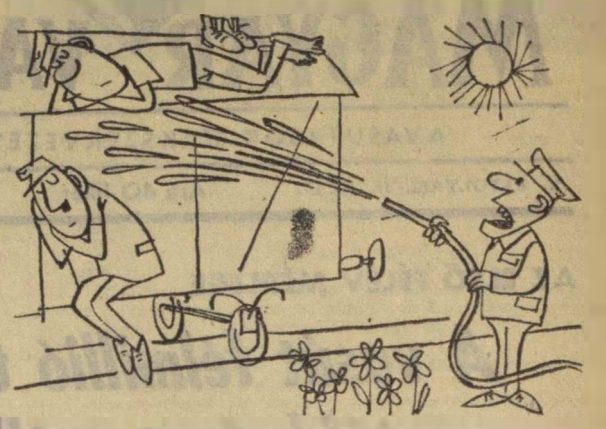
Az állomásfőnök véleményét bizonyítja *Garamvölgyi Antal* szocialista brigádjának munkája is. Évek óta eredményesen dolgoznak, s jó munkájukért legutóbb *ezüst plakettet kaptak.*

A brigádvezető is kiváló munkát végzett. Munkája mellett tanulásra is jutott ideje. Elvégezte az általános iskola VII. és VIII. osztályát.

A szocialista brigád összetart, munkában, tanulásban segítik egymást. Házat építenek, az állomás környékét parkosítják, s arra is jut idejük, hogy családjukkal együtt közösen szórakozzanak.

Sarkady Mária

KÁNIKULA



— Nicsak, ezek a mákvirágok is eltikkadtak
(Pusztai Pál rajza)

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

A járműjavító üzemi vállalatok több dolgozója tette fel az alábbi kérdéseket:

Helyes-e a vállalati nyereségrészesedés szabályzatának az a rendelkezése, hogy csak a vállalatnál eltöltött folyamatos munkaviszonyt ismeri el nyereségrészesedést növelő időként, továbbá, hogy csak az önhibán kívül bekövetkezett üzemi baleset következtében betegállományban töltött időket tekinti munkában töltött időnek?

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnökségének 1011/1963. (V. 23.) sz. határozata szabályozza az üzemi tanácsok jogkörét. E határozat II/9. pontja szerint *az üzemi tanácsok döntenek a vállalati nyereségrész felosztásának irányelveit illetően.* A SZOT Elnökségének 89/1964. (XII. 19.) sz. határozata (megjelent a Közlekedési Értesítő 1965. évi 1. számában) III/3. pontja pedig kimondja: *„Az üzemi tanácsok... határozzák meg a nyereségrészesedés egyénekre történő elosztásának szabályait..."*

Az üzemi tanácsok jogosultak megállapítani a nyereségrészesedés vállalati szabályzatát. Az üzemi tanácsok hatáskörébe utalt kérdésekben hozott határozatait végre kell hajtani, *de a jogszabálysértő, vagy a hatáskörét túllépő határozatok végrehajtását megtiltja a kormány—SZOT határozatának II/10. pontja.*

A SZOT Elnökségének említett határozata II. rész 6/b. pontja azt írja elő, hogy *„a vállalatoknál huzamosabb idő óta dolgozókat — beleértve az áthelyezett dolgozókat is — a nyereségrészesedés terhére hűségjutalomban kell részesíteni. Ennek mértékét az üzemi tanács határozza meg."*

E határozat — tekintve, hogy az üzemi tanácsok szervezését és hatáskörét meghatározó szervek egyikétől származik — *az üzemi tanácsokra kötelező. Az üzemi tanácsok csak a juttatás mértékének, illetve arányának megállapítására kaptak jogot,* arra, hogy az áthelyezéssel hozott munkaviszonyban töltött idők figyelembevehetőségéről döntsenek, hatáskörük nem terjed ki. *Az üzemi tanácsok említett határozata tehát hatáskört meghaladó határozat, így nem érvényesíthető.*

A vállalathoz történő áthelyezést közvetlenül megelőző munkaviszonyban eltöltött időket tehát *nyereségrészesedést növelő időnek kell elismerni.* Ellenkező esetben minden dolgozó — akinél az ilyen időket figyelmen kívül hagyták — panasszal fordulhat a munkaügyi döntőbizottsághoz.

A második kérdésre is a SZOT Elnökségének 89/1964. (XII. 19.) sz. határozata alapján adjuk meg a választ. E határozat II. rész 4. pontja többek között azt írja elő, hogy *„Ténylegesen ledolgozott időnek kell tekinteni a munkában töltött időn kívül... a dolgozó önhibáján kívül betegállományban töltött időt".*

Tudott dolog, hogy nemcsak az üzemi balesetből eredő megbetegedés történhet önhibán kívül, hanem a betegségek nagy része olyan természetű, amelyért a megbetegedett nem hibáztatható. *Éppen ezért nem helyeselhető, ha az üzemi tanács önhatalmúlag leszűkíti az önhibán kívüli megbetegedések eseteit.* Az ilyen leszűkítő megkülönböztetések miatt hátrányos helyzetbe került dolgozók — panaszuk orvoslása végett — a munkaügyi döntőbizottsághoz fordulhatnak. Erre alapozva a munkaügyi döntőbizottságok orvosolhatják az ez ügyben hozzájuk forduló dolgozók jogos panaszát. Ezt tette mindkét kérdésben az adott ügyet eldöntő határozatában a Fővárosi Területi Munkaügyi Döntőbizottság MÁV Tanácsa is, amikor a nyereségrészesedés helyes kifizetését rendelte el.

Figyelmetlenség miatt vonatkisiklás

A 2204/b. sz. vonat július 18-án a Déli pályaudvar alagútja előtt a mozdonyszemélyzet figyelmetlensége miatt kisiklott. A jelző tilosat mutatott, mert ugyanakkor az 1225-ös sz. vonat járt be a pályaudvarra, de a mozdonyszemélyzet ezt figyelmen kívül hagyta. Személyi sérülés ugyan nem történt, de tetemes anyagi kár keletkezett.

A vonatszemélyzet a hatvani fűtőházhoz tartozott, többször járt már a Déli pályaudvaron, tehát feltétlen tudniuk kellett, hogy az alagút előtt jelzősor van.

Foki István

„Egyedül nehéz lett volna..."

Egy szb-titkár vallomásai a kollektív vezetésről

— Szakszervezeti bizottságunkhoz hétszázhúsz tag tartozik. Képzelheti, milyen gonddal küzdöttem, amikor másfél évvel ezelőtt reám esett a választás és titkár lettem — kezdte elbeszélését *Keserü Árpád*, a pécsi fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára, akit éppen ennek az utóbbi másfél esztendőnek a tapasztalatairól kérdeztünk.

Terhes örökség

Gondjait az okozta, hogy elődjét *nem a végzett jó munka elismerése mellett mentették fel.* Az „örökség" amit hagyott utódjára, meglehetősen terhes volt — kezdve a zilált, rendezetlen tagnyilvántartástól az emberek számos elintézetlen ügyén át az orvoslás nélküli maradt panaszokig. Igaz, hogy az „utód", mármint Keserü Árpád, jól ismerte a fűtőházat, az itt dolgozó embereket. Közöttük és tőlük tanulta a géplakatos szakmát, a mozdonyvezetést. Később megbízták a vezénylő mozdonyfelvigyázói teendők ellátásával, ami még több lehetőséget adott neki arra, hogy megismerje az embereket, és őt is megismerjék azok, akiknek beosztásával és problémáival napról napra foglalkozott.

— A szakszervezeti munkában nem voltak tapasztalataim — folytatta Keserü Árpád. *— Korábban ugyanis csak az ifjúsági mozgalomban végeztem társadalmi munkát mint a KISZ-alapszervezet termelési felelőse. Egy szakszervezeti titkárnak pedig sokkal többet kell tudnia. Rendkívül fontos például a Munka Törvénykönyve és a szakszervezeti munkára vonatkozó különféle határozatok alapos ismerete. Egyedül bizony nehéz lett volna a kezdés.*

— Szerencsére nem volt egyedül, ugye?

— *Nem bizony!* — válaszolta mosolyogva. — *A vezetőség minden tagja mellettem állt, és segítettek, amiben kellett. Az én esetemben különösen bebizonyosodott, milyen nagy dolog a kollektív vezetés.*

Ezután elmondotta, hogy nagyon sokat segítette munkájában a pécsi fűtőházat patronáló *Kisbódis János*, a megyei bizottság munkatársa, azonkívül bármikor bizalommal fordulhatott kérdéseivel a „szomszéd" szb-titkárokhoz: *Zomi Lajoshoz*, az állomás, *Bánáti Józsefhez*, a TBFF titkárához, és sohasem maradt jó tanács, útbaigazítás nélkül.

— A számvizsgáló bizottság elnöke a gazdálkodási feladatok megismerésében segített. *Bánhidi László*n kívül *Orosz Rudolf*, a társadalombiztosítási tanács, *Szászhalmi János*, az újítási bizottság vezetője adott igen sok támogatást elsősorban azzal, hogy kifogástalanul ellátták feladatukat. Ugyanezt mondhatom *Czeglédi Béla* munkavédelmi felügyelőről, *Bakó Antal* kultúrfelelősről és *Pál Tibor* termelési felelősről.

Amint ezeket elmondja, már rá is tér az alapszervezet sokoldalú munkájára. *A vezetés kollektív. Minden lényeges kérdésben csak alapos vita után döntenek.* Persze, a 11 tagú vezetőség ereje is kevés lenne a sok feladathoz, ha nem segítené őket öt műhelybizottság és 43 bizalmi.

Segítenek az aktivisták

— Ennek a szélesebb kollektívának a segítsége — folytatta a titkár — *rendkívül jelentős. Nélkülük aligha érhettünk volna el olyan jó eredményeket, mint amilyeneket az idei első félév után a magunkénak mondhatunk.* A szakvonali eredményekre gondolok természetesen, de ezek alapja volt, hogy az éves terv teljesítésére, majd a kongresszusi versenyben való részvételre jól mozgósították aktivistáink a fűtőház valamennyi dolgozóját. *A munkavédelmi őrök havonként váltják egymást. Sok munkakiesést gátolnak meg az idejében alkalmazott figyelmeztetéssel.* Segítőtársaink a betéglátogatók is, akik a múlt évben 113 esetben végeztek látogatást megbetegedett munkatársainknál. A fűtőház segítségét viszik a rászorulóknak, de látogatásuk társadalmi ellenőrzést jelent, ha valaki mondvacsinált okkal marad távol a munkahelyétől.

— A munka folyamatossága szempontjából rendkívül fontos, hogy a szakszervezeti bizottság rendszeresen tartsa a kapcsolatot aktivistáival. Ezt hogyan érik el?

— Elsősorban a rendszeresen tartott értekezletekkel. A bizalmiakat kéthavonként hívjuk össze, a műhelybizottságok titkáraival pedig havonta találkozunk. Igen hasznosak a szocialista brigádvezetők részvételével negyedévenként megtartott tanácskozásaink is. Az egyes szakterületeken működő bizottsági tagokkal a szakszervezeti bizottság vezetőségének tagjai havonta rendszeresen megbeszélik a feladatokat. A vezetőség munkatervét úgy állították össze, hogy évente legalább egyszer minden szakbizottságunk munkája értékelésre kerüljön — mondotta befejezésül a pécsi fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára.

Lőrincz János

A pénzt elveszi, de szörpöt nem ad

A Déli pályaudvar szörpautomatáját július 15-én — utazásom alkalmával — négyszer egymás után egy-egy forinttal kérleltem, *de a rakoncátlan gép még a 4 forintomért sem adott egy csepp szörpöt sem.* Az esetet több kisfiú is figyelte, majd szépegve panaszkodtak, hogy tőlük is 2 forintot „elvett" a gép és mégsem ihattak.

Többek állítása szerint van egy szakember, akinek az a feladata, hogy az automatákat ellenőrizze, és ha nem adnak szörpöt, akkor neki kell visszaadni a bedobott pénzt. *Ez a szakember azonban nem volt sehol.* Így kénytelen voltam az Utasellátó vezetőihez fordulni, s nekik mondtam el a történteket. Az automata „felügyelője" csak az egyik vezető kérésére jött elő, és adta vissza az automata által eltulajdonított forintokat. Ezek után önkéntelenül is felvetődik a kérdés.

Ha rossz az automata, miért üzemel? S az a szakember, akit azzal biztak meg, hogy az automatát ellenőrizze, miért nincs a helyszínen? Miért kell az embereknek a saját pénzük után futniuk?

Vagy lehet, hogy így jobban jövedelmez a szörpárusítás?

Boldizsár Gyula

KERTÉSZEK, szocialista módon...

Hatodszor kötötte meg újabb egy esztendőre szerződéset a MÁV Épületfenntartási Főnökség kertészetének Kossuth és Petőfi szocialista brigádja. A kertészetben dolgozóknak közel a fele tömörült a *Pitelka Béla* és *Mayer Józsefné* vezette brigádokba, a szocialista cím elnyeréséért. *Ezek a kertészek nemcsak kereseti lehetőségnek tekintik munkahelyüket. A szó igazi értelmében hivatásukká vált a kerti virág és szobanövények termesztése, gondozása.* A szolgálati helyek, pályaudvarok, munkásszállások és hivatalok díszítése szép virágokkal, növényekkel, ez a legfőbb feladatuk.

Antalffi István a kertészet vezetője, aki maga is szocialista brigádtag, a szakaszkezelő pályamesterek szocialista brigádjában, örömmel sorolja a brigádok helytállását bizonyító tetteket.

Fegyelmezetten dolgoznak

Évek óta nincs fegyelmezetlenség, sem a kertészeti, sem a vonali munkák során. Igy a fegyelmi eljárás és büntetés fogalma is ismeretlenné vált az itt dolgozók számára. Nincs igazolatlan távollét, se ittasság.

A brigádok munkáia nyoman emelkednek a teljesítmények, csökken az önköltség és növekszik a kertészet bevétele. Csupán az utóbbi két év alatt *több mint 10 százalékkal emelkedett a növényállomány.* Az elmúlt évi bevétel közel százezer forinttal multa felül az egész évit és *a kertészet tiszta nyeresége megközelítette a 150 ezer forintot.* Harmincezerrel növelték a kiültetett növények számát és így az évi növénymennyiség háromszázezerre nőtt. *A Budapest—Veresegyház—Vác—Balassagyarmat* közötti vonal szolgálati helyein és számos budapesti hivatalban, több tucat munkahelyen és környékén nyiladozó virágok, zöldellő pázsitok a rakospalotai vasutas kertészek munkáját, ügyességét, szakértelmét dicséri.

A IX. pártkongresszus tiszteletére vállalt húszezer forintos termelésnövekedésből is jelentős feladatokat vállaltak magukra a szocialista brigádok.

Tanulnak, művelődnek a szocialista brigádok

A két brigádban mindössze három dolgozónak van még csak meg a középiskolai végzettsége. Egyik társuk a közösség segítségével fejezte be iskolai tanulmányait. Öten, *Szill Júlia, Kása Jánosné, Tőkési Anna, Bere Imréné* és *Kovács László* most tanulnak középiskolában, kertészeti technikumban. Öten pedig munkásakadémián fejlesztik tudásukat.

A szakmai ismeretek gyarapításában szakkönyvek, szakfolyóiratok útján élénk verseny bontakozott ki a brigádok között. Ez a versengés eredményes az egyéneknek és a közösségnek egyaránt. Néhány bizonyíték: *számos, korábban a kertészetben ismeretlen növénycsaládot és több mint harminc új növényfajtát honosítottak meg, melyben elismerten nagy részük volt e két brigád tagjainak.* Korszerűsítették kertészeti felszereléseiket, uj munkaeszközökkel gyorsították, egyszerűsítették a munkafolyamatokat. *Udvardy Ferenc* harmincöt esztendős tapasztalatokkal rendelkezik a szakmában, megis az uj módszerek legfáradhatatlanabb kutatója. Ő a legtermékenyebb újító, és munkatársai közül többen állítják, ugyanilyen jó közösségi ember és szakszervezeti vezető is.

A szocialista brigádok kedvező hatást gyakorolnak az egész kollektívára. Itt is úgy van, mint sok más szolgálati helyen, *a brigádtagoknak közel a fele vidékről jár be munkahelyére. Mégis hasznosan töltik szabad idejüket.* Rendszeresen járnak színházba. Villamoson, vonaton, munka előtt és után fürgén mozognak a leány- és asszonyujjak, horgolnak, kötnek, vagy a magyar és külföldi romantikus, klasszikus és világjáró írók műveit olvasák. Számukra nincs elveszett idő.

Közös kirándulások

Szakmai tudásuk gyarapítását szolgálják a közös kirándulások. Jártak már a *vácrátóti* és a *zirci* arborétumban és a *szegedi füvészkertben.* Megtekintették *Eger, Esztergom, Kőszeg, Sopron* és *Visegrád* történelmi és műemlék nevezetességeit. Szakmai érdeklődésük vezette őket számos virágtermesztéssel foglalkozó termelőszövetkezetbe. Gyűjtik és terjesztik a jó tapasztalatokat.

Egy ország tárul elénk, az egyre gazdagodó műveltségű emberek elé. Szocialista hazánk ez, melyben maguk is szocialista módon dolgoznak és élnek. Büszkélkedni nem szeretnek. *Naplójuk ugyanolyan szerény, mint ők maguk.* Kevesebbet írnak bele, mint amennyit tesznek. Szorgalmas és szerény kollektíva ez, akár a vezetőjük. Tetteik, munkájuk eredménye: egy elismerő oklevél és a múlt évben kapott zászló hirdeti, hogy szocialista módon dolgoznak, élnek és tanulnak.

Kovács János

ÚJ FORGALMISTA



— Ha valamit nem tud, a fiam kisegíti. Mindent megtanult a vakációban

(Pusztai Pál rajza)

Nyugdíjazták a Morse-távírót Székesfehérvár állomáson



Borbély János az utolsó jeleket kopogja a távírón

(Kabáczy Szilárd felv.)

A *Magyar Lexikon* 1844-et említi a Morse-távíró felfedezése évének, s Magyarországon három évvel később helyezték üzembe az elsőt. *A vasúti szakkönyvek úgy vélik, már 1837-ben megkezdődött a kísérletezés.*

Az évtizedek, sőt az egy évszázad elteltével egyre fejlődött s korszerűsödött a hirközles. A Morse-távíró azonban napjainkig is megmaradt és továbbítja a jelbetűs közleményeket. A berendezés mindig hasznos volt. Több mint 100 éven át jó szolgálatot tett az emberiségnek.

103 évvel ezelőtt építették meg *Budapest—Nagykanizsa* közötti vasútvonalat. Ekkor helyezték üzembe Fehérváron az első vasúti Morse-távírót. Közel 200 kilométeres távolságban működött a berendezés és kattogott percenként a jól ismert szöveg ti-ti-á-ti. *Százhárom évmúltán a napokban üzemen kívül helyezték, nyugdíjazták az állomás utolsó Morse-távíróját.* Az öreg távközlő eszköz helyét Teleszelekta hívású távbeszélő készülék foglalta el.

A csomóponton az egyik távírász *Borbély János* is nyugdíjba készül. Több évtizeden keresztül dolgozott, olvasta a Morse jeleket és kopogta le a közlendő szöveget. A fejlődés, a technika kicsit megelőzte. Neki még két éve van hátra, de kedvenc munkaeszközétől már most búcsuzik.

Az új berendezés előnye, hogy egy-egy vonalon számtárcsázással bármely állomás felhívható, de a szükséges körzetszámhívással valamennyi bejelentkezik. *Bicske—Székesfehérvár* viszonylatban a Tesla berendezéshez központ csatoló egységet is felszereltek, s így az ország bármely vasútállomásával pillanatok alatt összeköttetést tudnak teremteni. Természetesen ez jobb, korszerűbb, *a fejlődés követelménye kívánta meg az új berendezéseket,* de ezeknek úttörője a Morse-távíró volt.

A távíró billentyűje nem kattog tovább, a jól ismert jeleket már csak a világűrben száguldó szputnyikok továbbítják az éter hullámain az emberi tudomány, a technika győzelmeként úgy, mint Morse első távirógépén.

(székelyhídi)

Az adott szó jobb munkára kötelez

Pécsett a vasúti csomópont szolgálati helyeinek dolgozói összes gében jelentős munkafelajánlást tettek a IX. pártkongresszus tiszteletére. A csomóponti szakszervezeti intézőbizottság — melynek *Zomi Lajos*, az állomás szakszervezeti bizottságának az elnöke —, most értekelte az eddigi eredményeket.

Megállapította az intézőbizottság, *hogy bár az eredmények biztatóak, még nem minden tekintetben felelnek meg a várakozásnak.* A legjobb eredményeket eddig a pécsi fűtőház dolgozói mutathatják fel.

A gazdaságos mozdonyfelhasználásban 104, a motorfelhasználásban 103,76 százalékot értek el. Üzemeltetési önköltségüket 3,41 százalékkal csökkentették.

Az időszakos mozdonyjavítási tervet száz százalékra, kocsijavításban a részlegvizsga-előirányzatot 113,24, a középjavítási tervet 98.26 százalékra teljesítették.

Az állomás első félévi kocsitartózkodási eredménye megfelel a vállalásnak: *87 százalékos.* Túlteljesítés csak a vonatkísérők egy szolgálati órára jutó km/teljesítményében mutatkozik. A fejlődés a vállaláshoz viszonyítva, 12.86 százalék volt. A többi mutató értékelése lemaradást jelez. *A személyvonatok menetrendszerinti indításában félszázalékos kiesést okoztak a késve érkező távolsági személyvonatok, több személyvonat pedig géprevárás miatt késett. A tehervonatok menetrend szerinti indításában 12,15 százalék lemaradás volt, részben a gépre várások miatt, részben azért, mert Pécsbányarendezőről gyakran késett a vonali elegy,* ami elsősorban a mellékvonalakon közlekedő tehervonatoknál okozott tetemes késéseket. Ezek az okok a vonatközlekedési terv teljesítését is lehetetlenné tették.

A kocsikihasználás eredménye 2,1 százalékkal maradt el a vállalástól,

mivel kiskocsik hiányában sok nagy raksúlyú vagont kellett indítani — természetesen csak félig-meddig kiterhelt állapotban — az alacsony tengelynyomásra alkalmas mellékvonalakra.

A TBFF termelési értékterv*ét csak 98.4 százalékra teljesítette,* mert a rendkívüli időjárás sok váratlan munkára késztette a távközlős szakaszokat. A lemaradáshoz az is hozzájárult, hogy egyes építőanyagokból időszakonként hiány volt.

A pályafenntartási főnökség dolgozói eddig jóval felülmúlták a korábbi években elért eredményeiket. Az egy km vonalhosszra jutó hibapontok száma 29 százalékkal csökkent a múlt év azonos időszakához viszonyítva. Ezen belül is

különös jelentőséggel bír, hogy a III. fokozatú, tehát súlyosabb hibáknál 60 százalékos a javulás.

Nem volt anyaghiány a szertár hibájából az első félévben. Az átmenetileg fennállt országos anyaghiányok azonban itt is jelentkeztek. Nehéz volt az 5/8-os csavarhazak, fektuskók és a sebességmérő szalagok beszerzése.

A pécsi csomópont dolgozói közül *123 brigád 1500 taggal vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.* Ezek a brigádok az első félévben is kezdeményezői voltak a vállalás megtételének, a lemaradások pótlásának. Példás munkájuk ezután is számítanak, hiszen valamennyi pécsi szolgálati hely legfőbb célja a maga, de nem elérhetetlen élüzem követelmények teljesítése.

(L—cz)

Mégálmában is újít

A dunaújvárosi fűtőház villanyszerelő-brigádja egymás után ötször nyerte el a szocialista brigád címet. Legutóbb megkapták a bronzplakettet. A brigád évben a fűtőház legeredményesebb újítója *Galántai István* elektrikus. Eddig 18 újítási javaslatot nyújtott be. A műszaki színvonal emelését célzó újításai mellett sok a balesetmentességet segítő javaslata is.

— *Nekünk műszakiaknak elsőrendű kötelességünk a vasút műszaki színvonalának emelése* — mondotta Galántai István.

Egyik kiemelkedő munkája a villamos kéziköszörűgép átalakítása faipari körfűrészé. Ezzel a kocsijavítóknál átmenetileg megoldották a gépesítést. *Mentesítette a dolgozókat a kocsijavításhoz használt padlóanyag kézi fűrészelésétől.*

Megoldotta a gombkormányzású szénszerelő forgódarun a kézi elfordítást. Áramszünet esetén ugyanis a darut nem lehetett elforditani.

Megvilágítatlan volt a forgódaru gémje. Tervei szerint elkészítették a világító berendezést, amely ma is tökéletesen működik.

A következő újítása munkaerő-megtakarítással is járt. *Automatizálta a sülllyesztőberendezés távvezérlését.* Ugyanezen a berendezésen vágányzárójelző, valamint az aknában elektromos vízszintjelző és vészkikapcsoló készüléket is felszerelt.

A műszaki előírásoknak megfelelően oldotta meg a fázisjavító kondenzátor automatikus ki- és bekapcsolását.

— Mi lesz a következő újítása?

— *A gépműhelyben kísérlet alatt van egy teljesítményszabályozó csillag-háromszögű automata kapcsoló. Amennyiben a munkagép meghatározott időn belül termelő munkát nem végez, a motort csillagkapcsolásba hozza és annak üzemeltetését egyharmadára csökkenti. Bálint András villanyszerelővel dolgozunk a kapcsolók továbbfejlesztésén. Célunk a hosszabb menetek megszüntetése a motornak automatikusan történő teljes kikapcsolásával.*

Galántai István még álmában is újít, mondták róla munkatársai. Pedig az újítások bürokratikus intézése, a felsőbb szervek huzavonája néha őt is elkedvetleníti. Itt van például egy „szakállas" újítása. Javasolta a forgódaru királycsap kenésének módosítását, mert balesetveszélyes 1964. június 9-én kelt levelében ezt elutasították. *1964. július 15-én megfellebbezte, s a mai napig sem kapott választ.*

Tőzsér Ernő

Ünnepi műszak augusztus 20-ra

A szombathelyi járműjavító dolgozói *alkotmányunk évfordulója tiszteletére ünnepi műszakot indított.* Az ünnepi műszak augusztus 1-től 20-ig tart.

Az üzem kollektívája vállalta, hogy dekádtervüket ez idő alatt 100 százalékra teljesítik. A megmunkáló és karbantartó osztály dolgozói pedig felajánlották, hogy teljes kiszolgálást biztosítanak a kocsi- és mozdonyjavító osztálynak.

A vállalások között szerepel a munkafegyelem megszilárdítása, az üzemi rend és tisztaság megteremtése és a balesetmentes munka.

Figyelmes mozdonyvezető

Az 1144/a sz. vonat egyik kocsijának légféke — miután Alsóörsről elindult — nem oldott fel, s a féktuskók erősen fogták a szerelvényt. Mindezt látta a második vágányon álló 375 559 sz. mozdony vezetője, aki gyorsan leugrott mozdonyáról, és a kihaladó vonat mellett szaladva meghúzta az oldózsinórt.

Bognár Károly

Nagykőrös állomás fiatalodik

A megkopott régi kis felvételi épület rövidesen „nyugdíjba vonul". Hátralevő napjait már számolni lehet. Nagykőrös állomás megfiatalodik, újjáépül. Régóta várják ezt az ott dolgozók.

— *Az újjáépítés ez év tavaszán kezdődött* — mondja *Hamza Lajos* állomásfőnök —, *s a tervek szerint 1968-ra fejeződik be. A felvételi épületen kívül még szigetperonokat és aluljárókat is építenek. A vágányhálózat egy részét már kicserélték, s a többire is sor kerül. Épül egy új ipartelepi vágány, azonkívül a kirakodó vágányokat 2—300 méterrel meghosszabbítják. 200 méterrel megnövekedik az állomás hossza is.*

Ahogy elnézem ezt az ódon állomást, valóban ráfér a csinosítás, a modernizálás. A hajdani alföldi mezőváros lassan ipari központtá nő. Konzervgyárát és termékét nemcsak belföldön, hanem külföldön is jól ismerik. Nincs olyan nap, hogy ne indulnának innen zöldáruval, vagy konzervvel megrakott vagonok. De munkát ad a nagykőrösi vasutasoknak a Ládagyár, az AKÖV, az Állatforgalmi Vállalat, az állami gazdaság és a környékiek termelőszövetkezete is. Napi kocsiforgalmuk több száz.

— *Az elmúlt éjszaka 60 vagon konzervet és zöldárut indítottunk az NDK-ba és az NSZK-ba* — kapcsolódik a beszélgetésünkbe *Pintér József* tolatásvezető, aki szocialista brigádjával eredményes munkát végez. — *Ezenkívül még 75 kocsit állítottunk ki a ma délelőtti feladáshoz.*

Közben a főnöki irodában megszólal a telefon. A konzervgyár jelentkezik. Az állomásfőnöktől arról érdeklődnek, lehet-e előrakodni. A válasz mindössze ennyi: *igen.*

— *Gyakran fordulnak hozzánk ügyfeleink ilyen kéréssel* — mondja Hamza Lajos —, *s ha módunk van rá, mindig adunk lehetőséget az előrakodáshoz. Ez mindannyiunk érdeke.*

A rakodásokkal, a kocsiállással nincs is különösebb baj Nagykőrösön. Kocsitartózkodásban az igazgatóság célkitűzését 1,5 százalékkal túlteljesítették. *A jutalmuk 2000 forint volt.*

Ami gondot jelent ezen az alföldi állomáson, az elsősorban a vasárnapi rakodás. Ez még nem elegge szervezett. Az állomás vezetője épp ezért augusztus vége felé komplex-brigád-értekezlet összehívását tervezi, amelyre az összes szállítható felet meghívja, hogy a vasárnapi rakodások jobb megszervezését közösen segítsék elő.

Szükség van az összhangra, a jó együttműködésre, mert a munka napról napra több. Augusztus közepén már megkezdődik a görögdinnye szállítása is, s ez a nagykőrösieknek újabb feladatot jelent.

Sz. J.

A kulturált utazás árnyoldalai

A nemzetközi forgalom tapasztalatai a Nyugati és a Keleti pályaudvaron

1965-ben 1 millió 300 ezer külföldi kereste fel hazánkat. Többségük vasúton érkezett vagy indult. *Ezért a vasútnak évről évre jobban fel kell készülnie az idegenforgalomra.* Nem közömbös, hogy vendégeink milyen impressziókkal távoznak köreinkből, hogyan és milyen kocsikban utaznak, hogyan bánunk velük, miképpen elégítjük ki kisebb-nagyobb élet- és útiszükségleteiket.

Vannak eredmények, de hiányosság is akad bőven. Most a hibákról és a kulturált utazás árnyoldalairól szól a krónika.

Bonyodalmak a helyjegyek miatt

A legtöbb panasz napjainkban is *a helyjegyekkel kapcsolatban hangzik el.* Rossz a kooperáció a szomszéd vasutakkal. Nem tudunk érvényt szerezni a nemzetközi megállapodásoknak. *Néha felületesen dolgozik az IBUSZ, és a vasúti pénztárakban is előfordulnak hibák.* Június 23-án például a *Bartók Béla úti* IBUSZ-fiók a bukaresti gyorsvonathoz *nemlétező 560. számú kocsihoz adott ki 25 utas részére helyjegyet.* Emiatt a Nyugati pályaudvaron nehézséget okozott az utasok elhelyezése. Elégedetlenség, zúgolódás lett a vége. Június 30-án az IBUSZ RDDR 714 611 sz. alatt 54 főnyi Berlinbe utazó csoport részére helyet rendelt. A Nyugati pályaudvaron ennek megfelelően megerősítették a 210. számú vonatot. *A csoport nem érkezett meg,* s így a kocsi feleslegesen, üresen futott.

Július 9-én a 201/508. sz. vonatban a CSD Aa 1137. sz. kocsiban azért nem lehetett 36 utast elhelyezni, mert a CSD figyelmen kívül hagyva a nemzetközi egyezményt, kiadta a helyeket. A július 17-i 207/502 vonatban futó CSD Bac 4907. sz. fekvőhelyes kocsiban az IBUSZ hat ágyat eladott. A csehszlovák hálókocsikalauz azonban, már útközben kiadta az ágyakat.

Gyakori eset az is, hogy a fuvarozásban részes vasutak, tekintet nélkül arra, hogy egy-egy csoport hová utazik, összevissza helyezik el az utasokat. Július 23-án történt, hogy az 503. sz. *Nord-Orient Expressz* egyik *Constanta—Budapest* között közlekedő kocsijában egy 50 tagú, Varsóba utazó lengyel csoport volt elhelyezve. Az utasok elmondása szerint, Bukarestben szálltak fel, hiába kérték, hogy a varsói kocsiba helyezzék el őket, nem voltak tekintettel kívánságukra.

Akadnak más bajok is. A személyszállító vonatok összeállítási rendje I. rész 28. pontja értelmében a saját és az idegen járatok pótlásához *Budapest Déli pályaudvaron* 2 Aa, 2 ABa és 3 Ba, a *Budapest Keleti* és a *Nyugati pályaudvaron* 4—4 Aa, ABa és Ba, valamint 1—1 hálókocsit teljes üzemképes állapotban, lezárva tartalékolni kell.

Mint már annyiszor, ezúttal sem volt üzemképes, nemzetközi forgalomban megfelelő tartalékkocsi a Nyugati pályaudvaron!?

Mit lehetett tenni? Hiszen az ötven lengyel utas nem maradhatott Budapesten. A közlekedési rendtől eltérőleg, a Várna—Sturovó járat MÁV ABa kocsijába helyezték el az utasokat, mely ez esetben Varsóig közlekedett.

Bejegyzések az eseménynaplóba

A fenti rendelet 6. pontja így szól: *„A szomszédos vasút közös határállomásain a MÁV-képviselet kísérje állandóan figyelemmel a személyszállító vonatok közlekedését és a velük kapcsolatos munkát."* Sajnos, nem eléggé figyelik, vagy ha igen, akkor sem tehetnek sokat. Az összeállítási rend nem biztosít hatalmat a belépő és közös állomások képviseletének.

Igaz, hogy a 35. pont kimondja: *„A nemzetközi gyorsvonatok szerelvényeinek összeállítását az érdekelt vasutakkal történt előzetes megállapodás alapján írtuk elő. A ki- és belépő vonatokat tehát minden esetben az előírt összeállításban kell átadni és átvenni a határállomásokon."* De hogy mit kell tenni, ha a vonat nem úgy érkezik a felénk áramló forgalomban, arról nem sok szó esik.

Az eseménynaplók bejegyzései is azt mutatják, hogy sok még a tennivaló, főként felső szinten. Íme néhány példa: *a június 20-án közlekedtetett 209. sz. vonatból a CSD Ba 315 járat számú kocsi hiányzott, a CSD nem közölte a kocsihiányt. A június 25-én a 201. sz. vonatban a hazatérő MÁV Ba 3310. és 3327. sz. kocsik a továbbmenő bukaresti részbe voltak besorozva.* Emiatt a nemzetközi gyorsvonattal felesleges és veszélyes tolatást kellett végezni a Nyugati pályaudvaron. A július 9-én közlekedett 509. sz. *Bukarest—Prága—Berlin* között közlekedő gyorsvonatban a BDZ 24 425. és 24 273. kocsik *a berlini részben voltak.* A Nyugatiban, a vonat összeállításakor derült ki, hogy a kocsik *Bécsen* át *Londonba* mennek.

Sok baj van az iránytáblákkal és Ksz-táblákkal is. Nagy gondot okoz a Keleti és a Nyugati pályaudvaron *az ivóvíz beszerzése.* Szinte közegészségügyi probléma az, hogy mindkét pályaudvaron csak egy-egy kulturáltnak mondható W. C. van. *A Keleti pályaudvar indulási oldalán egészségtelen, tisztátalan az alagsori W. C.* Az sem jó dolog, hogy egyik pályaudvaron sincs az érkezési oldalon női W. C.

Kocsma vagy váróterem?

Kellemetlen helyzeteket szül a Nyugatiban a váróteremhiány. *A meglevő inkább kocsmának mondható, ahová a jobb érzésű utas nem teszi be a lábát.* A külföldiek az új indulási csarnokban — a volt kultúrváróteremben — bőröndjeiken kénytelenek ülni, mert egyetlen padot sem helyeztek el benne.

Bár időleges jelenség, de rossz képet mutat, hogy a Nyugati pályaudvaron *éppen a nyár kellős közepén, a nemzetközi forgalomban végzik az „ágyazat" cserét.* Függetlenül attól, hogy vágányhiányt jelent, a jámbor külföldi és belföldi utas földhányások tetején, bagikövek között kénytelen közlekedni.

Kétségtelen, nem könnyű megfelelni a nyári hónapok nagy nemzetközi forgalmának. *De ezek a hibák nem újkeletűek. Szinte minden évben ismétlődnek. Miért? A felső vezetés miért nem szerez érvényt az utasításoknak, a nemzetközi forgalmat szabályozó rendeleteknek?* Vajon meddig kell még arra várni, hogy a budapesti személypályaudvarok minden tekintetben megfeleljenek a kulturált utazás követelményeinek?

gergely—visi

Cikkünk nyomán

A vétkeseket felelősségre vonták

A Magyar Vasutas július 2-i számában *Nyílt levél a székesfehérvári fűtőház két dolgozójához* címmel cikket közöltünk, amelyben arról írtunk, hogy a két dolgozó mozdonyszolgálatuk alatt Balatonkenese állomáson italozott.

Cikkünkre a székesfehérvári fűtőház főnöke, *Rajnyák Fábián* a következőket közölte szerkesztőségünkkel:

A vizsgálat megállapította, hogy a cikkben foglaltak a valóságnak megfeleltek és *Bodnár János* mozdonyvezetőt — tekintettel arra, hogy hasonló eset nem fordult még vele elő — írásbeli megrovással büntettük. *Varga III. János* fűtőt pedig — akit italozás miatt már három esetben fegyelmileg is felelősségre vontunk — ezért az ismételt súlyos fegyelemsértésért fegyelmi úton más szolgálati helyre helyeztük át. A cikkben közölteket a fűtőház dolgozóival oktatáson ismertettük.

Rendbehozták szolgálati helyüket

Kaposvár állomáson *Járányi Antal* intéző, forgalmi szolgálattevő szocialista brigádja a IX. pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy az állomás II-es sz. váltóállító központját kicsinosítsák és környékét rendbehozzák.

A munkálatokat *Kálmán György vezető* váltókezelő irányításával végezték. Előbb rendbehozták a padlózatot, festettek, majd az épület környékét virágosították.

A munkák nagyrészét munkaidő után és szabadnapjukon végezték. További céljuk, hogy folytatják munkahelyük, állomásuk csinosítását.

Dóri János

Az állomás érdekében

Kurucz János, Komárom állomás dolgozója 20 éve forgalmi szolgálattevő. Több éven át volt szakszervezeti bizalmi, s két éve az állomás szakszervezeti bizottságának munkavédelmi felügyelője.

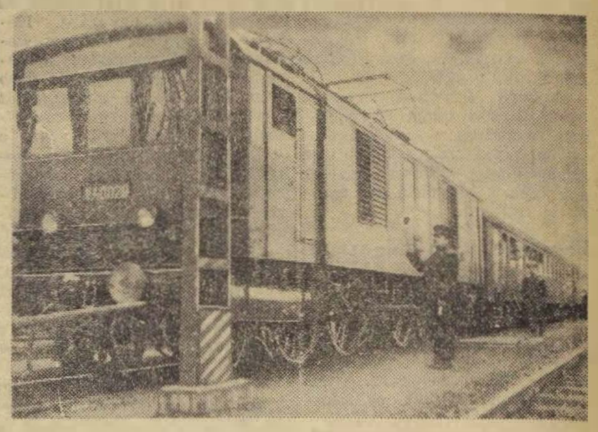
Társadalmi munkáját lelkiismeretesen látja el. Rendszeresen ellenőrzi az állomás szolgálati helyeit. Vizsgálja a vasutasok élet- és munkakörülményeit. A balesetek számának csökkentését, a balesetek megelőzését fontos feladatának tekinti.

Komárom állomáson az elmúlt két évben jelentősebb baleset nem történt. A rendezőben előfordultak ugyan kisebb személyi sérülések, mert a sinek között sok a hulladék: *féktuskó, tömlő, stb.* Többször javasolta a rendező vágányok takarítását, *de erre nem ér rá senki.* Pedig az általa javasolt megoldás teljesíthető: a személypályaudvari tisztogató — ütemezés szerint — egy-egy rendezői vágányt is takaríthatna.

Másik problémája az, hogy a raktár közeleben egy fedetlen akna van. Illetve a pályafenntartás végleges fedő helyett elmozdítható pallóval takarta le. Ez így balesetveszélyes.

Kurucz János több segítséget kér munkájához, nem a magáé, hanem mások, az egész állomás érdekében.

T. E.



Kurucz János a 13-ast meneszti
(Tőzsér Ernő felvétele)

Kevesebb baleset a Nyugati pályaudvaron

A Nyugati pályaudvar első félévi baleseti statisztikája arról tanúskodik, hogy az elmúlt évhez viszonyítva *18,3 százalékkal kevesebb baleset fordult elő.* Ez az arányszám a 3 napon túl gyógyuló balesetek táppénzes napjainál még szembetűnőbb. Míg az elmúlt év első félévében

a 3 napon túl gyógyulók 1854 napot voltak távol munkahelyükről, addig ebben a félévben ez a szám 1111 napra csökkent.

Ez egyébként 40,1 százalékos javulást jelent.

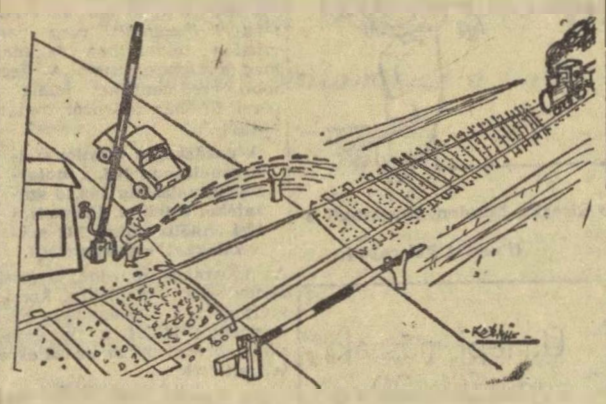
Évekre visszamenőleg statisztikai adatok bizonyítják, hogy minden év májusában emelkedik a balesetek száma. Éppen ezért ebben az évben, az áprilisban megtartott műszaki konferencia, a szakszervezeti bizottság javaslatára

a május hónapot baleset-elhárítási hónapnak fogadta el.

A feladat az volt, hogy a munkavédelmi őrök jobb felvilágosító munkájával a balesetek számát az elmúlt év májusához viszonyítva legalább 20 százalékkal csökkentsék.

A szakszervezeti aktivisták mozgósításával, jó szervezéssel, a gazdasági vezetés hathatós közreműködésével elérték, hogy május hónapban a balesetek száma 36,4 százalékkal csökkent.

Nagy Endre



Találékony sorompóőr

(Kesztyüs Ferenc rajza)

Tanmese felnőtteknek

A Balatonon innen, a Dunán túl. Füred és Füle között egy kisállomás főnöke elhatározta, hogy útrakerekedik. Vette a kalapját, s barátjával együtt szép csendesen elindult a vendégek számára fenntartott lakhoz.

A meleg augusztusi nap még melegebb napsugara bizony próbára tette erejüket, s csak úgy gyöngyözött a homlokuk, amikor a sűrű lombokkal körülvett épülethez értek.

— Ez hát az az elvarázsolt ház — mondta a főnök — amiről olyan sokat beszéltünk. S ott az az ajtó — újjával egy bejáratra bökött — amely a mennyországba juttat.

— Nézzük meg közelebbről is — szólt a másik — s elindult lassan a bejárat felé.

Amikor már a szobában voltak, a jó barát megelégedve nézett körül. A két ágy, a csinos berendezés egyszerre felvidította.

— Ez a legalkalmasabb hely, ahol a mesebeli királykisasszonnyal römizni lehet — szólt ismét a főnök —, majd hozzátette: de ismerve a gonosz emberek intrikáit, én semmiről semmit sem tudok. Mert ez a hely, a messziről jött vándorok vendégszobája, s a szobán túl, mások is laknak.

— Értem és komám — szólt a cimbora — bízd csak rám. Hetedhét határon nincs furfangosabb ember nálam. Túljárok én mindenki eszén.

Ettől a naptól kezdve minden héten rendszeresen megjelent a mesebeli királykisasszonnyal együtt, hogy a nagy izgalommal várt römipartit lejátszhassák. A társaság később még egy párral bővült, mert mégis csak jobb négyesben römizni.

Teltek múltak a napok, a nyárra ősz, az őszre tél jött s az elvarázsolt villa zárkózott lakóinak, ott a vendégszoba falán túl, feltűnt a „játszadozó" társaság...

De tegyük csak félre a meseszövést, s szóljunk néhány komoly szót is, mert nem mese az, amiről írunk, hanem megtörtént valóság.

A Balaton északi partján F. állomás vendégszobáját szerelmi találkozóhelynek használták, mindaddig, amíg a lakók meg nem sokallták a tarthatatlan állapotot.

Az ügy nagy port vert fel, hónapok múltán is szóbeszéd tárgya volt a Balaton környékén. A vizsgálat és a felelősségrevonás azóta már megtörtént. Hogy az állomásfőnök büntetése — aki egyébként tagadja, hogy tudott róla, bár a mi véleményünk más — arányban van-e a cselekménnyel nem vitatjuk. Az igaz azonban, hogy a szombathelyi igazgatóság vezetője másképpen tájékoztatta szerkesztőségünket mint amilyen fegyelmi büntetést hoztak, de ez az igazgatóság ügye.

Mi elsősorbant azért emelünk szót és azért írtuk meg az esetet, hogy ezzel is felhívjuk a figyelmet : a vendégszobáknak nem az a rendeltetése, amire F. állomáson használták.

Az ügyhöz tartozik még, hogy egy idő után az állomásfőnök — amikor már úgy vélte elcsitult a zaj — kellemetlenkedni kezdett azzal a családdal, akik saját nyugalmukért és a vasút tisztaságáért szálltak síkra. Mert a szerelmi légyott szereplői nemcsak a vendégszobát, hanem a vasút becsületét is beszennyezték. S az állomásfőnök minden mást tehetett volna, csak azt az egyet nem, hogy a feljelentőt piszkálja.

Hogy írásunk elején a mese elemeit alkalmaztuk, nem véletlen. F. állomás főnöke a szombathelyi igazgatóságnak írt jelentésében ugyanis arról számolt be, hogy a társaság csak römizni járt a vendégszobába. Nos ez valóban mesébe illő.

S hogy végezetül mi is a mesénél maradjunk, fejezzük be ezt az ügyet egy tanulsággal: még a jó römizők is ügyeljenek arra, hogy hol, mikor és kivel játszanak, mert hiába van kezükben a yoker, ha az ellenfél csinál haandot.

Szerényi József

A MÁV anyagellátási szerveit is érdekli!

Az ÉM „Fémmunkás" Épületlakatos- és Tömegcikkipari Vállalat

(Budapest XIII., Frangepán u. 7—11.)

a 104/1966. PM—OT. sz. utasítás alapján értékesítésre felajánlja a vasút számára is felhasználható anyagokat.

Ügyintéző: SZÉKELY FERENCNÉ, telefon: 409—259

A megrendeléseket az alábbi címre kérjük eljuttatni:

ÉM. „FÉMMUNKÁS" ÉPÜLETLAKATOS ÉS TÖMEGCIKKIPARI VÁLLALAT
Anyag- és Áruforgalmi Osztály, Bp. XIII., Frangepán u. 7—11.

A megvételre felajánlott készletek egyes tételeire megállapodás alapján a fennálló rendelkezések értelmében árkedvezményt adunk.

Az időközbeni értékesítés jogát fenntartjuk.

Horganyzott huzal	4 mm Ø	47,5	kg
Ólomcső	57 50	72,—	„
Ólomcső	35 30	18,—	„
Ólomcső	30/26	22,—	„
Ólomtömb		47,—	„
Hutaólom		121,—	„
Lapos alu. rúd	50x10 mm	20,—	„
Szalagacél	15x1.5 mm	32,1	„
Szalagacél	50x1,5 mm	395,5	„
Rozsdamentes szalagacél	95x1 mm	3.3	„
Rozsdamentes szalagacél	26x1 mm	2,5	„
KOR lemez	1,5 mm	25,—	„
Expandált vaslemez	1.5 mm	46,8	„
Durvalemez	20 mm	16 160,—	„
Durvalemez		4 800,—	„
I acél	450 mm	740,—	„
Abroncsacél	33x4 mm	68,—	„
Laposacél	70x6 mm	1 028,—	„
Laposacél	55x25 mm	302,—	„
Laposacél	55x6 mm	1 328,—	„
Laposacél	50x8 mm	156,—	„
Laposacél	45x5 mm	848,—	„
Hatszögacél	19 mm	1 294,—	„
Hatszögacél	17 mm	34,—	„
Fényeshuzal	2 mm	1 323.—	„
Lágyhuzal	2.8 mm	6 811,5	„
Fekete lágyhuzal	2 mm	1 320,—	„

Ahol nyáron is tanulnak

Egy délután a Diesel-mozdonyvezető-tanfolyam hallgatói között

Az iskolák, az egyetemek már régen bezárták kapuikat, s a diákok — ki-ki a maga módján — a vakációt élvezik.

A *Rákos Motorüzem Főnöksége* oktatóterme azonban most sem üres. Reggeltől estig előadás, konzultáció és egyéni tanulás követi egymást. A deresedő hajú gőzmozdonyvezetők az elektrotechnikát, a mechanikus erőátvitelt és a motorvezetést tanulják.

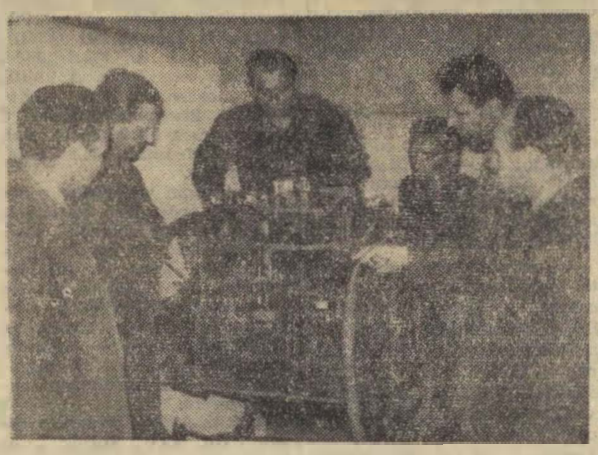
— *Így megy ez már 10 éve óta* — mondja *Nagy Ferenc* műszaki főintéző, a tanfolyam vezetője. — *A technika fejlődése, a vasúti eszközök, berendezések korszerűsödése jól képzett szakembereket igényel. Az elmúlt években 1000 Diesel-mozdonyvezetőt képeztünk ki, a következő időszakban még ennél is több jól képzett vontatási dolgozóra lesz szükségünk.*

A korhatár 46 év

Ez a tanfolyam szeptember 1-ig tart. Közben egy hónapot felügyelettel utaznak, hogy a Diesel-mozdonyvezetést gyakorlatban is elsajátítsák. A 4500 km vezetés után — enynyi ugyanis a kötelező — két hét összefoglaló következik, majd egy bizottság előtt adnak számot a négy és fél hónapos tanulmányi munkájukról.

— *A tanfolyam létszáma 35* — mondja a tanfolyamvezető — *s évente kétszer cserélődnek a hallgatók. Az iskola bentlakásos. Hazautazás kéthetente van. Az országban ezen az iskolán kívül csak Szegeden képeznek még Diesel-mozdonyvezetőket.*

— Kik vehetnek részt a négy és fél hónapos továbbképzésen?



A Diesel-motorral ismerkedik a hallgatók egy csoportja

(Tőzsér Ernő felvétele)

— *Azok a gőzmozdonyvezetők, akik 46. életévüket még nem töltötték be, s munkájukkal, helytállásukkal bebizonyították rátermettségüket.* A tanfolyamra egyénileg jelentkezhetnek, azonban a munkahelyi javaslat és a felvételi vizsga is az előfeltételhez tartozik. A 46 éves koron felül pedig már a főosztály engedélye kell. *Egyébként az a cél, hogy 46 éves korig minden gőzmozdonyvezetőt átképezzünk.*

A szakemberekre nagy szükség van a vasútnál is. S azok, akik itt ülnek, idős fejjel is megértették, mit vár tőlük a vasút. Pedig nem könnyű ez a négy és fél hónap.

— *Egy teljesen új világ tárult elénk* — mondja *Rostás Jenő* dombóvári mozdonyvezető, aki 28 évet szolgált már különböző gőzmozdonyokon. — *Az elektrotechnika, a dinamika eddig ismeretlen volt számunkra. Ezért az első három hét nagyon nehéz volt.*

Rostás Jenő főosztályi engedéllyel vesz részt a tanfolyamon, mert a 46-on ő is túl van. Mint mondotta, *a nyugdíjig szeretne modern, korszerű mozdonyon dolgozni.*

A napirend szigorú

Vállalják a tanulást, a komoly munkát a többiek is. *Czibor István* (az egykori válogatott balszélső bátyja) Komáromból, *Miló József* Ferencvárosból, *Fehér Zoltán* pedig Sátoraljaújhelyről jött, hogy 15—20 évi gőzmozdonyvezetés után, könyvek fölé hajolva, az új mozdonyokkal ismerkedjen.

A tanfolyam napirendje szigorú. S ezt a szigorúságok maguk a hallgatók vezették be. *Ahogy virrad, hajnali 4—5 órakor már fenn vannak, tanulnak.* Reggeli után 7-től 13 óráig előadás, délután pedig egyéni tanulás, konzultációk és gyakorlati oktatás. A gyakorlati oktatásnál a szakmai filmeket is felhasználják.

Egymásnak segítenek, s a nehezebb kérdéseket közösen beszélik meg. Sokszor késő éjszaka van, amikorra ágyba kerülnek. *Mindezt önként vállalják, mert mint mondták, ha már idős fejjel a tanulás mellett döntöttek, nem akarnak szégyenben maradni.*

A tanfolyam eddigi eredménye azt bizonyítja, nem is maradnak.

(szerényi)

Képzőművészeti kiállítás a kultúrotthonban

A szombathelyi járműjavító kultúrotthonában működő képzőművészeti kör élén évtizedek óta eredményesen tevékenykedik *Jaksa István* festőművész, a kör vezetője. Eredményes munkáját bizonyítja többek között az a képzőművészeti kiállítás is, amelyet július végén rendeztek az üzem kultúrtermében.

A 34 tagú képzőművészeti körben egyébként valamennyi korosztály képviselve van. Festészetben, a legutóbbi kiállítás tükrében a fiatalok jeleskednek. De az egész kör munkája dicséri a mestert, a fiatalok fáradhatatlan tanítóját. Elismerés illeti a vállalatvezetés jó hozzáállását, a kultúrmunka anyagi és erkölcsi lehetőségeinek megteremtéséhez nyújtott segítséget.

Kovács István

SIKERESEN VIZSGÁZTAK

Szeged állomás KISZ-fiataljai közül ebben az évben 28-an vettek részt a Szakma ifjú mestere mozgalomban. 19 fiatal az állomás, 9 pedig a rakodógép karbantartó műhely dolgozói közül került ki. A fizikai dolgozók bekapcsolódása feltételenül a mozgalom sikerét, nívóját, kiszélesedését jelenti.

A fiatalok közül 22-en sikeres vizsgát tettek. *Közülük 9-en szereztek arany-, 10-en ezüst- és 3-an bronzjelvényt.* Az arany fokozatot elért fiatalok 300, az ezüstjelvény tulajdonosai 200 forint jutalmat kaptak, a harmadik helyezettek pedig könyvjutalomban részesültek.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Tanévnyitás előtt

Társadalmunkban évről évre nagyobb lehetőség adódik a tovább tanulásra, az egyéni képzés növelésére, s ebben az iskola rendszerű felnőttoktatás fő szerepet játszik.

A SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztálya, a Művelődésügyi Minisztérium Közoktatási Főosztálya és Közművelődési Főosztálya ez év júliusában *közös irányelvet adott ki* az 1966/67-es tanév felnőttoktatására.

Az 1966/67-es oktatási évben a következő iskolaformákra lehet jelentkezni.

A dolgozók általános iskolái közül a normál rendszerű esti és levelező tagozat, minden szolgálati helyen megszervezhető. *Az iskolán hetenként kétszer kell megjelenni, egy osztály elvégzése 10 hónapos.* A mezőgazdasági területeken október közepétől március végéig heti 3, vagy 4 tanítási nappal, 5 vagy 6 hónapos iskola is szervezhető. Kivételes esetben az idénymunkások számára is van lehetőség a féléves oktatás bevezetésére, ehhez azonban az illetékes tanácsi szervek engedélye kell. *Ennél az oktatási formánál elsősorban a pályafenntartási és építési főnökség vasutas dolgozóira gondolunk.*

Levelező oktatás szervezhető azok részére, akik nem tudnak bekapcsolódni az esti oktatásba. A levelező tagozat hallgatói heti 1 konzultációs napon az iskolában kapnak egyéni tanuláshoz tanári segítséget.

Lehetőség van arra is, hogy *az általános iskola 7—8. osztályát egy tanév alatt végezhessék el azok a dolgozók, akik vállalják, hogy 10 hónapon keresztül heti 3, vagy 4 alkalommal járnak iskolába,* és egy-egy félév alatt nem mulasztanak 18 tanítási óránál többet. *Ilyen osztályok csak ott szervezhetők, ahol lehetőség van olyan tanulók kiválogatására,* akik a fokozott követelményeknek megfelelnek.

Kis üzemekben, kis szolgálati helyeken, kis községekben, ahol egy-egy osztályba kevés hallgató jelentkezik, *összevont tanulócsoportot is szervezhetnek.* Így több osztályba járó hallgatók tanulnak együtt. Ilyen tanulócsoportok szervezésére az illetékes tanácsi szerv ad engedélyt.

A tanköteles korukat túlhaladott dolgozók az általános iskola bármelyik osztályának anyagából *egyéni tanulás útján is tehetnek osztályozó vizsgát.* Vasutas dolgozóknál ezt a formát különösen az utazószemélyzet részére javasoljuk.

A dolgozók középiskoláiba elsősorban *a vasúti technikumokba csak olyan dolgozók jelentkezzenek, akiknél ez munkaköri követelmény.* A gimnáziumokba történő jelentkezéseknél is az egyéni és termelési érdekek összhangját kell figyelembe venni. Gimnáziumba azokat javasoljuk, akik munkájukkal, magatartásukkal azt kiérdemelték.

A felsőfokú felnőttoktatás fejlesztése korlátozott. Ezért ezen a szinten *a minőségi iskoláztatásra* kell törekedni. Elsősorban az egyetemek és főiskolák székhelyein *az esti tagozatokra való beiskolázást javasoljuk.* Természetes, itt is csak olyan szakokra, mely a dolgozó munkakörével kapcsolatos.

Szakszervezetünk elnöksége 1964. november 6-án értékelte a vasutas dolgozók iskola rendszerű felnőttoktatását, *majd határozatban szabta meg az alap- és középszervek ezzel kapcsolatos feladatait.* A határozat ma is érvényben van. Továbbra is fő feladatunk elsősorban a vasutas dolgozók felvilágosítása, meggyőzése az általános iskola nyolc osztályának elvégzésére. A dolgozók iskolájába járók maximális segítése, szükség esetén tanulókörök, konzultációk szervezése.

Szakszervezeti bizottságaink tegyék társadalmi üggyé a vasutas dolgozók további tanulását.

Kaszás István

Horgászverseny a Hortobágyon

A debreceni járműjavítóban 1948-ban alakították meg a horgászegyesületet. Akkor mindössze hét tagja volt az egyesületnek. Ezzel szemben ma *114 felnőtt és 20 ifjúsági horgászt* tartanak nyilván.

A vállalat segítségével a horgászok az elmúlt évben társadalmi munkában *horgásztanyát létesítettek a Hortobágyon.* Azóta nagyon sokan családjukkal együtt ott töltik a hét végét. A horgásztanya ugyanis 34 személy részére biztosít kényelmes szállást, illetve pihenést.

Az egyesület minden évben megrendezi a hagyományos horgászversenyt. Az ez évi versenyre július közepén került sor. A 3 órás versenyben 40 felnőtt és 10 ifjú horgász vetélkedett. A felnőtteknél *Földi István* végzett az első helyen *Berecz Gyula* és *Reményi Ferenc* előtt. A fiatalok közül pedig *ifjú Nagy Imre* szerezte meg az elsőséget. Az első helyezetteket az egyesület horgászfelszereléssel jutalmazta. A győztesek ugyanakkor jogot szereztek a tiszacsegei kerületi döntőn való részvételre.

A verseny után a családtagok részvételével közös ebédet rendeztek, amelyen ízletes halételeket szolgáltak fel.

Volosinovszki János

Ajtók, ablakok, játékok, kerítések, konyhabútorok mázolásához

PROGRESS-ZOMÁNC!

•

Gyorsan szárad, csillogó fényes, tartós a

PROGRESS-ZOMÁNC!

fehér 1 kg 37,60 Ft
pasztellszínek
1 kg-os 36,— Ft

•

FESSE—MÁZOLJA TÁRGYAIT SAJÁT MAGA IGY OLCSÓBBI

Vasutas-találkozó a Dunakanyarban

A vasutasszakszervezet Pest megyei bizottsága augusztus 7-én *baráti találkozót rendezett a festői szépségű Dunakanyarban.* A zászlódíszbe öltözött *Zebegény* állomáson a Dunakeszi Járműjavító kultúrotthonának fúvós zenekara köszöntötte a találkozóra érkező vasutasokat és hozzátartozóikat. A találkozón részt vettek a szomszédos Csehszlovák Szocialista Köztársaság vasutasainak *sturovói képviselői* is.

A Duna és a falu felett emelkedő erdei szabadtéri színpad ülőhelyei már tíz órára benépesültek. Tíz óra után néhány perccel *Palotás Károly* a Szakszervezetek Pest Megyei Tanácsának vezető titkára és a vasutasszakszervezet Pest megyei bizottságának vezetői köszöntötték a vendégeket.

Az ünnepség a csehszlovák és magyar vasutasok barátságának és az amerikai imperialistákkal harcban álló vietnami nép melletti szolidaritás jegyében zajlott le.

Az ünnepi megemlékezés után közel négy órás vidám, szórakoztató kulturműsor következett. A délelőtti órákban a *dunakeszi járműjavító* fúvószenekara és férfikara, majd a *ceglédiek* vegyeskara adott műsort. A délutáni órákban az *Északi Járműjavító Törzsvés Művelődési Házának* táncegyüttese és népi zenekara lépett a közönség elé.

A magyar—csehszlovák hagyományos barátsághoz méltó művészi színvonalú műsorral kedveskedett a jelenlévőknek a *Vojtek Remény* vezette sturovói vasutas tánczenekar és a *Stefán Balla* vezette népi táncegyüttes. A szlovák népi táncok mellett Stefan Balla és felesége modern tánctbemutatója és *Fiam János* táncdalénekes aratott nagy sikert.

A többszáz főnyi lelkes hallgatóság, aki a nagy meleg ellenére is kitartott a nézőtéren, szünni nem akaró tapsal ünnepelte *Bojtor Imre* és *Békési Erzsébet* ismert magyarnóta énekeseket.

A Pest megyei bizottságok kezdeményezése dicséretet érdemel. A festői Dunakanyar újabb emberek százai előtt tárult fel szépségével. Jol vizsgáztak a szervezők, a kulturális műsor rendezői és valamennyi résztvevője.

K. J.



A ceglédi vasutas vegyeskar

(Kovács János felv.)

Az írástudatlanok írni tanulnak

Az analfabétizmus, a betűismeret hiánya, a múlt szellemi öröksége még ma is kísért. De évről évre csökken az írástudatlanok száma, évről évre oszlik a sötétség.

Hogy név szerint kikről szólunk, talán nem is érdekes. Egyszerű emberekről, kérges tenyerű, barázdált arcú, napbarnított bőrű munkásokról, akik életük javát a munkának adták, mert az éhség, a nincstelenség nem engedte, hogy fiatalon tanuljanak.

Pályamunkások. A MÁV Építési Főnökség kelenföldi munkásszállójának lakói. Idős családapák, akiknek tenyere a nehéz krampácsnyélhez szokott, s a ceruzát, a tollat csak messziről ismerték.

Heten végeztek

Megették már a kenyerük javát, amikor életükben először az iskolapadban ülhettek.

— *Az első „házi iskolát" a múlt év szeptemberében szerveztük* — emlékezik vissza *Simonyi Ferenc*, a munkásszálló gondnoka. — *Egy éven át két pedagógus járt ide, hogy munka után késő estig a betűvetést tanítsa.*

A cél, amelyet maguk elé tűztek, *emberséges volt.* S hogy egy év alatt az első négy osztályt elvégezhették, az nemcsak ezeknek a munkától fáradt emberek erős akaratának, hanem a pedagógusok nehéz, áldozatos munkájának is köszönhető.

Heten végeztek. Hét emberrel ismét több tud írni, olvasni. Hét ember már nem keresztet tesz az aláírása helyére, hanem óvatos, lassú betűkkel odarajzolja a nevét.

Az a hét munkás, aki kézhez vette élete első bizonyítványát, gazdagabbnak érezheti magát. S valóban gazdagabb is. *Kitárult előttük az eddig ismeretlen, a kultúra, az irodalom, a tudomány világa.* Talán érzik is ezt, mert mind a heten beiratkoztak az általános iskola esti tagozatára. Ezt az ötödik évfolyamot már nem olyan rohamléptekkel végzik majd, mint az első négyet. Itt már megalapozott, bővebb ismereteket szerezhetnek.

Irodalmi klubot alakítottak

Kelenföldön nemcsak az írástudatlanok, hanem a szálló többi lakóinak szellemi és kulturális nevelésével is foglalkoznak. Ez év januárjában létrehozták a könyvtárat és a klubot is. *Harsányi Lászlóné* a klubvezető gondoskodik arról, hogy a délutáni és az esti idő kellemesen teljen.

— *Megalakítottuk már az irodalmi és az ifjúsági klubot* — mondja — *s az irodalmi klubtagok magyar és külföldi írókkal, műveikkel ismerkedhetnek. Az ifjúsági klub tagjai pedig érdeklődési körüknek megfelelő előadásokat hallhatnak, filmvetítéseket láthatnak.*

A klubtagok száma egyre emelkedik, s nő a könyvtári látogatottsága is. A klubvezetőtől megtudtuk azt is, hogy egy-egy sikeres esten még *„külső" hallgatók is résztvesznek.* A szálló lakóinak többsége a ferencvárosi pályaudvaron dolgozik s a kulturális műsorok jóhírét elviszik. Ma már Ferencvárosból nagyon sokan jönnek klubestre Kelenföldre.

De nemcsak a szállóban, *hanem azon kívül is foglalkoznak a munkások, a vasutasok szellemi képzésével.* A különböző szolgálati helyeken *(Déli fth., Kelenföldi áll., Gépi Adatfeldolgozó)* 12 letéti könyvtár működik. De rendeztek már nagysikerű irodalmi estet, *József Attila, Radnóti* és *Apolliner* verseiből a Kelenföldi pályaudvaron is.

Az analfabétizmustól Apollinerig, ez az első év mérlege.

Sz. J.

Atlétáink közepesen szerepeltek az USIC-bajnokságon

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) július 28 és augusztus 1 között *Leningrádban* rendezte meg *a vasutas Európa-bajnokságot.* Az idei seregszemlén 16 ország több mint 400 versenyzője mérte össze tudását a legjobb vasutas atléta-nemzet címért. Ezen a nagyszabású vetélkedőn *népes atléta csapat képviselte a magyar szineket is.*

A találkozó — mint minden más sportág vasutas Európa-bajnokságán — a béke és a barátság jelszavát tűzte zászlajára. És, hogy a jelszó nemcsak frázis ezeken a találkozókon, az ismételten bebizonyosodott. Különösen szembetűnő volt a jelszó valósága a kommunizmust építő Szovjetunióban, és a hős városban, Leningrádban.

☆

A versenyeken túl néhány gondolattal érdemes bemutatni azt a miliőt, melyet szovjet barátaink a határ átlépésének első percétől a búcsúzás percéig, valamennyi résztvevő nemzet csapatának biztosítottak. S ebben nem volt semmi mesterkéltség, mindenki természetesnek találta, és ha egyeseket talán kellemes meglepetésként is érintett, végül mégis abban fogalmazták meg benyomásaikat, *hogy ha várakozáson felüli is volt a vendéglátás és a vendégszeretet, a Szovjetunióban ez természetes.* Nem volt semmiféle hivalkodás, vagy egy hatalmas ország gazdagságának fitogtatása, inkább valamennyi eseményt *egy belülről jövő melegség tett otthonossá.* Ezt tapasztaltuk a bennünket patronáló üzemek dolgozóinál, vezetőinél, a moszkvai és leningrádi vasutak igazgatóinál éppen úgy, mint a kényelmes szovjet vasúti kocsik kalauzainál, vagy a szállodaportásoknál.

Bármerre mentünk, szembetűnő volt az a lüktető életritmus, amelynek mozgósítója *a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXIII. kongresszusa.* Különösen szembetűnő ez azok számára, akik régebben is jártak a Szovjetunióban. Egyik évről a másikra hatalmas városrészek, új sugárutak nőnek gombamódra. Kilómétereket gépkocsiztunk Moszkvában és új lakónegyedek végtelen sora mellett vezetett utunk.

Moszkvára ez a lázas ritmus jellemző. Nem egyes házakat, hanem városnegyedeket építenek szédületes gyorsasággal *márpedig egy 8 milliós városban a városnegyedek nem lebecsülendő nagyságúak.* Moszkvában napról-napra változik minden, és ezért, aki régebben volt itt, a Vörös tér kivételével mindenütt meghökkentő újdonságokba ütközik.

☆

Leningrád is hasonló gyors ütemben épül. A városalapító *Nagy Péter* ugyancsak elcsodálkozna ezen a hatalmas, műemlékekben kimeríthetetlenül gazdag városon, de még jobban a lakosság kényelmét szolgáló, modern új városnegyedek láttán.

Egész Európában Leningrádban okozta a második világháború a legbarbárabb pusztításokat. A 900 napos blokád bilincseinek széttörése után maguk a leningrádiak sem gondolták, hogy nem egészen 10 év múlva helyreállítják a várósukat, és 20 év múlva már közel négymilliós világvárost teremtenek a romok helyén. Ez a világváros a maga 600 hídjával rendbentartott műemlékeinek tömegével, a világ leggazdagabb múzeumaival. lüktető kultúrális életével méltán tarthat számot a forradalom szülővárosának büszke címére. *Leningrád a hős város teljes szépségében pompázik.* Lépten-nyomán találkozunk a leningrádiak jogos büszkeségével, de féltő és áldozatkész városfejlesztő munkájukkal is.

☆

Leingrádban, az atlétikai bajnokságok számára épült Lenin Stadion minden követelményt kielégített. *Mind a környezet, mind a pálya talaja, s a rendezés alapja volt a jó eredmények elérésének.* Az atléták ezt meg is hálálták, és a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség hivatalos rekordjait tömegével döntötték meg. Sajnos ezek között kevés magyar atléta volt.

Úgy vélem, atlétáink szereplésével — talán nem is mentségként — egy-két gondolatban érdemes foglalkozni. *Mindenekelőtt be kell látni, hogy a vasutas atlétikai Európa-bajnokságok eredményeikkel, nagyságukkal, egyre jelentősebb szerepet töltenek be az európai atlétikai életben. Ezért egyetlen csapatot sem lehet alapos válogatás és előkészület nélkül a versenyekre kiküldeni.* Nem szabad kései utazással — különösen ilyen hosszú 48 órás utazással — az utolsó percben érkezni. A fáradtságon kívül ennek másik következménye is van, még pedig az, hogy a technikai bizottsági ülésen nem fejthetjük ki véleményünket. Így különösen az időfutamoknál hátrányos helyzetbe kerülünk és bár atlétáink több futó számban futamgyőztesként szakították át a célszalagot, *de „kocogós" tempóval elért és megszorítás nélküli idővel végül csak a 6—10. helyre tudtak jutni.* Nyilvánvaló, hogy ezek a magyar csapat helyezésének végső kialakulását nem segítették elő. Ha ehhez még hozzá tesszük, hogy a vasutas EB-vel egybeesett magyar bajnokság miatt — melyre a versenynaptár kialakításánál már az USIC technikai bizottsági ülésén gondolni kell — *négy legjobb vasutas atlétánk nem tudott résztvenni,* akkor ha mentséget nem is, de magyarázatot találhatunk a közepes szereplésre.

A legjobb eredmények:

Férfiak. 200 m: 1. Cuch (lengyel) 21.4. 400 m: 1. Fusi (olasz) 47,8. 800 m: 1. Szof (román) 1,51 . . . 7. Honti 1:53.3. 1500 m: 1. Kapcsev (bolgár) 3:50,4 . . . 9. Honti 3:57.. 5000 m: 1. Eisenberg (NDK) 14:14,4 . . . 8. Kiss J. 14:57,6. 10 000 m: 1. Eisenberg 30:42,6 . . . 6. Kiss J. 31:14,6 . . . 8. Huszár 31:36. 3000 m akadály: 1. Aleksiejunas (szovjet) 8:45, . . . 5. Huszti 9:11. . . 8. Fejér 9:17,6. 110 m gát: 1. Harri (finn) 14.9 . . . 7. Tóth K. 15,8. 400 m gát: 1. Romadinov (sz) 53,5, . . . 9. Tóth K. 55.9, 10. Betlehem 56. Magas: 1. Azzaro (o) 207. Hármas: 1. Szczepanski (l) 15,31. Súly: 1. Sablenko (sz) 16.33, . . . 7. Katona 14,47. Diszkosz: 1. Tégla (magyar) 51.12, . . . 8. Katona 47 m. Gerely: 1. Popescu (r) 73.63, . . . 3. Gál 68,98, . . . 5. Lukács 65 24. Kalapács: 1. Baltovszkij (sz) 64.94. Pontversenyben: 1. Szovjetunió 244, 2. Lengyelország 146, 3. Olaszország 104 p. A magyar csapat a 8. helyen végzett.

Nők. 400 m: 1—2. Hadikina (sz) és Bedescu (r) 57, . . . 9. Sasvári 59,9. 800 m: 1. Iacob (r) 2:11,6 . . . 4. Sasvári 2:15.6. 80 m gát: 1. Kuznyecova (sz) 11,2, . . . 8. Nagyné 12,7 (botlott). Magas: 1. Langer (NDK) 160, . . . 5. Lengyel 150. Távol: 1. Wardycka (l) 557, 2. Nagyné 552. Diszkosz: 1. Sejdina (sz) 49,21. Gerely: Zselazkova (bolgár) 49.30, . . . 3. Lukácsné 45,80. (Zselazkova szonos a Bulgáriában férjhezment Dusnoki Zsuzsával.) Pontversenyben: 1. Szovjetunió 137. 2. Lengyelország 82, 3. Bulgária 73 p. A magyar csapat a 7. helyen végzett.



Kecskeméten maradt a kupa

A Kecskeméti MÁV SE elnöksége először 1960-ban, a vasutasnap tiszteletére írta ki *a vasutas kupa tekecsapat és egyéni bajnokságot.* Az első két évben a *Szegedi VSE* nyerte a kupát. Ezután a kecskemétiek, majd a szombathelyiek nyerték el. 1964-től — beleértve az idei bajnokságot is — *a Kecskeméti MÁV SE tekecsapata háromszor egymás után nyerte meg,* s így véglegesen birtokukban marad a kupa.

A csapatküzdelmekben a tíz legjobb vasutas férfi tekecsapat, a Kecskeméti MÁV SE, a Szombathelyi Haladás, a Székesfehérvári MÁV Előre, a Győri MÁV DAC, a Szegedi VSE, a Debreceni VSC, a Szentesi VSE, a Pápai Vasutas, a Kaposvári Vasutas és a Kecskeméti M. ÁV második csapata mérte össze tudását. *Az első helyet a Kecskeméti MÁV SE első csapata szerezte meg 2434 fával, a Szombathelyi Haladás és a Székesfehérvári MÁV Előre előtt.*

Egyéniben 60 versenyző mérte össze tudását. A legjobb eredményt *Szaka József I.* (Pápa) és *Tóth Menyhért* (Szombathely) érte el 433 fával.

FELHÍVÁS

A Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa tiszteletére, a vasutas, a közlekedési és szállítási dolgozók munkásmozgalma és szociálpolitikája témakörből kiállítást rendez a Közlekedési Múzeum vezetősége. A kiállítás megrendezésével méltó emléket kívánnak állítani a vasutas és a közlekedési dolgozók harcainak. elért eredményeinek.

A múzeum vezetősége e nemes cél érdekében ezúton is kéri a vasutas dolgozók, szolgálati helyek és intézmények segítségét, hogy a tulajdonukban levő dokumentációs anyagokat — fényképek. röplapok, újságok, jelvények és egyéb okmányok — kölcsön, ajándék, vagy vétel formájában bocsássák a múzeum rendelkezésére.

A Közlekedési Múzeum címe: Bp. XIV., Május 1. út 26. szám.

A Hivatalos Lapból

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

30. számból: Állásfoglalások a vasutas dolgozók fegyelmi szabályzatához.

31. számból: 117 866/1966. 1/3. B. Az idegen nyelvtudás igazolására rendszeresített vizsgák.

Jelentkezési felhívás szakmérnöki tanfolyamokra.

A könyvszolgálat ajánlata

Kedvezményes könyvvásárlási lehetőség a MAGYAR VASUTAS minden olvasójának!

Kérjük, csatlakozzon a kedvezményes könyvvásárlási akcióhoz; vágja ki. és kitöltve küldje be a MEGRENDELŐ SZELVÉNYT. Ígérjük. jó szórakozásban, hasznos időtöltésben lesz része.

VÁLSÁGOS IDŐK, SZERELMEK

PIRANDELLO:

***A KITASZÍTOTT* (Elbeszélések)**

Egy érzékeny, szeretetet szomjazó, tapasztalatlan asszony házasságtörés gyanújába keveredik. A szicíliai kisváros merev és kegyetlen erkölcse szinte diktálja a szereplők sorsát: a férj noha szereti a feleségét, elkergeti az asszonyt. A kitaszított nő a méltatlan vád, a rosszindulat forgószelében próbál meg[illegible]ni, becsületes munkával felvenni a harcot egy város ellen, s megmenteni a [illegible] ládot a rászakadó nyomorban. S végül érzelmi e[illegible]gyatottságában, kétségbeesésében megteszi azt, amivel vádolták. (Európa, 405 old.)

MALAPARTE:

KAPUTT

Malaparte kiváló tollú újságíró: Mussolini hatalomrajutásától a 30-as évek közepéig fasiszta diplomata, majd börtönbe jut. Így aztán igazán „belülről" láthatta az akkori hatalmasokat, az akkori eseményeket, úgy ahogy ebben a háborús dekameronjában döbbenetes leleplező erővel örökíti meg. Kivételes tájékozottsága és kivételes tehetsége kivételes könyvet eredményezett. (Európa, 508. old.)

ANDRZEJEWSKI:

HAMU ÉS GYÉMÁNT

A lengyel író regénye, melyet sok nyelvre lefordítottak. s melyből filmet is készítettek, azt a történelmi pillanatot ábrázolja, amikor az ország felszabadul, s megkezdődik a romok eltakarítása, az új alapok lerakása. Drámai küzdelem bontakozik ki a régi rend hívei és a haladó erők között. Ez a küzdelem fegyverrel is folyik és a lelkekben is zajlik. A könyv széleskörű panoráma, művészi erejű dokumentum a lengyel nép újjászületésének koráról. (Európa, 348 old.)

K. CAPEK:

ELBESZÉLÉSEK

Karel Capek, a csehszlovák irodalom legmaradandóbb értékű regényeit és novelláit írta meg. E kötetben írásainak gyöngyszemeit találjuk. Novelláinak néhány címe: A repülő ember; A jósnő; A látnok; Az ellopott 139/VII. C. ÜO. sz. irat; A rekord; Az utolsó ítélet; Paraszti bűn; Benda színész eltűnése; Gyilkos merénylet; A kasszafúró és a gyujtogató története; Az ellopott gyilkosság; Egy házasságszédelgő viselt dolgai; A lírikus tolvaj; Az ember végső dolgai; Nagy Sándor; Pilátus estéje; Don Juan gyónása. (Európa, 669 old.)

L. G. GIBBON:

SKÓCIA LÁNYA I-II.

Ez a rendkívül izgalmas történet egy skóciai falusi farm, egy csendes kisváros lelkészlakásában, majd egy mozgalmas ipari centrum környezetében játszódik. A regénynek Christine a főalakja. A hegyvidéken nevelkedő Christine nyugodt életébe az első világháború markol bele kegyetlenül, sose látja viszont ifjú férjét. Fiát második férje neveli. Sok széppé formált, érdekes egyéniség él és mozog ebben a nagyszerű regényben, amely a modern regényirodalom legszebb alkotásainak sorában foglal helyet. (Európa, 796 old.)

A hat kötet ára: 150,— Ft.

Alanti MEGRENDELŐ SZELVÉNYT levelezőlapra ragasztva kérjük beküldeni!

KÖNYVSZOLGÁLAT MEGRENDELŐ SZELVÉNY
Budapest. 5. Postafiók 335.

Megrendelem a MAGYAR VASUTAS-ban felajánlott VÁLSÁGOS IDŐK, SZERELMEK c. sorozatot.

• 150,— Ft értékben utánvételes, portómentes szállítással;

• 4 havi részletre a 3% kezelési költséggel együtt 154,50 Ft összegben portósan.

Tudomásul veszem, hogy a sorozat átvételekor 34,50 Ft + portó a többi 4 havi 30,— Ft-os részletben fizetendő. Egy részlet befizetésének elmaradása esetén az egész tartozás esedékessé válik.

Név: .... Szem. Ig. sz.: ....

Cím: ....

Foglalkozás és munkahely: ....

• A NEM KÍVÁNT SZÖVEG TÖRLENDŐ!

HÍREK

— Az első félévi értékelés szerint mintegy 4 százalékkal túlteljesítették kongresszusi felajánlásukat a tapolcai fűtőház dolgozói. A vállalások teljesítésében a szocialista brigádok járnak az élen.

— Segítség a vietnami népnek. A Vasúttervező ÜV. dolgozói a legutóbbi termelési tanácskozásukon vállalták hogy a túlteljesítési prémium 2 százalékát felajánlják az amerikai agresszorok ellen harcoló hős vietnami nép megsegítésére.

— Tiltakozó nagygyűlést rendeztek Szegeden. A szegedi vasutasok július 20-án a MÁV Petőfi Sándor kultúrotthonban rendezett tiltakozó nagygyűlésen elítélték az amerikai imperialisták barbár cselekedeteit, a békés vietnami falvak és városok lakói ellen intézett bombatámadásait.

— Elutazott hazánkból a szakszervezetünk vendégeként itt-tartózkodó francia vasutas szakszervezeti küldöttség. Kéthetes tanulmányútjuk soran több vasúti létesítményt és vasúti csomópontot is megtekintettek.

— Országos vasúti futástechnikai konferenciát rendezett a Közlekedéstudományi Egyesület augusztus 9—11 között a Veszprémi Vegyipari Egyetem épületében. A 12 előadásból álló konferenciát Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg.

— A szocialista brigádok kulturális vállalásának eredményéről tartottak beszámolót a szolnoki járműjavítóban. A szocialista brigádok kezdeményezésére ez év őszén a mozdonyosztályon megalakítják az üzem 7. letéti könyvtárát is.

— Franciaországban 120 szárnyvonalon, összesen 4500 kilométernyi vasútvonalon megszüntetik a forgalmat, mert ezeken a vonatok üzemeltetése egy év alatt másfélmillió frank veszteséggel járt.

— Tervpályázat. A szolnoki állomás felvételi épületének megtervezésére országos pályázatot hirdet az ÉM és a KPM. A pályázati kiírás az Építésügyi Minisztériumban vehető át. A bíráló bizottság a pályázatok díjazására és megvételére 430 ezer forintot tervezett. A legnagyobb díj összege 70 ezer forint. A pályaművek beküldési határideje: 1966. november 28.

— Önkéntes véradó napot tartottak Hatvan állomáson. A 93 véradótól 31 liter vért vettek. A véradásban a villamos alállomás jár élen, ahol a dolgozók 50 százaléka véradó.

— A salgótarjáni üveggyárban tett látogatást Hatvan állomás Haladás szocialista brigádja. Az üveggyári látogatás után szeptemberben a szocialista brigádtagok Csehszlovákiába látogatnak el.

A szerkesztőség üzeni

Nagy Endre, Bodó Jenő, Patakfalvi László, Fold István, Budapest; Déri János, Kaposvár; Markos József. Zalaegerszeg; Rajnyák Fábián, Székesfehérvár; Szűcs Ferenc, Hatvan; Volosinovszki János, Debrecen; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Dancs József, Bognár Károly, Tapolca; Kovács István, Szombathely; Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kabók László, Bátaszék; Fold István, Horváth István, Budapest; Szilvási József, Nyíregyháza: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Kérjük tudósítóinkat és levelezőinket, hogy az új postai szabályzat miatt a jövőben szolgálati helyük, vagy lakásuk pontos címét (utca, házszám) közöljék szerkesztőségünkkel.

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: 75.915.001—K 90
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

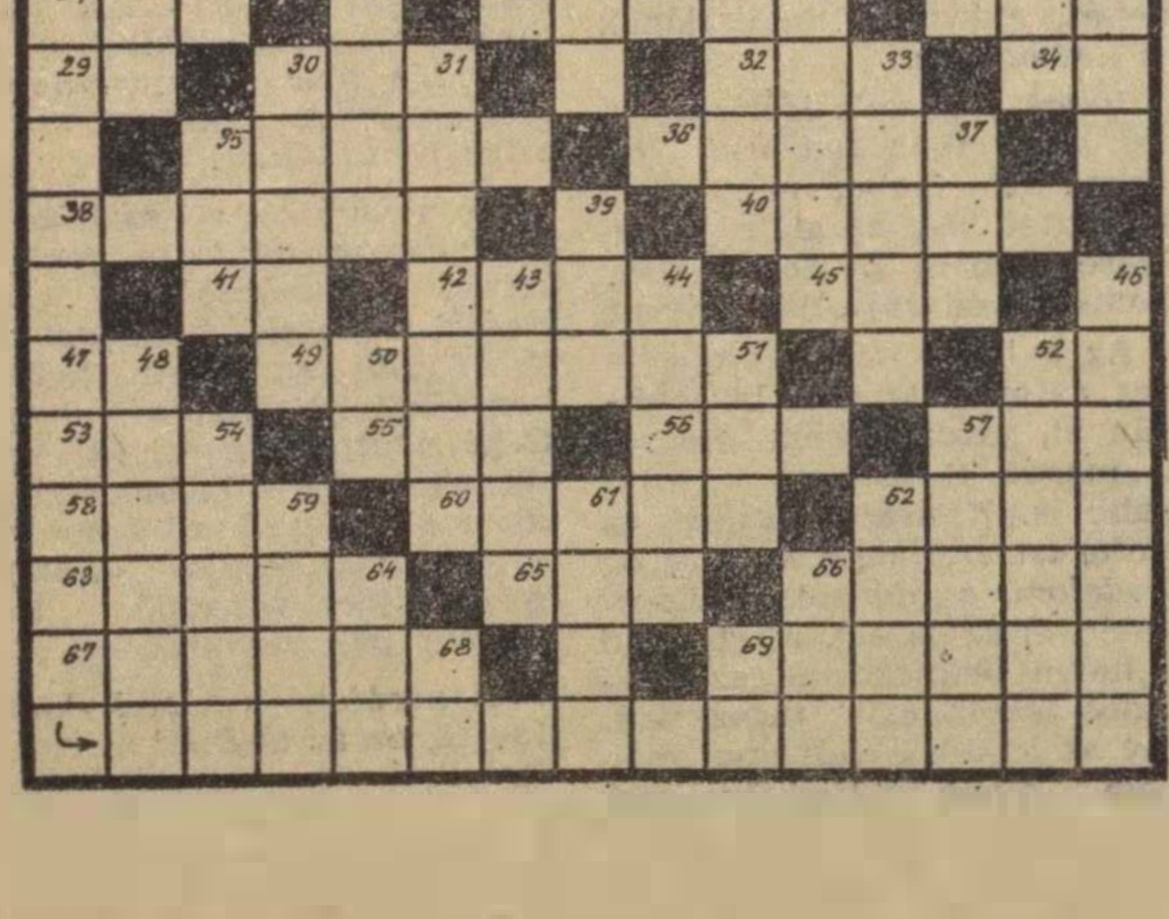
Vízszintes: 1. Az új gazdasági mechanizmus egyik célkitűzése. (Folytatása a függ. 1-ben). 12. Szoros ellentéte. 13. Az izzólámpa feltalálója. 15 Pénzügyi leszámítolás. 17. Ilyen csiga is van. 19. Becézett női név. 20 Ünnepelt művésznő (latin.) 21. Több évtizedig élő növény. Egyszeri virágzás után elpusztul. 23. Szeszes italt. 24. Jugoszláv község. 26. Attila magyarosabb alakja. 28. Harag. 29. Ételízesítő. 30. Bizony, a Halotti beszédből. 32. Vércsatornája. 34. Morse-hang. 35. Vizenyő, vízkór. 36. Újzélandi benszülött. 38. Hindu mitológiában a madarak királya. 40. A Rhone baloldali mellékfolyója. 41. Kimondott betű. 42. Olasz város. 45. Túlbecézett női név. 47. Tiltószó. 49. Olasz szobrász és építész (1602—1654). 52. Kátét! 53. Ő L. U. 55. Dudva. 56. Mutatószó. 57. Élvezeti növény. 58. Régi harcos mellénye. 60. Mondabeli frígiai király. 62. Hideg. németül. 63. A szerelmi líra görög múzsája. 65. A Nap latin neve. 66. Híres balett-táncosnő családi neve. 67. Arab nagyúr. 68. Kihúzzák a bajból.

Függőleges: 1. A vízszintes 1. folytatása. 2. Olajbogyó. 3. Ararat, végek nélkül. 4. Ami elszáll! 5. Azonos betűk. 6. Burgonyához hasonló középamerikai növény. 7. Személyes névmás. 8. Férfinév. 9. Angol kisasszony. 10. Növények testében élősködő gombafajta. 11. A salétromsav sója. 14. Vissza: tok. 16. Többszörös asztalitenisz világbajnok. 17. Lángol-e? 18. Görbülete. 22. . . . iskola. Szokratesz előtti görög bölcseleti irány 25. Dunántúli folyó névelővel. 27. Szerelem istene a görögöknél. 30. Március 15-e. 31. Higanynak fémekkel hideg úton készült ötvözete. 33. A ház tartozéka. 35. Svéd váltópénz 37. Írással keresi kenyerét. 39. Radír mássalhangzói. 43. Üde folt a sivatagban. 44. Eszménykép. 46. Erők egyensúlyát tárgyaló tudomány 48 Megszerezheted. 50. Hangtalanul lóg. 51. Visszaszí! 52. Híres szovjet akadémikus. 54. Parancsolódé. 57. Nem engedi el. 59. Vissza: börtön. alvilági nyelven. 61. Ott. németül. 62. A „kemény vitéz" 64. O. V. B. 66 Nál-, -nél, németül 68. Tojás, németül. 69. Mos a szélein.

Beküldendő: vízszintes 1. folytatása a függ. 1-ben. **Beküldési határidő: szeptember 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A műszaki színvonal további emelése.

Könyvet nyertek: Halmai Szilvia, Szombathely. Lenin út 65. Debreceni Sándor, Orosháza, V., Szent István út 13. Stróbel Lajos, Bp., V., Molnár u. 22—24. Csuba Ferencné. Bp., VI., Eötvös u. 29. Reznyák Zoltánné, Gyöngyös. Fő tér 10.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. Ára 40 fillér 1966. SZEPTEMBER 1.

MILLIÓS MEGTAKARÍTÁSOK

A kongresszusi munkaverseny tapasztalatai a budapesti szolgálati helyeken

Alig másfél hónap választ el bennünket pártunk IX. kongresszusától. Tudják ezt a budapesti vasutasok is. Az utóbbi hónapokban ugyanis *megélénkült a kongresszusi verseny* a budapesti igazgatóság szolgálati helyein. Számokban, forintban és százalékban — az első fél év tükrében — már kirajzolódott, hogy hol, milyen eredménnyel dolgoztak a kongresszus tiszteletére tett vállalások megvalósításáért.

A kongresszusi versenyben a budapesti igazgatóság dolgozóinak összefogása már eddig is jelentős sikereket eredményezett.

A ferencvárosi fűtőház 7,5 millió forintos vontatási üzemköltség megtakarítási vállalásából eddig több mint 6 milliót takarított meg. A használt mozdony- és kocsialkatrész, továbbá egyéb anyagok felhasználásával a kocsiműszak dolgozói vállalásukat eddig 25 ezer forinttal túlteljesítették. Csupán a mozdonyműhelyben az ebből eredő megtakarítás *meghaladja a* 300 *ezer forintot.* A ferencvárosi csomópont dolgozói nem titkolják, hogy a múlt évi munkájukkal elnyert MT—SZOT vörös vándorzászlót ebben az évben is szeretnék kiérdemelni.

Az *Északi Járműjavító Üzemi Vállalat* dolgozói közel két és félmillió forintos felajánlásból több mint kétmillió forint értékű munkát már elvégeztek. A *Landler Jenő Járműjavító* kollektívái a terven felül vállalt 424 sorozatú gőzmozdony nagyjavítását már befejezték, a 40 db fővizsgás teherkocsiból álló kongresszusi szerelvény terven felüli elkészítésében is jól állnak.

A budapesti pályafenntartási főnökségek dolgozói elsőként csatlakoztak a kongresszus tiszteletére kezdeményezett versenyhez, s a vállalások teljesítésében is példamutatóan járnak élen. Különösen a *Budapest—Angyalföldi* és a *Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség* dolgozói érdemelnek elismerést.

A kongresszusi verseny eddigi szakasza a jó eredmények mellett *számos tennivalóra hívja fel a budapesti vasutasok, gazdasági, és mozgalmi vezetők figyelmét.* A vállalásokhoz viszonyítva ugyanis lemaradás tapasztalható a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésénél, az egy kocsira jutó álláspénz javításában és a fajlagos szénfogyasztásban. Nagy figyelmet érdemel a kongresszusi verseny következő szakaszában *az utazószemélyzet szolgálati és távollevő idejének csökkentése, a munkaidő gazdaságos felhasználása.*

Számos szolgálati főnökségnél az erőfeszítések ellenére sem sikerült több vállalás időarányos teljesítése. A *MÁV Hídépítési Főnökség* dolgozói, — bár több építésvezetőség teljesítette vállalását — elmaradtak a termelékenység javítására tett vállalás teljesítésében. Egyes helyeken az építési szolgálat dolgozói is adósággal zárták az első fél évet.

Szóvá kell tenni azt is, hogy néhány szolgálati helyen, üzemben és hivatalban *csak a szocialista brigádokkal foglalkoznak a vezetők és a mozgalmi szervek.* E rossz módszer velejárója, hogy a szocialista brigádmozgalomban részt nem vevő tömegek sok helyen spontán kövelik a szocialista brigádokat és többségük vállalások, célkitűzések nélkül dolgozik. Ez is mutatja, hogy hiányos a szocialista brigádmozgalmon kívül reked dolgozókkal való rendszeres foglalkozás. *Pedig ezekben a rétegekben nagy gazdasági, politikai és társadalmi tartalékok szunnyadnak,* melyeknek aktív szervezése megkétszerezné a már elért sikereket is.

A budapesti vasutasok tömegei a kommunisták élenjáró tettei nyomán *lelkesedéssel munkálkodnak, hogy újabb eredményekkel köszönthessék a IX. pártkongresszust.* A verseny eddigi eredményei azonban újabb tömegek bevonását is lehetővé teszik. Nagyobb öntevékenységre, szervezettségre és arra van szükség a következő hetekben, hogy a szocialista brigádok mellett minél több dolgozót vonjanak be a kongresszusi versenybe. E munka nagy lendítője lehet az őszi forgalmi feladatok megoldásának, a kongresszusi verseny sikerének.

Kovács János

Vándorzászlót nyert az angyalföldi MÁV-AKÖV komplexbrigád

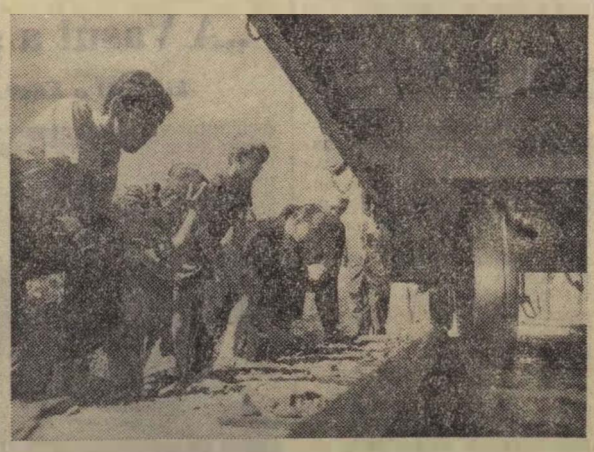
Az elmúlt év őszén a MÁV és az Autóközlekedési Vezérigazgatóság versenyt indított a MÁV—AKÖV komplexbrigádjai között Budapesten *Angyalföld állomás és az AKÖV 7. üzemegység brigádja érte el a legjobb eredményt.* Minden tényezőnél túlteljesítették a célkitűzéseket. Az egy kocsira engedélyezett 7,3 órás kocsiállásidőt 5,6 órás eredményt értek el. Az egy kocsira eső kocsiálláspénzes órák száma pedig 5,6 óráról 5,5 órára csökkent.

Az angyalföldi MÁV—AKÖV komplexbrigád kiváló eredményével rászolgált a budapesti igazgatóság és az Autóközlekedési Vezérigazgatóság vándorzászlajára.

Nagy László

Napirenden a vasúti futástechnika

Mint arról a *Magyar Vasutas* legutóbbi számában hírt adtunk, a *Közlekedéstudományi Egyesület* rendezésében, augusztus 9 és 11 között vasúti futástechnikai konferenciát rendeztek Veszprémben.



A konferencia részvevői a kisiklatási próbán (MTI Foto, Kovács Sándor felv.)

A konferenciát, amelyen 12 előadás hangzott el, *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Bevezetőjében a közlekedési ágak gyorsütemű fejlődéséről beszélt, majd a vasúti pályák, a vonó- és vontatott járművek korszerűsítésének fontosságával foglalkozott.

A konferencia harmadik napján, az elhangzott előadások anyagával összefüggésben *konferencia részt vevői ipari televízión figyelték az eseményt.* A balesetet közvetlenül előidéző erőhatásokat és a pályatest elhajlásának mértékét műszerekkel rögzítették.

A kísérleti bemutató tapasztalatait a jövőben felhasználják majd a vasúti pályák tervezésénél és a fenntartási munkák megszervezésénél.

— oj —

HATÁRIDŐ ELŐTT NÉGY HÓNAPPAL

A gyöngyös-visontai kombináthoz befutott az első vonat

Augusztus 18-án jelentős esemény színhelye volt Nagyút állomás. Ezen a napon adták át rendeltetésének *a gyöngyös-visontai erőműig csatlakozó új vasútvonalat.* Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Barta Alajos*, a Heves megyei Pártbizottság ipari-közlekedési osztályvezetője, *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője, *Kallós József*, a gyöngyös-visontai beruházások miniszteri biztosa és a kombinát tervezésén, kivitelezésén dolgozó vállalatok vezetői, hogy a munka sikerét ünnepeljék.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes *elismerő szavakkal köszöntötte a nagyút—visontai vasútvonal építőit,* majd elvágta a pályát jelképesen elzáró szalagot és megadta az engedélyt a 27,3 kilométer hosszú új vasútvonal üzemelésére.

Ezután a vendégek felszálltak a vonatra és Nagyút állomásról Visontára elindult az első szerelvény. Pár perccel később befutott az első tehervonat is.

Az első két vonatot a szerelvények százai és ezrei követik majd, hogy Visontán felépülhessen a 600, majd a 800 megawattos erőmű, és folyamatosan termelhessenek a külszíni lignitbánya modern gépei. A kombinát teljes értéke a járulékos és a kapcsolódó beruházásokkal együtt, mintegy tízmilliárd forint. Ez az összeg egymagában is jelzi a szállítási feladatokat, *de az erőmű első gépegységeinek megindulása után, folyamatosan, évente 2,2 millió tonna barnaszenet kell Visontára szállítani.*

Nagyút állomás és a kombinát között átadott vasútvonal hossza 18,7 kilométer, a bánya és az erőmű saját iparvágánya 8.6 kilométer. Tehát augusztus 18-án 27,3 kilométeres szakaszt kapcsoltak be a vasúthálózatba.

A gyöngyös-visontai kombinát történetében döntő fontosságú volt ez a nap, *hiszen az építkezés ezúttal kapcsolódott be az ország vérkeringésébe* és ettől a naptól kezdve lehetőség nyílik a még szervezettebb, biztonságosabb programozásra, munkatervezésre és irányításra.

A vasútvonal átadásának szerződéses határideje 1966. december 31. volt. Négy hónappal hamarabb megindult a forgalom. Ezért dicséret és elismerés illeti a Betonútépítő Vállalatot és az É. M. Út- és Vasútépítő Vállalat műszaki vezetőit és munkásait, a Mátraaljai Szénbányászati Tröszt-öt és az Erőmű Beruházási Vállalatot, *de a négyhónapos határidő előrehozatalában jelentős érdeme volt a miskolci igazgatóság szakembereinek is.*

A munka örömünnepét ülték augusztus 18-án Nagyúton és Visontán. *Határidő előtt négy hónappal átadták a kombinát vasútvonalát.* Ez a legszebb ajándék, amit alkotmányunk ünnepének tiszteletére a vasútépítők adhattak.

Dr. Fazekas László



Rödönyi Károly miniszterhelyettes átadja rendeltetésének az új vasútvonalat (Kiss Béla felv.)

Jutalom a legjobbaknak

Kedvező képet mutat a szegedi igazgatóság első félévi számvetése

A szegedi igazgatóság dolgozói az első félévben berakott árutonna mennyiségét *111 771 tonnával túlteljesítették, s ezzel 105,4 százalékos eredményt értek el.* A mozdított rakott kocsimennyiség száma 8000 kocsival növekedett.

Az igazgatóság első félévi tervteljesítése 101,31 százalék. A második negyedévi termelési tanácskozások foglalkoztak a kongresszusi munkaversennyel is. A tervek teljesítéséért a gazdaságosabb munkáért folytatott verseny eredményességét bizonyítja, hogy az előzetes értékelések alapján *az igazgatóság területén 2 pályafenntartási főnökség, 1 távközlő szolgálati főnökség, 68 állomás, 8 fűtőház és 7 szertár dolgozói teljesítették az első félév során az élüzem célkitűzést, az élüzem szintet.*

Az igazgatóság területén emelkedett a munka termelékenysége.

Az egy főre eső javított képzett tonnakilométert a tervhez viszonyítva 105,27 százalékra teljesítették.

A forgalmi és kereskedelmi szolgálat utazó személyzete 100,56 százalékra, a vontatási szolgálat utazó személyzete 104,83 százalékra, a nem utazók és a munkások 104,79 százalékra teljesítették a termelékenységi tervet.

Az igazgatóság vezetése és a vasutasszakszervezet területi bizottsága nagyra értékeli a kongresszusi versenyt és ezért úgy határozott, hogy a IX. pártkongresszus tiszteletére indított szocialista munkaversenyben

az igazgatóság területén legjobb eredményt elérő csomópont dolgozói részére kongresszusi versenyzászlót és 20 000 forint pénzjutalmat adományoz.

Kongresszusi zászlóval és 5000 forinttal jutalmazzák azokat a szolgálati helyeket, ahol a kongresszusi verseny során a legjobb termelési eredmények születnek és balesetmentes munkát végeznek. Emléklappal tüntetik ki azoknak a szolgálati helyeknek a dolgozóit, akik a kongresszusi versenyben élüzem szinten dolgoznak és elnyerik az élüzem címet.

A második félévben növekednek a feladatok. Csak a nagyobb tételeket említve, *cukorrépából 900 000 tonna, cukorból 80 000 tonna, gabona őrleményből, lisztből 300 000 tonna kerül majd elszállításra.*

Szükség lesz újra a soronkívüliségre, főleg a mezőgazdasági küldeményeknél. A kirakási tevékenységeknél sok közös intézkedést kell tenni az AKÖV-öknél és a szállítatóknál, hogy a szegedi igazgatóság a nagyobb követelményeknek is eleget tudjon tenni.

70 éves a Földmivelő

1896. augusztus 29-én jelent meg a magyar parasztság első újsága, a Földmivelő, mint a mezei munkásság és a kis vagyonú földmivelők lapja. A lap előtt egyetlen cél lebegett: „Enyhíteni a szegény földmivelő magyar nép sanyarú sorsát, tömöríteni egy hatalmas egésszé, megtanítani a szocializmus igazságaira és azután segélyével meg is teremteni, ha eljő az ideje azt a szebb és jobb világot, amelyben szabad lesz az ember és megvalósul az igazi testvériség és egyenlőség." Ezt a programot hirdette meg a lap abban a korban, amikor a magyar nincstelen parasztság a nagybirtok ölelésében vergődött.

A MEDOSZ 1957 nyarán a régi hagyományokhoz hiven választotta ismét újonnan induló lapjának címéül a Földmivelő nevet. A 70 éves jubileum alkalmából a szervezett vasutasok nevében mi is köszöntjük laptársunkat, a Földmivelőt.

Elkészült a kompresszor telep

A tapolcai fűtőház ez évi műszaki intézkedési terve többek között előírta, hogy egy kompresszor telepet kell üzembe helyezni. Most arról számolhatunk be, hogy ez a telep két héttel a határidő előtt elkészült. Ugyancsak műszaki fejlesztés keretén belül helyezték üzembe a legújabb típusú csúcsesztergapadot, amellyel meggyorsíthatják a munkadarabok átfutási idejét.

A második félévben 25 000 forintos költséggel kerékpártárolót is építenek a fűtőháznál.

Milyen változásokat tartalmaz az új családipótlék-rendelet

A családi pótlékra jogosultságról 1966. július 1-től új rendelet jelent meg. *Az új rendelet több pontban eltér a régitől*, így kedvezően érinti a dolgozókat.

Eddig egy gyermek után csak az egyedülálló dolgozó nők és azok a dolgozók kaptak családi pótlékot, akiknek gyermeke testi, vagy szellemi fogyatkozás miatt teljesen munkaképtelen és mások gondozására szorul. *Az új rendelkezés szerint egy gyermek után családi pótlékra jogosultak azok a vak dolgozók, akiknek házastársuk (élettársuk) is vak.* Az ilyen szülők gyermekének gondozása, nevelése, taníttatása körülményesebb és gyakran költségesebb is.

A 16. életévét betöltött egy gyermek után akkor is jár családi pótlék, ha a gyermek a 16 éves, vagy továbbtanulás esetén 19 éves kora előtt *betegsége miatt munkaképességét legalább kétharmadrészben elvesztette és az állapota legalább egy éve tart, vagy egy év alatt nem szűnik meg.*

Az új rendelet az elsőmásodéves szakmunkás-tanuló gyermekek családi pótlékra jogosultságát az eddigi 18. életév betöltése helyett 19. életév betöltéséig engedélyezi. *Ezzel megszűnt a középiskolás és szakmunkás tanulók közötti korhatár eltérés* a családi pótlékra jogosultság szempontjából.

Ha a dolgozó hónap közben több munkahelyen dolgozik, vagy első állása és mellékfoglalkozása van, de egyik munkaviszonya alatt sem dolgozott 18 napot, az egyes munkahelyeken vagy állásban eltöltött munkaidőt össze kell számítani. *Ha az egybeszámítással a 18 nap munka megvan, jár a családi pótlék.*

A dolgozó testvére után eddig családi pótlékot csak akkor kaphatott, ha kizárólag ő tartotta el, tehát a testvére eltartásához senki nem járult hozzá.

Az új rendelkezés szerint a kizárólagos eltartási kötelezettség nem feltétel, mert ha a dolgozó eltartja a testvérét és ennek a testvérének még *csekély jövedelme is van pl. hadigondozási járadék), a családi pótlék megállapítható*, ha a megállapításhoz szükséges más feltételek megvannak.

Eddig a szakmunkás tanulóotthonban elhelyezett gyermek után családi pótlékot megállapítani nem lehetett.

1966. július 1-től az állami gondozásba vett és onnan szakmunkás tanulóotthonban elhelyezett gyermek után akkor jogosult a dolgozó családi pótlékra, ha a gyermekre eső családi pótlék összegét elérő gondozási díjat fizet.

Annak a dolgozó nőnek, akinek a férje egyetem, főiskola nappali tagozatának hallgatója és 500 forintot *meghaladó jövedelme nem* volt, a dolgozókra vonatkozó szabályok szerint lehetett a családi pótlékot megállapítani.

Az új rendelet szerint az a dolgozó nő, akinek férje *felsőfokú iskola nappali tagozatának hallgatója és 500 forintot meghaladó jövedelme nincs, az egyedülálló nőket megillető kedvezménnyel jogosult családi pótlékra*, tehát egy gyermek után is jár a családi pótlék.

Az új rendelet az egyedülálló nőkre vonatkozó szabályok szerint engedi folyósítani a családi pótlékot annak a dolgozó nőnek, akinek a férje a kijelölt egészségügyi intézetben, mint bentfekvő, a bíróság által elrendelt kényszer gyógykezelésben részesül.

Azok a dolgozók, akik a napi 8 órás munkaidőtől eltérő munkaidőben dolgoznak *(forduló szolgálatosak, utazó személyzet, a heti munkaidőt 5 vagy kevesebb munkanap alatt dolgozzák le)*, akkor is jogosultak családi pótlékra, ha a 18 munkában töltött napjuk ugyan nincs meg, de a kevesebb munkanapon legalább 144 órán át munkát végeztek.

A fentiekben az új családi pótlékra vonatkozó rendeletnek azokat a főbb változásait ismertettük, amelyek az eddigi rendelettől eltérően is jogosítják a dolgozókat a családi pótlék igénylésére. *Azok a dolgozók, akik az új rendelet szerint jogosulttá válnak a családi pótlékra, igényüket írásban jelentsék be szolgálati főnökségüknél*, mert ha azt elmulasztják, három hónapnál hosszabb időre visszamenőleg nem tudunk részükre családi pótlékot megállapítatni.

Társadalombiztosítási Osztály

A szakszervezeti aktivisták továbbképzéséről

A szakszervezeti aktivisták jó munkája nagymértékben függ felkészültségüktől, általános ismeretüktől. A szakszervezeti munka, a hatáskörök növekedése évről évre megköveteli az ismeretek bővítését. *A fejlődéssel lépést tartani, a dolgozókat nevelni, szervezni, mozgósítani a gazdasági feladatok végrehajtására, csakis jól képzett aktivisták képesek.*

A szakszervezetek iránti követelményeket növeli a gazdasági mechanizmus reformjáról szóló határozat is. Ennek egyik fontos politikai célja, *hogy kedvezőbb feltételeket teremtsen a szocialista demokrácia továbbfejlődéséhez, elősegítse a dolgozók véleményének, javaslatainak hasznosítását.* Ezért az új gazdasági mechanizmusban jelentősen fokozódik a szakszervezetek — mint a dolgozók képviseleti szervének — szerepe.

Szakszervezeti szerveink — az előző évek tapasztalatainak felhasználásával — *szervezzék meg ebben az évben is az aktivisták oktatását.* A szakszervezeti bizottságok az előkészítéssel és lebonyolítással kapcsolatos feladatokat a megyei bizottságoktól ugyan megkapják, mégis szükségesnek tartjuk néhány fontos kérdésre felhívni a figyelmet.

Az alapfokú szakszervezeti oktatást az 1966—67. évben lehetőleg az alapszervi választásokat követően kezdjék el. Ezt elsősorban a választások során bekövetkező fluktuáció teszi indokolttá. A megyei és szakszervezeti bizottságok készítsék el — az igények és a lehetőségek figyelembevételével — oktatási tervüket. A tanfolyamok előkészítésénél *gondoskodjanak a feltételekről, a helyiség és az előadók biztosításáról.* Az ütemezést úgy készítsék el, hogy az egyes tanfolyamok ne keresztezzék egymást, jusson erő a segítésre és ellenőrzésre is.

Mivel a tanfolyamok eredményessége nagymértékben függ az előadók felkészültségétől, előadókészségétől, *ezért megkülönböztetett figyelemmel végezzék az előadók kiválasztását.* Az előadások megtartásánál kerüljék az általánosításokat, vegyék figyelembe a szolgálati hely sajátosságait, az aktivisták felkészültségét, képzettségét, gyakorlati példákkal növeljék a helyes munkamódszerek kialakítását.

A továbbképzés lebonyolításának egyik formájaként javasoljuk a megyei bizottságoknak, hogy a kiadott tematikából tartsanak — egyik napirendként — előadást az szótitkári és részortfelelősi értekezleteken is, majd ezt követően szervezzenek konzultációt.

Helyes lenne, ha a vasúti csomópontokon összevontan szerveznék az aktivisták továbbképzését. Az aktivisták oktatásának megszervezésénél, jó előkészítésénél közép- és alapszerveink tartsák szem előtt, hogy legfőbb feladat: *felkészíteni a tisztségviselőket a szakszervezeti munka maradéktalan ellátására.*

Hajdú József

A műhelybizottsági titkár példát mutat

Szentesen született, Ott járt iskolába. Fiatalon, 1931-ben vették fel a vasúthoz, és azóta egyfolytában Szentes állomáson teljesít szolgálatot.

— *Majdnem minden beosztásban dolgoztam* — kezdi a beszélgetést *Tánczos György* kereskedelmi hivatalnok.

Először mint raktári munkás, majd váltókezelőként szerzett érdemeket. Később volt málházó, forgalmi átmenesztő, távirász, térfelvigyázó, tolatásvezető. Ezután a szertárnál raktárnok lett, onnan az átmenesztő raktárnoki beosztáshoz vezetett az út.

Végül lelkiismeretes, szorgalmas munkája elismeréseképpen, kereskedelmi hivatalnoki beosztást kapott.



Tánczos György megbeszéli a feladatokat a rakodó brigáddal (Tőzsér Ernő felv.)

— *Legszívesebben arra az időre gondolok, amikor raktári munkás voltam* — vallotta. — *Fiatal is voltam, erős is, egyedül végeztem az árumozdítást. Igaz, nagyon sokat emeltem, mert akkor még nem állítottak a raktárkapuhoz a darabárus kocsikat. A vágányok közé rakták le a küldeményeket, ott, ahol a vonat megállt. A továbbítandó árudarabokat szintén a vágányok közé hordtam, kézikocsival.*

Kivette részét az állomás társadalmi átalakulásából is. Pontos, fegyelmezett munkáját Szentesen példaképül állítják a többiek, a fiatalabbak elé.

Több éve műhelybizottsági titkár. A raktárnál munkabrigádot szervezett, amely vezetése alatt *elnyerte a szocialista brigád címet.*

A szentesi vasutasok szeretik az állomás legidősebb dolgozóját, nemcsak közvetlenségéért, kedvességéért és elmaradhatatlan mosolyáért, hanem szolgálatkészségéért is. Őt keresik meg szakmai problémáikkal, hozzá fordulnak egyéni sérelmeikkel. Tőle kérnek tanácsot, felvilágosítást, még tanácsi ügyekben is.

Életének nincsenek kiemelkedő állomásai. *A szürke hétköznapok egyszerű, de nagyszerű katonája volt.* Most sincsenek különösebb vágyai. Jó egészségben szeretné élvezni nyugdíjas napjait, hogy sokáig hódolhasson még a horgászásnak, amit az utóbbi időben elhanyagolt. Bár legszívesebben dolgozna még.

Tőzsér Ernő

NYUGDÍJASOKAT BÚCSÚZTATTAK

Pécs állomás szakszervezeti bizottsága a közelmúltban ünnepélyesen búcsúztatta az első félév végéig nyugdíjba vonult dolgozókat.

A munkatársak részéről elsőnek az állomás legfiatalabb vasutasa, *Madas Katalin* egy kedves versben mondott köszönetet munkájukért, majd *Kovacs Sándor* állomásfőnök és *Zomi Lajos* szb-titkár mondott, kedves szavai következtek.

A nyugdíjasok részéről *Sári Sándor* köszönte meg a megemlékezést, a kedves, meghitt családias búcsút.

Ihés Gyula
Pécs

Köszönjük a kellemes két hetet

Több veterán vasutascsaláddal együtt kéthetes beutalót kaptam a *Répcseszentgyörgyi MÁV Nevelőintézetbe.* A kényelmes és kellemes intézetben szinte repültek a napok. A jó szervezést mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az intézet autóbusza két hétig rendelkezésünkre állt a környék megtekintésére.

Felejthetetlen két hét volt. Magam, s üdülőtársaim nevében ezúton is köszönjük.

Holló Istvánné

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Az elmúlt napokban több olvasónk fordult hozzánk az alábbi kérdéssel:

— *Lehet-e a munkaügyi döntőbizottsághoz fordulni a nyereségrészesedés csökkentése vagy megvonása miatt, ha a tárgyban beadott reklamációt az üzemi tanács vagy a vállalat már korábban elutasította?*

Egyes vállalatok nyereségrészesedési szabályzatai kimondják, hogy a nyereségrészesedéssel kapcsolatos reklamációkat *a kifizetéstől számított 15 napon belül lehet bejelenteni az üzemi tanácsok által e célra kijelölt dolgozóknál, vagy külön bizottságnál.* Az üzemi tanácsok ilyen intézkedése helyes, mert lehetővé teszi, hogy rövid idő alatt, és a vállalaton belül rendezzék az előforduló sérelmeket. A reklamációt elbíráló dolgozó, vagy bizottság állásfoglalása alapján *a vállalat kifizetheti a dolgozó visszatartott részesedését.* Meg kell azonban jegyezni, hogy az így hozott állásfoglalás nem hatóságtól származik, s annak végrehajtása nem kényszeríthető ki.

A nyereségrészesedés csökkentése vagy megvonása miatt keletkezett vita *munkaügyi vita*, amelynek végleges elbírálására a Munka Törvénykönyve XVII. fejezetének rendelkezései szerint, *a munkaügyi döntőbizottság hatáskörébe tartozik.* Az üzemi tanácsok által a reklamációk elbírálására kijelölt egy, vagy több személy állásfoglalása nem helyettesíti és nem pótolja a munkaügyi döntőbizottságot — mint hatóság — határozza át, ezért nem is zárhatja el annak lehetőségét, hogy a panaszos — akár a kijelölt személyek mellőzésével is —, a munkaügyi döntőbizottsághoz forduljon.

Az Mt. V. 236. §-a szerint, a panaszt a munkaügyi döntőbizottságnál *az igény esedékessé válásától számított három éven belül lehet előterjeszteni.* Tehát sem a vállalati szabályzatokban hozott 15 napos határidő eltelte, sem pedig a vállalatnál erre kijelölt személyek állásfoglalása nem akadálya annak, hogy a panaszos a munkaügyi döntőbizottsághoz forduljon sérelme orvoslása végett. *A munkaügyi döntőbizottság jogerős határozatát vegre kell hajtani, s késlekedés esetén a végrehajtás bírói úton is kikényszeríthető.*

A szép dalok szerelmesei

Július 22-én este tartotta évzáró dalóráját a Pécsi MÁV Vegyeskar. A lelkes vasutas dalosokat ez alkalommal *Márton János*, a vasutas kultúrotthon igazgatója, üdvözölte. Három nappal korábban ugyanis Szombathelyen az új sportpalotában szerepelt a vegyeskar — szép sikerrel. *Ezüstkoszorús diplomát nyertek* a szombathelyi „Haladás" férfikórus fennállásának 70. évfordulója alkalmából rendezett jubileumi és egyben minősítő jellegű dalostalálkozón.

— *Rendkívül erős „mezőny" gyűlt össze Szombathelyen* — mondotta *Dobák Pál* karnagy. — *Kórusunknak elég nehéz dolga volt, hiszen csak a késő esti órákban került ránk a sor és addigra elfáradtunk és bizony már az álmossággal is küzdöttünk.* Nem volt módunk arra, hogy helyszíni próbát tartsunk a szombathelyi sportpalotában. Nagyon zavart bennünket a sportpalota hatalmas tere. Valahogy úgy éreztük, teljesen elvész a hangunk a sportpalota légterében. Szerencsére nem így volt, és a közönségnek, no meg a zsűrinek nagyon tetszett a műsorunk.

Vidám emberek

— Milyen műsorszámokkal szerepeltek?

— *Három kórusművet mutattunk be, mégpedig két klasszikus és egy modern számot.* Betanulásuk komoly feladatot jelentett a kórusnak. Először egy kórusrészletet mutattunk be Gluck: *Orfeus* című operájából, majd Brahms: *Cigánydalok* című kórusa következett, végül Udvardi: *Biztató* című kórusművét énekeltük.

Elsőként a kórus legidősebb tagjának gratuláltunk az ezüstkoszorús diplomához. A 62 éves *Batári István*, aki basszust énekel a karban, ugyancsak örömmel beszélt a szép sikerről.

— *Kórusunk, Dobák Pál karnagy vezetésével szépen fejlődik. Nagyon hasznosnak tartom, hogy nemcsak énekelünk, hanem zeneelméleti képzést is kapunk.* Kórusunk egyik fő erőssége szerintem az, hogy az idősek és a fiatalok igen jól megértik egymást. A további fiatalításra azért nálunk is szükség lenne — mondotta. — *Főleg a fiatal férfihang hiányzik, hiszen a régi tagok lassan kiöregszenek . . .*

44 éve a kórusban

— Pista bácsi hány éve énekel a kórusban.

— *Könnyű kiszámítani: 1922-ben kezdtem!* — Mutatott is egy fényképet, amely 1925-ben készült az akkori kórusról, s a képen a felső sorban balról a harmadik, ő, *Batári István* fiatal korában. — *Mindig nagyon szerettem énekelni, és most sem gondolok a visszavonulásra, pedig már 1959 óta nyugdíjas vasutas vagyok. A fiatal vasutasok számára azért még lenne hely kórusunkban.*

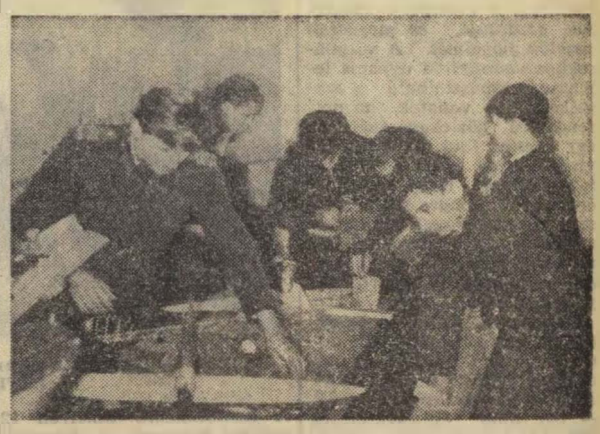
A kórus tagjai — alkalmunk volt erről meggyőződni — rendkívül vidám emberek és nagyon jól érzik magukat együtt, a próbákon. Az éneklés, a szép dalok szerelmesei. De olyanok, akik tudnak is énekelni. Ezen az évzáró dalórán szívesen hallgattuk *Madari Antalné* szólistát, amint a kórus kíséretével Mozart: *Egyszer visszajössz* című dalát énekelte. A kedvenc dalaik eléneklésén túl, az eddig végzett munkát is értékelték és megbeszélték a feladatokat. *Javasolták például, hogy minden kórustag szervezzen be legalább még egy tagot.* A szereplések alkalmával szükség volna egységes öltözékre. A jelenleg 65 tagú vegyeskar így külsőleg is tetszetősebb képet mutatna.

Régi hagyományokhoz híven, zászlója van a kórusnak, no meg zászlóvivője is *Farkas Józsi* bácsi személyében. Nagyon lelkesen, immár 30 éve tölti be ezt a funkciót Józsi bácsi, a nyugdíjas vasutas. A szombathelyi hangversenyen is ott volt a zászlóval, lelkesítve ezzel énekelő társait.

L. J.

„A Vasút a gyermekért"

kiállítás a Közlekedési Múzeumban



Barkácsolnak a repülőmodellező szakkör tagjai a szegedi MÁV Nevelőintézetben

A *Közlekedési Múzeum* emeleti helyiségében kiállításon mutatják be a MÁV Nevelő Intézetek munkáját. Művészi fotók, kézimunkák, hímzések, szőnyegek, rafiamunkák, rajzok és festmények a növendékek szorgalmát, ízlését, művészi készségét bizonyítják. A tágas, világos tanulótermek, hálótermek, a könyvtár, a tornaterem, a jól felszerelt konyhák, az egészségvédelem pedig a gyerekekről való fokozott gondoskodást szemlélteti.

A MÁV Nevelő Intézetek kiállítását szeptember végéig tekinthetik meg az érdeklődők.

Puky Gáborné

A gazdaságosabb szállításokért...

Eredményesen munkálkodnak a megyei szállítási bizottságok a szegedi igazgatóság területén

A szegedi igazgatóság területén jó munkát végeznek a megyei szállítási bizottságok. Számos, a megyei áruszállítások területén még meglevő szervezetlenséget és hibát szüntettek meg. A havi beszámoltatás segítségével állandóan figyelemmel kísérik a szállító és fuvaroztató feleket, a MÁV és az AKÖV fuvarszervező és tervező munkáját, a saját és a bérelt fuvareszközökkel való gazdálkodást.

A szállítási bizottságok tagjai sokat tettek azért, hogy a megyei és a megyen túli szállítások gazdaságosan történjenek.

Foglalkoztak azzal is, hogy megyénként

milyen tárolási lehetőségek vannak, hogy ne kelljen feleslegesen vasúti kocsikat lekötni.

Megnézték, hogy az egyes vállalatok mennyiben tudják kisegíteni egymást a rakodási munkákban.

Jó együttműködést alakítottak ki a szomszédos megyei szállítási bizottságokkal is. Így jobban fel lehetett tárni egyes gazdaságtalan szállításokat. Valamennyi szállítási bizottsági ülésen a tömegáruk szállítását akadályozó vagy zavaró jelenséget megtárgyalták, és olyan határozatok születtek, amelyek alkalmasak voltak a szállítási feladatok leggazdaságosabb megoldására.

A bizottságok hároméves működése alatt szerzett tapasztalatok azt bizonyítják, hogy *munkájukat, helyesen, a közúti szállítási igények kielégítésére összpontosították.* Az állandóan változó, fejlődő közlekedési körülmények és a szüntelenül növekvő szállítási feladatok teljesítése azonban a szállítási bizottságok munkáját is új követelmények elé állítja. Mindinkább előtérbe kerül a két közlekedési ág — a vasút és a gépkocsiközlekedés — még jobb kooperációja.

A jövőben arra van szükség, hogy a gazdálkodó minisztériumok, országos főhatóságok, valamint maguk az érintett üzemek és vállalatok is segítsék a fuvarozási feladatok megfelelőbb megosztását. Ezt a segítséget a fuvarozási tervek összeállításakor, az áruátadás és -átvétel idejének meghatározásakor kell megadni. *Gondoskodni kell arról, hogy a rendelkezésre álló közúti fuvareszközök gazdaságosabb kihasználása minden területen biztosítva legyen.*

Ügyelni kell a gazdaságtalan, felesleges szállításokra, és

megkülönböztetett gondot kell fordítani az exportszállítások lebonyolítására.

Továbbiakban is elsőrendű fontosságú olyan közlekedési közvélemény kialakítása a megyékben, ami figyelemmel kíséri az áruszállítási feladatok lebonyolítása mellett, a személyszállítási problémák megoldását is.

A közlekedési politika irányelveinek megfelelően sor kerül a kis forgalmú, kellően ki nem használt vasútállomásokon az árukezelés megszüntetésére. Ezzel kapcsolatban is *fontos feladata a megyei szállítási bizottságoknak, hogy a javaslatokat elkészítsék, a helyi adottságok feltárása mellett megfelelő követelmény kialakításával* is elősegítsék a tervezett intézkedések maradéktalan végrehajtását.

Dr. Susla János

A SOROMPÓŐR

Sokan nem szeretik a sorompóőröket, mert gyakran megállítják a járműveket. Ha jelzést kapnak, leengedik a sorompót, hogy biztosítsák a balesetmentes közlekedést. Eleg egy kis figyelmetlenség és kész a baleset. *Palfi György* életében ilyen nem következett be. *Mindig utasítás szerint cselekedett.*



Pálfi György sorompót kezel
(Kabáczy Szilárd felv.)

Kilencen voltak testvérek, közülük négyet az első világháború gyilkos fegyverei ölték meg. Ma már csak ketten élnek a népes családból. *Vasúti pályafutása úgy kezdődött, mint sok más emberé.* Harminc évvel ezelőtt sikerült idénymunkásként bejutnia a vasúthoz. Egy év múlva felmondtak neki, de két hét múlva újra visszavették.

A nehéz pályamunkás időszak után pálya-kocsivezető, pályaőrhelyettes, majd vonalbejáró lett. 1955-ben került a forgalmi szakszolgálathoz, mint sorompóőr. A munka itt sem könnyű, de a felelősség megövekedett. Gyuri bácsi amikor a vasúthoz került, kevesebb vonat közlekedett és lassabban. Most egymást érik a balatoni szerelvények.

Az utóbbi években háromszor operálták. Úgy mondták, nem fog már dolgozni, *de akaratereje, hivatástudata újra és újra szolgálatra serkentette.* 1966. június 23-án töltötte be a 60. évet. Már élvezhetné a megérdemelt pihenőt, de egy keveset rászolgál még.

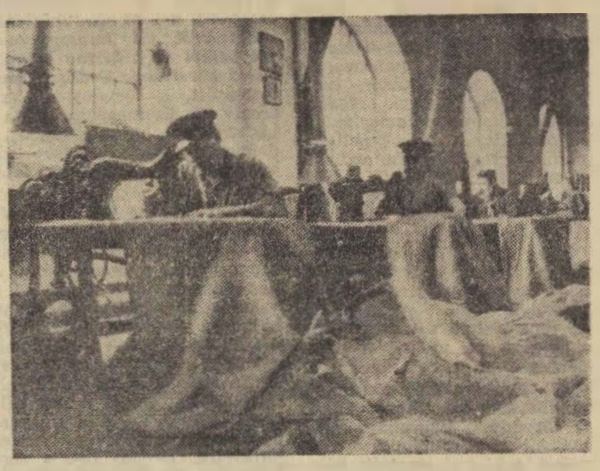
Az élet, a fiatal években végzett nehéz munka megtörte. Megérdemli a pihenőt. Mire e sorok megjelennek, már talán csak látogatóba érkezik volt munkahelyére.

— *Nagyon szorgalmas, becsületes ember Pálfi György* — így mondták Lepsényben az állomás dolgozói. Példaképe lehet sok fiatalnak.

Székelyhidi

Kongresszusi vállalásuk jórészét már teljesítették

Látogatás a Központi és a Ferencvárosi Szertárfőnökségnél



Szorgalmasan dolgoznak a ponyvaüzem szabói
(Hemző Károly felv.)

A IX. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyben jó eredmények, osztatlan siker született a központi és a ferencvárosi szertárfőnökségnél.

Takács Károly, a Központi Szertár főnöke elégedett, mert az elmúlt félévet sikeresen zárták.

— *Kongresszusi vállalásaink közötti szerepelt az elfekvő készletek értékesítése* — mondotta —, *s a vállalt 709 494 forint helyett — a múlt évről ugyanis ennyi maradt vissza — 815 507 forint értékű anyagot értékesítettünk. A többlet egyébként abból adódik, hogy időközben újabb anyagokat selejteztünk, illetve értékesítettünk.*

2000 ponyvajavítás terven felül

— A kongresszusi versenyben melyik számadóság érte el a legjobb eredményt?

— *Nehéz ra válaszolni. De ha mégis ki kell emelni valamelyiket, a IV-es számadóság, a ponyvajavítóüzem dolgozóival kell kezdeni.* Munkájuk a múlt évhez viszonyítva 10 százalékkal emelkedett, s ezt a többletmunkát azonos létszámmal végzik. *A kongresszusi verseny eredményeként 2000 ponyvát javítottak meg terven felül.* Kiváló munkát végzett még a Tyereskova és a Kandó Kálmán szocialista brigád is. Az önköltség csökkentésében és a gazdaságos munkában ez a két brigád jár az élen.

A Központi Szertár belső munkamódszere is sokat változott félév alatt. *Megszervezték az úgynevezett lineáris szállítást.* Ennek az a lényege, hogy egy-egy meghatározott napon csak egy vonalra szállítanak. Ezzel a módszerrel *sikerült elérniük, hogy a szertár hibájából késés és anyaghiány nem fordult elő.* Mivel egyazon vonalról van szó, módszeresen előkészülhetnek a rakodáshoz, azonkívül a kocsiállásokat is csökkenteni tudták. Kocsitartózkodásuk a tervezett 4,5 óra helyett 3,06 óra volt. *Megszervezték az önkezelésű áruk vasárnapi rakodását is.*

Figyelemre méltó az a kezdeményezés is, mely szerint a XV-ös gépi számadóság raktárkezelője, táskájában a fuvarlevelekkel az országot járja, *s a helyszínen veszi át az árut, majd onnan diszponálja.* Eddig az volt a gyakorlat, hogy mondjuk a Szentesen feladott áru előbb a központi szertárba érkezett, ott kirakták, átvették, majd ismét vagonokba került, és küldték rendeltetési helyére. Ma ugyanezt — hogy az előbbi példánál maradjunk — Szentesről küldik el.

A szertárfőnökség elmondotta még azt is, *hogy a felajánlott 25 százalékos rakodólapos anyagmozgatást 30,1 százalékra teljesítették, s javult a rakodógépek kihasználása is.* Ebben annak is nagy része van, hogy a targoncavezető tanfolyam hallgatói sikeresen vizsgáztak, s azóta a gépeket szakszerűbben, nagyobb hozzáértéssel kezelik.

Társadalmi munkában

Utunk következő állomása a szomszédba, a *Ferencvárosi Szertárfőnökséghez* vezetett.

— *Kongresszusi felajánlásaink szorosan kapcsolódnak a szertár 1966. évi intézkedési tervéhez* — kezdte a beszelgetést *Kovács Péter* szertárfőnök. — *A vállalások nagy része a szakvonali munka pontos, maradéktalan elvégzését, az éves terv teljesítését, illetve túlteljesítését szolgálja. De nagyon sok számadóságunk vállalt a kongresszusi versenyben társadalmi munkát is.*

— *A VII-es számadóságon a szocialista címért küzdő Kun Béla brigád a kongresszus tiszteletére vállalta, hogy a számadóság területén lévő laktanyát kimeszelik és a kerítéseket is megjavítják* — vette át a szót *Ladányi Ferenc* szertárfőnök-helyettes. — *Vállalásukat már teljesítették.*

A szertárfőnökség kongresszusi versenyének félévi értékeléséből is érdemes kiragadni néhány példát.

A X-es számadóság dolgozói társadalmi munkában készítettek egy 12 rekeszes porfestő és egy 4 rekeszes szappantárolót, hogy az általuk kezelt anyagot jobban megóvhassák. *A IV-es számadóság Tyereskova szocialista brigádja vállalta a vashulladékkarámok kitisztítását. A vállalást már teljesítették.* A szertárfőnökség a műszaki kocsiszolgálat által leselejtezett kocsikból visszanyert ócska, de használható alkatrészek megmentésével 50 000 forint megtakarítását vállalta. Az eredmény: *június 30-ig 28 148 forintot takarítottak meg.*

Komplexbrigád-szerződés

A *szegedi rendező pályaudvar* harmadik negyedévi termelési tanácskozásán *Berényi József* állomásfőnök-helyettes értékelte az első félév munkáját, s megállapította, hogy az állomás dolgozói *élüzem szint felett dolgoztak.* Beszámolójában kitért arra is, hogy a harmadik negyedévben még több munka vár rájuk, hiszen az első félévhez viszonyítva 15 százalékkal növekedik a forgalom.

Kovács László forgalmi szolgálattevő és *Daróczi László* kocsimester hozzászólásukban kifejtették, hogy az eredmények javításához a vontatási szolgálattal szorosabb kapcsolatot kell tartani. *László Károly* műhelyvezető, aki az értekezleten a fűtőházat képviselte azt javasolta, kössenek komplexbrigád-szerződést, s ez biztosítéka lesz a közös, jó munkának.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Újabb vállalások születnek

A kongresszusi verseny jobb teljesítményre, gazdaságosabb, eredményesebb munkára ösztönzi a ferencvárosi szertár dolgozóit. *Azok, akik már teljesítették vállalásukat, újabb vállalásokat tettek. A VII-es számadóság dolgozói például vállalták, hogy péceli számadóságukon 120 méter hosszú kisvasút sineket fektetnek le.* Ezáltal könnyebbé és gyorsabbá válik az anyagmozgatás, a vagonok ki- és berakása.

A szertárfőnök-helyettes külön kis adminisztrációt vezet. Egy keményfedelű füzetben minden brigád, minden számadóság felajánlása megtalálható. Még a részteljesítéseket is számontartják. S ha kész a vállalás, akkor piros ceruzával a füzetbe kerül a teljesítette szó.

A főnökségnek eddig egy zászlós és két okleveles brigádja van, s ettől az évtől, a kongresszusi verseny sikerétől várják, hogy a többi négy brigád is elnyeri majd a szocialista címet.

Az eddigi eredmények mindkét szertárnál biztatóak.

(szerényi)

Tiszta kocsikat!

A vasúti kocsik tisztaságával, a kultúrált utazás feltételeinek megteremtésével a *Magyar Vasutas* már többször foglalkozott. Ezúttal is erről szólunk.

Az 5128-as sz. vonat *Budapes-Déli pályaudvarról* Dunaújvárosig közlekedik, majd onnan reggel 5117-es számmal a Délibe érkezik vissza. Pusztaszabolcsról nagyon sokan utaznak ezzel a vonattal Budapestre. S az utazóközönség gyakran panaszkodik amiatt, *hogy a kocsik piszkosak, szemetesek, s az ételmaradékkal telt tartályok is a takarítás hiányáról tanúskodnak.*

Véleményünk szerint a dunaújvárosi kocsitakarításnál nincs minden rendben. Helyes lenne ellenőrizni, hogy a szerelvény 4 órás ott-tartózkodása alatt mit csinál a kocsitisztító személyzet.

Molnár Ferenc
Bp.-Ferencváros

Vasutas arcok

Nagy forgalmú állomás. Nem kevesebb, mint *108 esztendős ez az állomás.* Valamikor a Balkán felé irányuló vasúti forgalom gócpontja volt.

Ha öreg is az állomás, az eredmények fiatalos munkalendületre vallanak. *A XVI. vasutasnap alkalmából harminchat dolgozót tüntettek ki a nagykanizsai vasútállomáson.* Közülük ötöt kerestünk fel, hogy bemutassuk őket, a munkás hétköznapok szerény katonáit.

★

A forgalmi szolgálattevő asztalán élesen berreg a telefon. *Kuzsner Ferenc* a másik hallgatót is füléhez illeszti. Arca nyugodt, megszokott dolog, hogy egyszerre két vonalon is intézkedik. Az egyiken a 2417-es gép bejárását rendeli el, a másikon a gépfordulót beszéli meg a fűtőházzal.

Kuzsner Ferenc forgalmi szolgálattevő mindössze harmincnégy esztendős. 1952. szeptember 6. óta dolgozik a vasútnál.

— Mit hozott ez a vasútnál töltött tizennégy esztendő az életében? — faggatjuk.

— *Nagykanizsán 1960 óta dolgozom* — mondja. — *Azóta minden esztendőben kaptam valamilyen kitüntetést.*

1961: Kiváló dolgozó oklevél; 1962: rendkívüli előléptetés. 1963: Kiváló dolgozó jelvény; 1964: Érdemes vasutas kitüntetés; 1965: rendkívüli előléptetés, és most az 1966-os.

★

Egy szűkre méretezett kis irodahelyiségbe kopogtatunk be. Itt dolgozik *Varga Sándorné* forgalmi átmeneztő, éppen 15 esztendeje. Korábban mint jegyvizsgáló, aztán kocsifelíróként tevékenykedett. 1964-ben őt is soron kívül léptették elő *most pedig a kiváló dolgozó oklevél és jelvény tulajdonosa lett.*

A szolgálat itt is 12/24 órás. — Nem nehéz ez egy családanyának?

— *Megszoktam már. Szeretem a vasutat, s most már könnyebb is a munkám. A lányom tizennégy éves, sokat segít a háztartásban* — mondja.

Varga Sándorné nemcsak jól dolgozik, de állandóan képezi is magát. *Öt szakvizsga van már mögötte.* Legutóbb az árupenztárosi tanfolyamot végezte el.

Zalán János tolatásvezető 25 éves. Magasba lendíti két karját, aztán a piros zászlóval köröket rajzol a levegőbe.

— Hogyan került ilyen fiatalon ebbe a felelősségteljes beosztásba?

— *Csak éveimet tekintve vagyok fiatal* — válaszolja —, *egyébként „öreg" vasutas vagyok. 1958 május 12. óta dolgozom a vasútnál. Mint vonatfékező kezdtem, majd kocsirendező, azután tolatásvezető lettem.*

— Mit értékel legnagyobbra munkájában?

— *A balesetmentes munkát* — mondja gondolkodás nélkül.

Az értékelésben ez a téma így szerepel: *„Az elmúlt esztendőben se tárgyi, se személyi sérülés nem volt."*

★

Bakonyi Lajos váltókezelő „rezidenciájából" belátni az állomás egész területét. Túlzás nélkül mondhatjuk — amit megerősített az állomás főnöke is —, hogy a legnagyobb figyelem ehhez a munkához kell. A rendelkezést telefonon kapja a forgalmi szolgálattevőtől. *A legkisebb félreértés, ernyedtség is végzetes következményekkel járhat itt. Idegfeszítő és felelősségteljes munka.*

1951-től dolgozik a vasútnál, nyolc évig kocsirendező volt. Később a szükséges szakvizsgák megszerzése után váltókezelő lett. Ebben a beosztásban is derekasan helytáll.

★

Varga László felügyelő, állomásfőnök immár harminc esztendeje, hogy felöltötte a vasutas-egyenruhát.

— *Az egyenruhát csak felvenni könnyű, levetni annál nehezebb* — jegyezte meg.

A vasút nála nem foglalkozást, megélhetési formát, hanem hivatást jelent, amivel egy életre jegyzi el magát az ember. Erre oktatja munkatársait is.

Varga László eredményes munkáját felettesei is elismerik. Csak egyetlenegy bizonyítékot jegyeztünk fel: *három kiváló dolgozó oklevél, öt jelvény, az érdemes vasutas és a szocialista munkáért érdemérem tulajdonosa.*

Szalai Zoltán

Nincsenek kevésbé fontos törvények

A tervfeladatok megvalósítása személyes ügye lett a vezetőknek és beosztottaknak egyaránt. A tervek következetes megvalósításától függ jelenünk és jövőnk alakulása. *Érthető tehát a tervtörvény végrehajtásáért kialakult személyes felelősségérzet.* Úgyszólván nincs szakmai, társadalmi, rendezvény, amelyen ne esne szó a tervtörvény valamely részletéről a hozzá fűződő népgazdasági és személyi érdekekről.

A tervtörvény azonban fontossága mellett sem egyedüli. Mellette számos, a tervvel összefüggő, a munkavállalók, a dolgozók jogait, kötelességeit tartalmazó, az üzemi és társadalmi, gazdasági életet szabályozó törvény van.

Egyes vezetők ezt nem veszik figyelembe, különbséget tesznek a törvények között. A tervek végrehajtásában dolgozó emberek javaslataival, észrevételeinek sorsával foglalkozó törvény számukra kevésbé fontos. *Nem hajtják végre a termelési tanácskozásokon elhangzó és bejegyzett javaslatok érdemi intézésére vonatkozó törvényeket sem.* Pedig ezek a külszolgálati főnökségekre, irányító és felügyeleti szervekre egyaránt kötelezőek. A javaslatok határidőre történő érdemi intézésének elmulasztása *nemcsak fegyelmezetlenség, hanem törvénysértés.* A javaslatok precíz nyilvántartása még nem minden, főként nem helyettesítheti elbírálásra és a válaszolásra vonatkozó törvényes rendelkezéseket. A Budapesti Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága nagyon helyesen a törvényes jogával élt, amikor kezdeményezte az e téren mulasztókkal szemben a fegyelmi eljárást. A dolgozókkal szemben adósok között persze nemcsak a helyi műszaki vezetők voltak, hanem az igazgatóság és a *Vasúti Főosztály* is. A szakszervezeti bizottság fellépése más helyeken is tanulságul szolgálhatna.

A döntőbizottsági ügyek iratait tanulmányozva, megállapítható, hogy a bizottsághoz fordulók panaszának, az esetek többségében helyt adnak a tárgyaláson. *Megállapítják, hogy elhamarkodott, indokolatlan, törvényellenes volt a vezetői döntés, azoknak a vezetőknek a döntése, akik előtt csak a tervtörvény lebeg,* de a végrehajtást biztosító dolgozók elégedettsége és törvényes joga alig ismert. Pedig a törvények ismerete és azok végrehajtása nemcsak az ügyvitelt teszi egyszerűbbé, de megelőzheti azt a bizalomszakadást is, melyet a hibás döntés okoz.

A munkáltatás rendje, a munkaidőre vonatkozó előírás is törvény. Végrehajtásának biztosítása a munkáltató szolgálati, vállalati vezetők kötelessége. Ahol nem tartják be, *félreérthetetlenül törvénysértésről kell beszélni.* Írott malaszt marad a törvényes munkaidő az *Építési Géptelep*, az *Autófuvarozási Főnökség* tucatnyi gépkocsivezetője számára éppen úgy, mint a járműjavító vállalatok egyes részlegeiben a tervidő utolsó dekádjában, amikor a korábbi anyaghiány vagy szervezetlenség miatt *„rávernek"* a munkára. Nem különb a helyzet néhány fűtőházban sem a heti pihenőnapok kiadását illetően.

A szakszervezet munkavédelmi felügyelői havonta többszáz műszaki kiírást adnak ki, különböző főnökségekre az üzemszemlék során feltárt hiányosságok határidős felszámolására. Nem egyszer a súlyos munkavédelmi mulasztások további ismétlésének megelőzésére *törvényes pénzbírságot is kirónak. Ilyenkor a mulasztó, a megbírságolt szolgálati vezető bürokráciáról, zaklatásról, sőt humanizmusról beszél és a bírság elengedését kérelmezi.* Pedig a mulasztásért, a törvénysértésért, amely az üzemegészségügy, a biztonságos munkáltatás, a dolgozók veszélyeztetése rovására történt maga is felelős.

Sokat lehetne példázni még arról, milyen törvények végrehajtása *nem kapott olyan rangot, mint a tervtörvény.* A vasút harmónikus fejlődése, a vasutasok szociális és tudati haladása a társadalmi fejlődéssel *törvényeink felelősséggel való végrehajtását követeli.* Ez csak segítené, ha a felügyeleti hatóságok a munkáltató vezetők elbírálásánál nemcsak a tervtörvény végrehajtására, hanem összes törvényeink együttes alkalmazására lennének tekintettel.

Nincsenek fontos és kevésbé fontos törvények, törvényes rendeletek. *Egyszerűen törvényeink vannak, melyek a közösséget és az egyes embert egyformán szolgálják.* Senki sem válogathat közöttük a végrehajtás során tetszése, szabad akarata szerint. *Végrehajtásuk felelősségteljes munkát, körültekintő figyelmet, hivatástudattal, munkaszeretettel, emberséggel együtt hordozott fegyelmet kíván minden szinten a gazdasági vezetőktől és mozgalmi szervektől egyaránt.* Ez nemcsak a mai elégedettség, de a holnapi boldogulás feltétele is.

Kovács János

Több mint felelőtlenség — életveszély!

A feküljáró helyett a kocsisorokon keresztül közlekednek Ferencvárosban

Az a szabálytalanság, amelyről e lap hasábjain szólunk, nem ismeretlen a ferencvárosi fűtőház dolgozói előtt. *Mindennap szemtanúi annak a veszélyes sétálgatásnak, amit néhány felelőtlen ember folytat az állomás kocsikkal, mozgó szerelvényekkel zsúfolt vágányain.* Pontosabban arról van szó, hogy egyes dolgozók kényelemszeretetből, nem a biztonságos felüljárón át közelítik meg a fűtőházat, hanem a kocsik alatt, és a kocsikon át közlekednek.

Meggondolatlanság?

Augusztus 12-én, délben mi is szemtanúi voltunk egy ilyen esetnek. Négy dolgozó, a 23-as villamosról jövet, azzal a felkiáltással, hogy *„nem maszunk mi olyan magasra"*, közvetlen a felüljáró alatt, a kocsisorokon keresztül ment a fűtőházba.

Mindezt a felüljáróról figyeltük, *s őszintén izgultunk értük, vajon sikerül-e szerencsésen átjutniuk.* Ezúttal sikerült. De amikor megszólítottuk őket, fölényesek és neveletlenek voltak, pedig értük, s érdekükben emeltünk szót. Ezt akkor nem értették, vagy nem akarták megérteni.

Kétszeresen is okunk van felhívni a figyelmet erre, hiszen augusztus 15-én már baleset történt. *Tyukodi Ferenc* fűtő a KÖZÉRT-be ment, de ő sem a felüljárót választotta, hanem a kocsisorokat. *Amikor az ütközőkön akart átjutni, lába megcsúszott, hátgernicével ráesett a csavarkapocsra, majd onnan a kocsisor alá került.* Ő maga sem tudja meddig feküdt ott, mert a fájdalomtól még gondolkodni sem tudott. Később azonban kimászott és — becsületére váljék — saját maga jelentette az esetet. Ebben az is közrejátszott, hogy munkáját nem tudta folytatni. *Tyukodi Ferenc élete annak köszönhető, hogy amíg ő a vonat alatt feküdt, a szerelvény nem indult el.*

Az ilyen könnyelmű, meggondolatlan cselekedetekért felelősséget kell éreznie mindenkinek, vezetőnek, beosztottnak és munkatársnak egyaránt. *Vajon a ferencvárosi fűtőháznál felemelte-e már a szavát valaki egy-egy életveszélyes séta láttán?* Azok, akik ezt a veszélyes „játékot" űzik, gondoltak-e arra, mi történik a családjukkal, vagy szüleikkel, ha egy óvatlan pillanatban bekövetkezik a tragédia?

Felelőtlen fiatalok

Az a fiatal, akit az említett eset után megkérdeztünk, így válaszolt: *„na és, akkor mi van, nem a főnököt viszik el a baleset miatt".*

Az igaz. De az is biztos, hogy ilyen választ csak felelőtlen, meggondolatlan emberek adnak, olyanok, akik nem számolnak tetteik következményeivel.

A napokban a szakszervezeti központ egyik munkavédelmi felügyelőjével kimentünk Ferencvárosba. Kísérőinkkel, *Kékesi Ferenc* munkavédelmi felügyelővel és *Sabján Kálmánnal*, a fűtőház termelési felelősével, sorra jártuk a fűtőház és a csomópont veszélyes helyeit. A látogatás tapasztalatai nem megnyugtatóak. A fűtőház, illetve az egész pályaudvar területén a közlekedés még közúti gépjárművekre sincs szabályozva. Gépkocsival nehéz és veszélyes bejutni a fűtőházhoz.

A fűtőház vezetői és a budapesti igazgatóság illetékesei *megnézték-e már, hogy mi módon rendezhetnék a balesetmentes közlekedést Ferencvárosban?*

A fűtőház részéről elhangzott ugyan egy olyan javaslat, mely szerint az állomás III., IV. vágánya közé a felüljáróhoz feljárót kell építeni, hogy az állomásról — mivel a személyvonatok a III., IV. vágányra érkeznek, az I. és a II. vágányon pedig rendszerint tehervonat áll — közvetlenül feljuthassanak a felüljáróra.

A kollektíván is sok múlik

Több éves javaslat ez, mi történt vele?

Tudjuk, hogy mindenre nem jut pénz, de most, amikor több tízmillió forintos költséggel folyik a fűtőház átépítése, erre is gondolni kellene.

Ami pedig a felelőtlen járkálást, a felüljáró kikerülését illeti, annak beszüntetéséért a kollektíva, a fűtőház és az állomás vezetői is sokat tehetnének. *Rendszeres ellenőrzéssel, s ha kell, szigorú intézkedésekkel meg lehet és meg is kell szüntetni a kocsisorok közötti közlekedést.*

Ez nemcsak lelkiismereti kérdés, hanem kötelesség is.

Szerényi József

Baleseti krónika

Július 31-én *Ferencváros és Bp. Soroksári út* állomások között a ferencvárosi bejárati jelzőnél elakadt a 971. sz. vonat. A kiküldött tológép kíméletlen rájárása következtében a vonat utolsó két kocsija kisiklott és a zárfékező is könnyebben megsérült. A baleset *Kovács IV. Lászlónak*, a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetőjének mulasztása miatt következett be.

Ugyanaz nap *Hernádnémeti-Böcs és Taktaharkány állomások* között a 4. sz. térközőrhelynél utolérés történt. A 2372. sz. vonat utolérte és *kíméletlenül beleütközött a 2364. sz. vonatba.* Az ütközés következtében *Holzapfel Tibor, Ferencváros honállomású vonatvezető életét vesztette, a 2372. sz. vonat mozdonyszemélyzete könnyebb sérüléseket szenvedett. Jelentős forgalmi akadály és anyagi kár keletkezett.* A vizsgálat szerint a balesetet Hernádnémeti-Böcs állomás forgalmi szolgálattevőjének mulasztása idézte elő, aki visszajelentés bevárása nélkül menesztette a 2372. sz. vonatot. Mulasztást követett el a 4. sz. vonatjelző őrhelyen szolgálatot teljesítő dolgozó is, aki a 2364. sz. vonat számára elmulasztotta a jelző kezelését.

★

Augusztus 5-én Debrecen állomás VII. sz. gurítóvágányára elgurított — a műhelyből kiadott — kocsi rögzítetlen rakoncája saruzás közben Fehér András összerakó kocsirendezőre zuhant. Nevezett a baleset következtében súlyos fejsérüléssel került kórházba.

★

Augusztus 5-én az I/3. sz. iparvágány kiszolgáló menettel történt tolatás közben, a Nagytétényi Vegyiművek területén, *halálos üzemi balesetet szenvedett Kajári József kocsirendező. A balesetet az okozta, hogy nevezett ráakasztás közben megbotlott és elesett.* Megállapítást nyert az is, hogy az M. 44034 psz. Diesel-mozdony pályakotrója, mely mindössze csak 4 cm-re van a sínkorona felett, jelentősen hozzájárulhatott nevezett elbotlásának. *Érthetetlen a pályakotrók átalakítására vonatkozó 7. szakosztályi rendelet végrehajtásában tapasztalható vontatottság.*

★

Augusztus 8-án Rákosrendező állomás új kihúzó vágányán elakadt a 975/a vonat. A segítségére kiküldött 411424 psz. tolómozdony olyan kíméletlenül járt rá a vonatra, hogy a zárfékeskocsi kisiklott és az ott tartózkodó Bányai József zárfékezőt fejsérüléssel kórházba kellett szállítani.

★

Augusztus 8-án, Győr állomáson *halálos üzemi balesetet szenvedett Selmeczi Lajos, 53 éves targoncavezető.* A baleset azért következett be, mert a villás-emelőtargoncát egy 80 méterrel távolabbi, felrakási helyre *gépkocsival, engedély nélkül, szabálytalanul és a teherelosztási elvek figyelmen kívül hagyásával szállították.* A tagonca, melyet még ki sem ékeltek, a rajtalevő targoncavezetővel együtt, szállítás közben megindult és lezuhant. Az eljárás folyamatban van.

★

Augusztus 12-én Kiskőrös állomáson halálos üzemi balesetet szenvedett Szentgyörgyi György állomási szénrámoló. A vizsgálat szerint nevezett szeszesitalt fogyasztott. Közrejátszott a balesetnél a tolatószemélyzet figyelmetlen szolgálatellátása is.

★

Augusztus 19-én, 22,12 órakor, *Nagytétény* és *Budapest-Albertfalva* állomások között, a 3. sz. térközőr őrhelynél, *a 1801. sz. gyorsvonat utolérte, és 38 km/óra sebességgel kíméletlenül beleütközött az előtte haladó 1077. sz. tehervonatba.* A baleset következtében 10 személy könnyebben megsérült, több vasúti kocsi megrongálódott. A mozdonyszemélyzetet a hatóságok őrizetbe vették. A kivizsgálás még tart.

★

Augusztus 22-én Szajol állomás XII. vágányára betoló 69. sz. vonat elütötte Szőllősi József 55 éves vágánygondozót. Nevezett a kórházba szállítás után belehalt sérüléseibe. A vizsgálat szerint a balesetet a tolatószemélyzet figyelmetlensége idézte elő.

A baráti vasutak életéből

Koreai Népi Demokratikus Köztársaság

Az amerikai imperialisták által kezdeményezett háború befejezése után *a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságban lázas ütemben láttak hozzá a károk helyreállításához, a népgazdaság fejlesztéséhez.* A távol-keleti országban különösen nagy gondot fordítanak a vasút korszerűsítésére. Ez, a sok hegyi terepet figyelembe véve nem kis feladat. Az utóbbi időben mégis kiváló eredményeket értek el. *Phenjantól, a Kínai Népköztársaság határánál levő Szinidju városig már korábban befejezték a villamosítást.* Ugyancsak befejezték a fővárostól északra haladó fővonalak és a Keleti-tengerpart mentén fekvő fővonalak villamosítását. *Az eddig villamosított vonalak hossza meghaladja a 700 kilométert.* A tervek szerint a közeli években a szállítások 65—70 százalékát villamosvontatással végzik.

Szovjetunió

Az új ötéves terv feladatai között szerepel a Magnüslak félszigeten és Kazahsztán nyugati területein áthaladó *7000 kilométer hosszúságú vasútvonal építése.* Már ebben az évben *Magnüslak-Makat* között átadják a forgalomnak az új 704 kilométer hosszú vonalat. A Szovjetuniónak ezen a területén *óriási jelentősége lesz az új vasútvonalnak.* Elsősorban az olajielőhelyeken kitermelt természeti kincsek elszállításában.

Csehszlovákia

Május első felében helyezték üzembe a szovjet határtól a kelet-szlovákiai kohókombináthoz vezető *90 kilométer hosszú, új széles nyomtávú vasútvonalat,* melyet a csehszlovák és szovjet vasútépítők közösen építettek. A széles nyomtávú fővonal, amely a *Barátság útja* nevet kapta, nagy szerepet játszik az új kohókombinát nyersanyaggal való kiszolgálásában. A vasútvonal építésével gyorsabbá és megbízhatóbbá vált a szállítás a két baráti ország között.

A vonal építése, a tervezéssel együtt mindössze két évet vett igénybe. Május 11-e óta a szállítmányok már átrakás nélkül közlekednek a szovjet határtól a kohókombinátig.

MITROPA Überall

A Német Demokratikus Köztársaságban az utasellátás gondja a MITROPA „vállain nyugszik". Nem véletlen, hogy ott ez a jelmondat járja: *„MITROPA Überall", vagyis MITROPA mindenütt.*

Pillantsunk be egy kicsit ennek a hatalmas, szerteágazó vállalatnak a munkájába.

A MITROPA 1917-ben alakult a Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen A. G. elnevezés alatt, hogy letörje és ellensúlyozza a CIWL *(a francia—belga Campagnie Internationale de Wagons Lits)* uralmát. A vállalat csakhamar megerősödött és nemcsak szép erkölcsi, de még szebb anyagi eredménnyel dolgozott.

Komoly törést csak a második világháború okozott munkájában. *1945-ben a vagonpark nagy része a dokumentációs anyaggal együtt nyugatra került.* Keleten csak a romos kocsik, a használhatatlan műszaki berendezések és kiégett árusítóhelyek maradtak. No és itt maradt a vállalat régi elnevezése a MITROPA. Ehhez a névhez kellett szinte a semmiből újat alkotni és mindent előlről kezdeni.

Egymás után tűntek fel a jellegzetes vörös színű étkező- és hálókocsik az NDK vasútvonalain. Egymás után nyíltak meg a pályaudvari éttermek és árusítóhelyek, hogy az emelkedő utasforgalom kulturált utazását biztosítsák.

1949-ben 12 pályaudvari étterem jelzi az újrakezdést és elindulnak az első étkezőkocsik, majd 1950-ben az első hálókocsik, melyeket egyre több követ.

1964-ben — egy kimutatás szerint — *már 343 pályaudvari éttermet, 79 étkezőkocsit és 75 hálókocsit üzemeltet a vállalat.*

S a jövő?

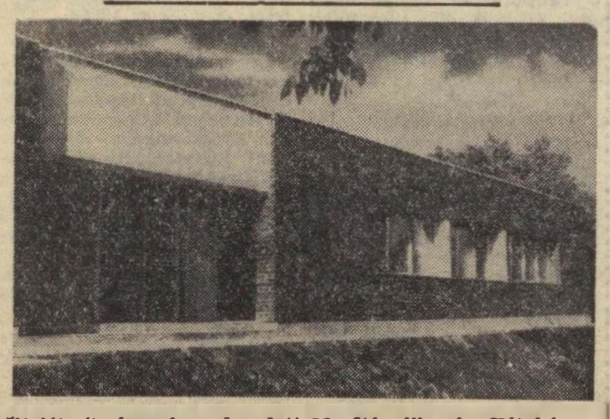
1970-ig 50 úgynevezett félétkezőkocsit (Halbspeisewagen) — *részben önkiszolgálásra berendezve* — állítanak be a belföldi forgalomba és a belföldi kiránduló és vasárnapi városnéző gyorsvonatokba. *A cél az, hogy a hagyományos étkezőkocsik a jövőben csak a hosszú belföldi és külföldi vonalakon üzemeljenek.*

Érdekes új szolgáltatás az étkező- és hálókocsi szolgálat a *NEPTUN Expresszen*, — mely *Berlin—Koppenhága—Berlin* között közlekedik. Ez a különleges szerelvény egy étkezőkocsiból és 120 személy befogadására alkalmas fektetős kocsikból áll, természetesen a megfelelő kényelemmel berendezve.

Ugyancsak érdekes a *drezda—várnai turistaexpressz* is, mely 2049 kilométert tesz meg egy útja alatt. Ez a szerelvény csupán *2 étkező és 6 hálókocsiból áll.* Az elkövetkező időben a C hálókocsi helyett 5 modern fektetős kocsit akarnak beállítani. A helyszám változatlanul megmaradna és a kieső kocsi helyett egy újszerű szalonkocsi beállításával akarják a hosszú utazást még színesebbé, élvezetesebbé tenni.

A pályaudvari éttermek rekonstrukciója is terv szerint halad. Sikereket értek el már eddig is a pályaudvarokon felállított automatákkal és ezt a szolgáltatást is tovább fejlesztik.

Kodolányi Ferenc



Új létesítménnyel gazdagodott Mezőtúr állomás. Két hónappal ezelőtt, június 15-én adták át az új domino-rendszerű biztosítóberendezés gépházát. Az új épületben egy műhely és zuhanyozóval ellátott mosdó is helyet kapott

(Tőzsér Ernő felvétele)

Sikerrel zárult az 51. Eszperantó Világkongresszus

Élményekben gazdag, méreteiben páratlan eszperantó világkongresszustól búcsúzott augusztus 6-án, a több mint 40 ország 4000 eszperantistája. *A vasutas rendezők, a többi rendezővel együtt, fáradságot nem ismerve, sokszor éjt nappallá téve dolgoztak a kongresszus sikeréért.* Nem hiába dolgoztak, ők is részesei voltak a nagy munkának, mely egy olyan nemzetközi megnyilvánulás sikerét mozdította elő, amelynek a különböző népek barátságának, személyes kapcsolatának elmélyítése volt az alapgondolata.

Két szakmai rendezvény

A kongresszusnak egyébként két vasutas jellegű programpontja is volt. Egyik, *szakmai kirándulás a Budapest — Debrecen — Füzesabony — Budapest útvonalon, míg a másik, szakmai előadás a Közlekedési Múzeumban.* A kirándulás alkalmával a mintegy 200 vasutas részvevő — külföldiek és magyarok egyaránt — a vonatban futómérő kocsiban, működés közben tanulmányozhatták a pálya és a kocsi adatait, miközben eszperantó nyelvű szakszerű ismertetést kaptak. A kirándulókkal együtt utazott *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a kongresszus egyik védnöke is. Rövid debreceni városnézés után, a Hortobágyra is ellátogattak a részvevők.

Másnap a *Magyar Közlekedési Múzeumban*, a közlekedésnek az emberi társadalomban játszott szerepét tárgyaló előadást hallgatták meg az eszperantista vasutasok, a kongresszusok történetében először a szakmai előadáshoz illő környezetben, mozdonyes vasúti kocsi modellek, a közlekedés fejlődését mutató kiállítási tárgyak, térképek, grafikonok között. Utána a múzeológusok a múzeum kiállításain vezették végig az erdeklődőket.

A szakmai rendezvényeken kívül jelentős részt vállaltak vasutas rendezőink az *Eszperantó Világbéke Mozgalom IV. konferenciájának* és az *Eszperantó Park* avatásának megszervezésében és rendezésében is.

Jól sikerült kirándulások

Az Eszperantó Park avatásán megjelent több mint 500 fönyi eszperantistát *dr. Bácskai István*, a Magyar Eszperantó Szövetség alelnöke üdvözölte, majd *Nikola Aleksiev*, az Eszperantó Világbéke Mozgalom elnökének avató beszéde után az I. ker. Tanács vb-elnöke, *Derső József* mondott beszédet. Az avatás alkalmával a békéért folyó együttműködés emlékére emlékkövet helyeztek el a parkban.

Igen fontos munkát végeztek vasutasaink a négy legnagyobb kirándulás megszervezésében és rendezésében is. E kirándulásokon mintegy 1500-an vettek részt. A kirándulók a *Dunakanyarba* a *Balatonhoz*, *Dunaújvárosba*, *Kecskemétre*, *Miskolcra* és az *aggteleki cseppkőbarlangba* látogattak el. A barlang hangversenytermében a *Debreceni MÁV Filharmónikusok* 65 tagú zenekara adott nagysikerű hangversenyt. A jólsikerült kirándulások szervezője, *Bálint Szilárd*, a budapesti igazgatóság anyagosztályának dolgozója volt.

A magyar esten, amely a kongresszus rendezvényei közül a művészi színvonalat tekintve a legkiemelkedőbbnek tekinthető, a KISZ táncegyüttese mutatott be magyar népi és cigánydalokat. *Madarász Katalin* és *Bojtor Imre* pedig eszperantó nyelvre fordított cigány és magyar nótákkal szórakoztatta a mintegy 4000 főnyi hallgatóságot, mely szűnni nem akaró, lelkes tapsssal jutalmazta mind őket, mind a Rajkó-zenekart.

Vendégek a vasutasklubban

A kongresszussal kapcsolatos események lezárását az augusztus 18-án megrendezett *klubest jelentette*, amelyen nagy számban gyűltek össze az eszperantista vasutasok a Vasutasok Szakszervezetének székházában levő klubhelyiségben.

Ezúttal több idegen vendég is megtisztelte klubunkat. *Dr. Bácskai István* köszöntötte a megjelent hazai és külföldi vendégeket, majd *Kristek Pál*, a Hungara Fervojista Mondo szerkesztőbizottságának titkára ismertette a 10. évfolyamában levő folyóiratot. Ezután a külföldi vendégek mondták el magyarországi tapasztalataikat.

Giuseppe Glauko Pompilio, a kongresszusok állandó titkára elmondta, hogy a most lezajlott kongresszus minden idők legnagyobb eszperantó kongresszusa volt. *A nagy erkölcsi siker jelentős mértékben a vasutas rendezők szakavatott és lelkiismeretes munkájának az eredménye is.* Köszönetét fejezte ki azoknak a vasutasoknak, akik szervező, vagy rendezői munkájukkal a kongresszus ügyét szolgálták és azt sikerre vitték.

Tel-Avívban már készülnek a következő eszperantó világkongresszusra. Addig azonban világszerte hazánkról, dolgozó népünkről beszélnek az 51. kongresszusról gazdag élményekkel hazatért eszperantisták.

K. P.

BHÉV kocsik főjavítása Debrecenben

A Debreceni Járműjavító Üzemi Vállalat kocsijavító osztályának termelési feladata ebben az évben bővült. *Az osztály a Budapesti Helyiérdekű Vasutak kocsijainak főjavítását kapta feladatul*, amely a műszaki és szakmunkás-gárdának egyaránt eddig ismeretlen munkát jelentett.

Az első két kocsi a napokban készült el, és futópróbáját Debrecen és Nyírábrány között tartották meg. Egy kocsijavítás ideje 8000 órát vett igénybe, és a javítási költség 450—500 ezer forint között van.

Munkájukkal elsősorban *Berki Mihály* szekrénylakatos szocialista brigádja, *Fórián Sándor* vázépítő lakatosbrigádja, *Farkas Ferenc* asztalos szocialista brigádja és *Kovács István* asztalosbrigádja tűnt ki.

A futópróbán szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy az 512-es és az 579-es számú kocsik javítása jól sikerült, és a debreceniek remélik, hogy a HÉV vezetői és az utazóközönség is elégedettek lesznek a főjavított kocsikkal.

Volosinovszki János

Még egyszer a tapolcai szeméttelepről

A tapolcai állomás szeméttelepéről a *Magyar Vasutas* egyik múlt évi számában már írtunk. Akkor ugyanis az újonnan épült konyha mellett volt a szemétdomb. Az írás megjelenése után áttelepítették a vízház és a telefonközpont épülete közé. Sajnos, ez a megoldás sem vált be, mert olyan rettenetes bűzt áraszt, hogy a környéken nehéz megmaradni.

Jó lenne, ha többszöri áttelepítés után, végleges helyre kerülne a szeméttelep és nem fertőzné a környék levegőjét. Ezt a megoldást sürgeti az egyre nagyobb mértékű idegenforgalom is.

Bognár Károly
Tapolca

Levelezőink írják

A kerékpártolvaj pórul járt

Június 27-én Kiskundorozsma állomáson *Harmat József* tartalékos szolgálattevő és *Nagy Lajos* tartalékos málházó arra lett figyelmes, hogy egy aznap feladott kerékpárról a névtáblát letörték. Erről az esetről telefonon értesítették a rendőrséget, s a gyors intézkedés során kiderült, hogy a feladó lopott kerékpárt adott fel, és az illető egy többszörösen büntetett, veszélyes bűnöző.

A Csongrád megyei Rendőrfőkapitányság bűnüldözési osztálya a két kiskundorozsmai vasutast éber szolgálatukért főkapitány-helyettesi dicséretben és 300—300 forint pénzjutalomban részesítette.

Benda Antal
Szeged.

Nem vesztette el lélekjelenlétét

Július 30-án *Székesfehérvár* állomás III. vágányára 9.55 órakor érkezett a 4922-es vonat. A II. és III. számú vágány peronja között levő Utasellátó büfénél több társával együtt *Potyondi Ferenc soponyai gépész is iszogatott.* Az említett vonat mindössze 6—7 méterre volt a társaságtól, amikor Potyondi hanyatt a vágányra esett. A peronon tartózkodók felsikoltottak, volt, aki oda sem mert nézni.

Halasi István, a székesfehérvári fűtőház dolgozója azonban nem vesztette el lélekjelenlétét, a vágányok közé ugrott és saját élete kockáztatásával Potyondit feldobta a peronra.

Ha Halasi István nem ilyen bátor, akkor ez az italozás halállal végződött volna, hiszen a vonat a gyorsfék ellenére is 10 méterrel meghaladta az esemény színhelyét.

Rajnyák Fábián

Jól dolgozik a MÁV-AKÖV komplex-brigád

A *Békés megyei Szállítási Tanács* július végén megtartott ülésén a MÁV és az AKÖV munkájával, a közös szállítási feladatokkal foglalkozott. A szállítási bizottság megállapította, hogy a MÁV és az AKÖV teljesítette azokat a feltételeket, amelyek feljogosítják őket a MÁV és az Autóbuszközlekedési Vezérigazgatóság vándorzászlójára.

Munkájuk nem könnyű, hiszen nagyon sok vállalat szombaton és vasárnap nem rakodik, és így a komplex-brigádra a hét más napjain nagy munka vár. Arra törekszenek, hogy a gépkocsik napi fuvaróra számát növeljék és a vállalatokkal közös egyetértésben a szombati és a vasárnapi rakodást is rendszeressé tegyék.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Szomjazó utasok

A 7414/a és a 7411-es számú munkásvonat hét végén a Nyugati pályaudvar és Hódmezővásárhely között közlekedik. A csaknem 5 óráig tartó úton *több ezer ember kénytelen szomjazni, mert az Utasellátó még kosaras felszolgálást sem tud biztosítani a munkásvonatra.* Ha egy-egy állomásra befut a vonat, sokszor 60—70 ember tolong a kút körül, hogy vízhez jusson.

Az Utasellátó gondolhatna ezekre a szomjazó emberekre is.

Vas István

4 millió forintot takarítottak meg

A *debreceni fűtőház* az első félévben élüzem szinten dolgozott. A gazdaságos vontató jármű felhasználásának tervét 128 százalékra teljesítette. Az üzemeltetési önköltséget 2,54 Ft-ról 2,48 Ft-ra csökkentették. Külön dicséretes az üzemanyag-megtakarításnál elért eredmény. Szénből 3202 tonnát, gázolajból pedig 1299 tonnát takarítottak meg. *Ennek értéke több mint 4 millió forint.*

A harmadik negyedévi termelési tanácskozásokon sok szó esett a IX. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaverseny eredményéről, a felajánlások teljesítéséről. A százelegytonna kilométer teljesítményt 116,6 százalékra teljesítették, a termelékenység növelésére tett felajánlásukat pedig 12 százalékkal túlteljesítették a fűtőház dolgozói.

Marosán Pál

Tervszerűbb vonatösszeállítást

Az orosházi kocsirendezők már több esetben panaszkodtak a délegyházi „kavicsszerelvények" összeállítása miatt. Az elegyet ugyanis nem csoportosítva küldik, hanem a hosszú szerelvényben elszórva, különböző helyeken van az azonos állomásra feladott küldemény.

Íme, egy példa a sok közül: 1966. július 1-én az 1678-as vonat 0.05 órakor érkezett Orosházára és a terhelési másolatból megdöbbenve szereztek tudomást, hogy a *Tótkomlósra, Battonyára és Orosházára* feladott kocsik a következőképpen voltak besorolva: Tótkomlós, Battonya, Orosháza, majd ismét Tótkomlós, Orosháza, Tótkomlós, Battonya, Orosháza, Tótkomlós következett.

A tervszerűtlenül összeállított vonatok sok bosszúságot és nagy munkát okoznak az orosházi aknak.

Nem lehetne ezeket a „kavicsszerelvényeket" tervszerűbben összeállítani?

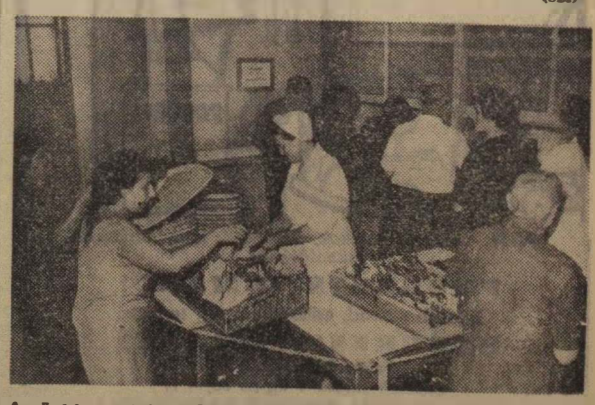
Sziládi Sándor

Önkiszolgáló rendszer a BVKH üzemi éttermében

Az elmúlt napokban önkiszolgáló rendszerre tértek át a BVKH üzemi étkeztetésénél. *Naponta 1300—1500 dolgozó már „szalagon" fogyaszthatja ebédjét.* Jól szervezett rendben megy a jegy leadása, kenyérvétel, az evőeszközök szárazdása szinte pillanatok alatt megtörténik, és a kiszolgáló pulton végigcsúsztatott tálca másodpercek alatt megtelik az utóbbi időben ízletesebbé és változatosabbá vált ételekkel.

Alig fél óra leforgása alatt rendszeresen közel 250 fő végez az étkezéssel. *Az egyébként 130 ember egyszerre történő étkeztetésére berendezett ebédlő zsúfoltsága megszűnt.* Az étterem tiszta marad, a terítők háromszor annyi ideig hagyhatók fenn, nem is szólva arról, hogy a kiszolgáló személyzet közel 3 órán át tartó nehéz fizikai megterhelése ilyen módon megszűnt, s két fő megtakarítható. Az augusztus 6-a óta szerzett általános tapasztalatok alapján *már elmondható, hogy a BVKH dolgozói nyertek az önkiszolgáló rendszer bevezetésével* — amint annak többször hangot is adtak — örülnek a változtatásnak.

(szi)



Az önkiszolgáló rendszer bevezetésével gyorsabb a kiszolgálás a BVKH üzemi étkezdéjében
(Kovács László felv.)

Üzemi kórház a járműjavítóban

Romániai tapasztalatairól nyilatkozik dr. Szebeni József igazgató főorvos

A szocialista országok egészségügyi együttműködésének keretében, nyolctagú küldöttséggel kéthetes hivatalos tanulmányutat tett a Román Népköztársaságban *dr. Szebeni József*, a Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet igazgató főorvosa.

— *A román egészségügyi minisztérium külföldi kapcsolatok osztályának meghívására küldöttségünk az egészségügy legkülönbözőbb területein, elsődlegesen szervezeti vonatkozásban végzett tanulmányt* — mondotta dr. Szebeni József. — *Az én feladatom az volt, hogy megismerjem a baráti ország kórházszervezési munkáját, a rendelőintézetek hálózatát, és a vasútegészségügy rendszerét. A kéthetes útból tíz napot Bukarestben, négy napot pedig Constancában és a világhírű tengerparti üdülőhelyen tanulmányoztunk.*

— Mit látott? Milyen tapasztalatokat gyűjtött a két hét alatt?

— *Mindenekelőtt el kell mondanom, hogy Romániában igen szervezett és fejlett az egészségügyi ellátás. Szinte valamennyi területen megteremtették az egészségügyi szolgáltatást.* Jártam Bukarestben, a II-es számú CFR kórházban, ahol a vasutasbetegeket gyógyítják. Megfordultam a CFR gyermekkórházban és poliklinikán. Az üzemorvosi hálózatot a grivicai járműjavítóban tanulmányoztam. Ez az üzem hatezer munkást foglalkoztat. *A járműjavító hatvan ágyas saját kórházzal és üzemi rendelőintézettel rendelkezik.* Megszervezték a körzeti orvosi ellátást. Minden kétezer munkásra számítva van egy-egy körzeti orvos.

Romániában — megállapításom szerint — *igen nagy gondot fordítanak a vasutasok alkalmassági vizsgálatára. Korszerű és bonyolult műszerekkel vizsgálják a mozdonyvezetők reflexét, hallását.* A gépek, műszerek komplex módon rögzítik a vizsgálatok eredményeit. A forgalmisták számára *„élő maketteken"* megelevenedik egy igazi vasútállomás képe. A miniatűr állomáson hat—nyolc sínpáron, különböző irányból közlekednek a vonatok. Az orvosok és a vasúti szakértők a forgalmistákra bízzák a bonyolult állomás menetirányítását. Idő zakonként ezzel a fejlett módszerrel állapítják meg a forgalmisták alkalmasságát.

Constancában megtekintettük az 1200 ágyas kórházkombinátot. Bukarestben hosszabb időt töltöttünk a Fundeni szívkórházban, amelynek Marinescu egészségügyi miniszter, neves szívsebész az igazgatója. *Itt abban a szerencsés helyzetben volt részem, hogy végignézhettem egy szívműtétet. A korszerű műtőben általában a sötétebb színek dominálnak. Az orvosok, műtősök fehér helyett halványkék, halványzöld és piros színű öltözetben dolgoznak.* A szívkórház másik érdekessége, hogy 25 ágyas reanimációs, vagyis újraélesztő osztályt hoztak létre. A műszerhalmazok között olyan betegek fekszenek, akiket súlyos baleset, vagy légzőszervi bénulás ért és közel járnak a klinikai halál állapotához.

Utunk utolsó állomása *Mamaia*, a festői szépségű tengerparti üdülőhely volt. A világhírű román *„Riviérán"* az egészségügyi hálózat igen fejlett formájával találkoztunk. Az üdülő területén nemzetközi poliklinika, balneótherápiai intézet működik. Nyolc körzeti orvos, húsz munkahelyes szakorvosi rendelő és mintegy negyven jól felszerelt elsősegélynyújtó állomás és mentőállomás áll készenlétben.

— Hogyan kívánják hasznosítani a kéthetes tanulmányi út tapasztalatait?

— *Az új Szolnoki MÁV Kórházat szeretnénk az Alföld egyik korszerű kórházává fejleszteni. Négy ággyal felállítjuk a reanimációs, újraélesztő-szobát és ezzel megteremtjük az első alapját az orvosi tudomány egyik fontos ágát. Terveink között szerepel a kórház poliklinika területi egységének kialakítása a MÁV egészségügyi szervezetének keretein belül. Ezenkívül alkalmazunk több szakmai és adminisztratív tapasztalatokat is* — mondotta befejezésül dr. Szebeni József.

Endrész Sándor

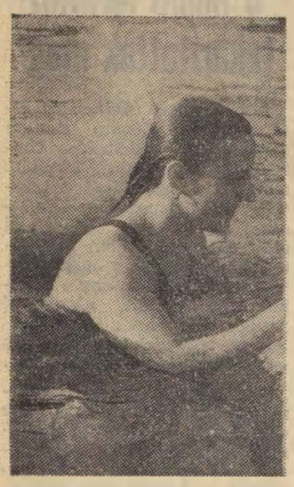
A BVSC-úszók Helsinkije a 67. magyar bajnokságon

Turóczy ezüstérmet szerzett Utrechtben

Még a párhuzamosan folyó *labdarúgó világbajnokság* sem tudta csökkenteni az érdeklődést a magyar úszóbajnokság iránt. Mint ismeretes — a toronyugró és a műugró győzelmekkel együtt — *a BVSC úszói pontosan 16 bajnokságot nyertek.* Éppen annyit, amennyit a magyar sport az 1952. évi Helsinki olimpián, amelyen a magyar úszósport fennállása óta a legszebb sikerét aratta.

Fölényes győzelem

A nemrégen véget ért 67. magyar úszóbajnokság négynapos seregszemléje az *utrechti úszó EB* felkészülés egyik jelentős állomása is volt.



Turóczy Judit (Hemző Károly felv.)

Ebből a szempontból is megnyugtatónak nevezhető a vasutas úszók kiváló szereplése. Nemcsak győzelmeket értek el, de — általában — jó időeredményekkel ütöttek célba. *Lenkei Ferenc* a 100 m-es mellúszásban és a 200 m-es vegyesúszásban *országos rekordot javított,* de kitűnő eredményeket ért el *Turóczy Judit* is.

A magyar bajnokság pontversenyében *a vasutasok fölényesen, 498 ponttal kerültek az első helyre,* a BVSC-t követő FTC-nek is csak 365 pontot sikerült szereznie. Még jobb, céltudatosabb munka körvonalai bontakoznak ki a BVSC-nél, ha figyelembe vesszük — és ezt nem lehet figyelmen kívül hagyni! —, hogy az országos bajnokságot követő serdülő és ifjúsági bajnokságon is a vasutas utánpótlásgárda bizonyult a legjobbnak, a legtehetségesebbnek. *A BVSC serdülők 319 pontos teljesítménnyel kerültek az erőlista élére,* az FTC 287 pontjával szemben. *Gyarmati Andrea, Nádori Katalin, Csinger, Erdélyi* már felnőttek Turóczyék, Lenkeiék mellé. A serdülőkorban levő *Máthé Mária* és *Kovács Edit* pedig felnőtt bajnokságot is nyert.

A siker kovácsai

Mindez a jó nevelőmunkát bizonyítja. A nevelőmunka fogalom mögött *ott áll a versenyzővel foglalkozó edző neve is.* A BVSC-ben ez a kép nagyon érdekes és — szokatlan. Három nő, *Székely Éva, Littomericzky Mária* és *Zsigot Irén* volt a kovácsa nemcsak a női, de a férfiversenyzők sikereinek is. A három női edző készítette fel a Szőnyi úti felnőtt és serdülő úszókat a 16 győzelmet hozó bajnokságra.

A „női uralomról" nevetve mondja Székely Éva:

— A jelek szerint egészen jól elviseli az egyesület és a szakosztály is a „női uralmat". Sikerünkben azonban — teszi hozzá — nem csupán szakmai okai vannak, hanem döntő szerepet játszik az is, hogy a vasutasszakszervezettől minden anyagi és erkölcsi segítséget megkaptunk a jó felkészüléshez.

Székely Éva nagyon meleg szavakkal beszél erről a támogatásról. A szép sikersorozat egyik legfontosabb részének nevezi az egyesület úszókollégiumát, amelynek létrehozásában és fenntartásában a szakszervezetnek döntő szerepe volt és van. Mint mondja, *a szakosztály érzi a gondoskodást, amelyet a szakszervezet részéről élveznek.* Nagyon jól esik a versenyzőknek, hogy *Szabó Antal* főtitkárral az élen a szakszerveezt vezető beosztású dolgozói rendszeresen kijárnak az edzésekre, a versenyekre. A szakosztály féltékenyen is vigyáz, hogy ezek a szálak ezután se lazuljanak meg, hogy a szervezett vasutasság a jövőben is a magáénak érezze a BVSC úszószakosztályát.

Már a jövőre gondolnak

Az augusztus 20—28. között megrendezett úszó Európa-bajnokság az év utolsó, nagy versenye volt. A BVSC válogatott úszói itt is megállták a helyüket. Jövőre még jobban szeretnének szerepelni a BVSC-úszók, eredményeiken még többet igyekeznek javítani, hiszen 1967. — az olimpia előesztendeje! — És az 1968. évi mexikói olimpián minél több BVSC-úszó szeretné — eredményesen — képviselni a Magyar Népköztársaság színeit.

Sok sikert kívánunk terveik megvalósításához!

(v. j.)

Bajnokságra tör a Füzesabonyi VSC

Két évvel ezelőtt balszerencsés körülmények folytán mondott búcsút a Heves megyei I. osztályú labdarúgó-bajnokságnak a *Füzesabonyi Vasutas SC.* Akkor a szakemberek úgy vélekedtek, hogy a jó képességű együttes egy év alatt visszavereksi magát a megye legjobbjai közé. Nos, a várt jó eredmény elmaradt, annak ellenére, hogy az FVSC két NB-s játékossal erősödött.

Hogy miért? Elsősorban azért, mert a füzesabonyi játékosok *első mérkőzéseiken lebecsülték ellenfeleiket, s ez a túl magabiztosság aztán megbosszulta magát. A másik ok: egyesek nem látogatták rendszeresen az edzéseket, és még szombaton este is mélyebben néztek a pohár fenekére...* Az ősszel aztán hiába hajrázott kitűnően a csapat — a tavaszi idényben könnyelműen elvesztett pontokat már nem sikerült pótolni.

Bravúros teljesítmény

A vezetőség újjáválasztó közgyűlés döntő változásokat hozott a sportkör és így természetesen a labdarúgó szakosztály életében is. *A vezetők — egyetértésben a sportköri tagsággal — kijelentették, hogy csak a szívvel-lélekkel játszó, sportszerűen élő labdarúgókra tartanak igényt.*

Turóczy János testnevelő tanár, a csapat egyik régi, lelkes játékosa, sok fiatal tehetséget toborzott a gimnáziumból, valamint az ipari-tanulóintézetből és az általános iskolákból. Az első csapat pedig *Zajácz Zoltánnal,* az Egri Honvédtől hazatért kitűnő csatárral erősödött.

A téli alapozást a helyi gimnázium tornatermében végezték, s már a kora tavaszi edzőmérkőzéseken sejteni lehetett, hogy a gárda jobban szerepel majd, mint az elmúlt évi bajnokságban.

A csapat igazolta a feltevéseket. *Az első hat forduló után 32:0-ás gólaránnyal, pontveszteség nélkül már jelentős előnyre tett szert a bajnoki táblázaton.* Ezután került sor Erdőteleken a megyei II. osztály rangadójára, ahol a vasutas fiúk idei legjobb játékukkal, nagy nézősereg előtt, 4:1 arányban győztek. E mérkőzés 80. percében rezdült meg első ízben a hálójuk!! Összesen 710 percig nem kaptak gólt a füzesabonyiak, *s ez a bravúros teljesítmény önmaga helyett beszél.* Ezután még két 3:0-as FVSC győzelem következett, majd a tavaszi idény utolsó fordulójában játék nélkül maradt az FVSC, mivel a Pétervására elleni mérkőzését OSN miatt elhalasztották?! Az egy hét kiesés aztán meg is látszott az együttes játékán, mert 2:1 arányban elvesztette a találkozót.

Jó a közösségi szellem

A füzesabonyiak azonban e kisiklás ellenére is bíznak abban, hogy megtartják első helyüket, és visszakerülnek a megyei I. osztályba. *Az őszi idény sorsolása kedvező,* hisz a második és harmadik helyezett csapatok Füzesabonyba utaznak majd.

A felnőtt csapattal párhuzamosan játszó *ifjúsági csapat is biztosan vezet a bajnokságban* veretlenül, mindössze egy pont veszteséggel!

Ami külön örvendetes: *az idén szemmel láthatóan javult a közösségi szellem és a fegyelem is.*

Szigetváry József



Ajtók, ablakok, játékok, kerítések, konyhabútorok mázolásához

PROGRESS-ZOMÁNC!

Gyorson szárad, csillogó fényes, tartós o

PROGRESS-ZOMÁNC!

Fehér 1 kg 37,60 Ft

Pasztell színek 1 kg-os 36,— Ft

FESSE—MÁZOLJA TÁRGYAIT SAJÁT MAGA! IGY OLCSÓBBI

Jogosan kifogásolták

A Zalaegerszeg és Zalalövő között közlekedő 2826-os sz. személyvonat egyik kocsijában július közepén ablaktörés történt. *Az üvegcserepeket és szilánkokat még július 25-én sem seperték össze.*

Az utasok, a könnyű kis vékony szandálban utazó nők jogosan kifogásolták a kocsitisztítók munkáját, hiszen a szétszórt üvegcserép könnyen felsérthette volna lábukat is.

Ez a kocsitisztítók nagyfokú figyelmetlenségére, a kocsitisztítás hiányosságára vall.

Markos József



Kiváló kocsimester

Gregori István kocsimestert, Rákosrendező állomás többszörösen kitüntetett dolgozóját mindenki Pista bácsinak ismeri, pedig csak 42 éves.

Gregori István több fiatalt tanított már meg a kocsirendezői munka fortélyaira. Azt mondják róla, *ízig-vérig vasutas.* Az elmaradhatatlan jelzőszálóval hóna alatt hol az egyik, hol a másik vágánycsoporton tűnik fel, intézkedik, irányít. S ha a helyzet úgy kívánja, kocsikat kapcsol össze, vagy saruzik.

Sokoldalú ember. A vasútnál 23 éve dolgozik. *Rákosrendezőn a Gregori család szinte összenőtt az állomás nevével.* Bátyját is innen nyugdíjazták. A kiváló kocsimester 1962-ben kormánykitüntetést kapott, a XVI. vasutasnap alkalmából pedig ötödször tüntették ki Kiváló dolgozó jelvénnyel.

Vas István

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és dolgozók figyelmébe ajánljuk:

33. számból: 114 298/1966. I/4. C. progresszív nyugdíjjárulék kirovásával kapcsolatos állásfoglalások.

HÍREK

Egy utas lemaradt

Álljanak meg...! Álljanak meg...! Egy nő lemaradt! — kiabálnak az utasok a prága—berlini gyorsvonatnál, miközben az haladt ki a Nyugati pályaudvarról. Egy középkorú nő, kezében csomagokkal sírva szaladt a vonat után. A vasutasok és az utasok szánalommal nézték a lemaradt utast.

— Biztosan külföldi — így az egyik.

— Németnek néz ki — mondja a másik

Valaki németül szólt hozzá — aztán egy másik csehül, majd románul, de az könnyes szemekkel sóváran bámult az egyre távolodó vonat után.

Már többen körülálltak, amikor felhangzott a kérdés magyarul: hová akart eljutni?

— Mátészalkára, hogy az ördög vigye el ezt a vonatot — bökte ki a nő jó izes szabolcsi magyarsággal.

Csend lett...

— Szerencséje van! — fordul feléje egy fiatal vasutas.

— Miért — kérdez vissza a nő ártatlan ábrázattal.

— Azért, mert nem érte el a vonatot. Ez ugyanis a berlini gyors volt...

— lyf —

— A magyar OSZZSD vasúti kocsik, amelyeket Győrben gyártanak, kitűnőre vizsgáztak az NDK-ban, a hallei nemzetközi forgóváz vizsgán. A kocsikat újabb vizsgálatokra Lengyelországba küldik.

— A csajági vasútépítkezések során egy oltárt találtak a földben, melyet a bor, és szőlő istenének emeltek a rómaiak, időszámításunk után a III. században. Az oltár közepén lévő szobor, serleget tart a kezében, mellette pedig két oldalt díszes emlékkövek állnak.

— Uj hőszigetelési eljárást dolgoztak ki a vasúti személykocsikhoz a Győri Magyar Vagon- és Gépgyárban, Szórópisztollyal poliuretánhabot visznek fel a kocsiszekrény felső oldalfelületére és menynyezetére. A poliuretánhab nemcsak hő, hanem hangszigetelő tulajdonsággal is rendelkezik.

— Eredményes munkát végeztek a kongresszusi versenyben a szolnoki járműjavító dolgozói. A kocsiosztály a fővizsgás kocsik közül terven felül 1 darabot, a futójavításos kocsik közül pedig 16-ot adott át a forgalomnak. A munkában a szocialista brigádok jártak az élen.

— A La Manche csatorna alatt tervezett alagút geológiai előmunkái befejeződtek. Az már bizonyos, hogy a szállítások az alagutban vonaton történnek majd. A szállítási idő 45 percet vesz igénybe. Az átkelés 30%-kal lesz olcsóbb mint hajón, az áruszállítás pedig 50%-kal.

— Átadták az 1000. 63 köbméteres űrtartalmú, ásványolajtermékek szállítására alkalmas négytengelyes tartálykocsikat a MÁV-nak, a Gyori Magyar Vagon és Gépgyárban. A következő években a győriek még további tartálykocsikat szállítanak.

— 42 szál vörösszegfűvel búcsúztatták nyugdíjbavonulása alkalmával munkatársai Ujj Ferenc uzsabányai felügyelőt. A 42 szál szegfű a megbecsülésben eltöltött 42 évi szolgálatot jelképezte.

— Tovább korszerűsítik Békéscsaba állomást, mert a megnövekedett árufurgalom ezt már sürgeti. Bővítik a rakodóteret és kikövezik a TÜZÉP-telep környékét is. Igy a tüzelőszállítás már könnyebb lesz. Két újabb rakodóvágány építését is tervezik, amelynek befejezési határideje 1969.

Megjegyezzük

Mint arról a napilapokban már értesülhettek olvasóink, Pécsett augusztus közepén rablógyilkosság történt, s a tettesek *Török Péter* 24 éves mozdonyvezető és *Boros Gábor József* 18 éves fékező, pécsi lakosok. A napilapokban megjelent hír némi helyesbítésre szorul, mivel a két gyilkos nem a MÁV alkalmazottja. hanem a pécsi uránércbánya dolgozója, s a bányavasúton teljesítettek szolgálatot.

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál, Volosinovszki János Debrecen; Benda Antal, Szládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Vas István, Molnár Árpád Budapest; Bognár Károly, Dancs József Tapolca; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Illés Gyula Pécs; Holló Istvánné Gyöngyös; Cseh Zoltán Szolnok; Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

★

Cserháti József Szeged; Csengődi Ferenc Siklós; Losonci Mihály Fegyvernek; Fokl István Budapest; Észrevételeiket illetékes helyre továbbítottuk.

A tervek már elkészültek...

Dunaújváros állomáson már 17 éve kiselejtezett kocsik képezik a fűtőház kocsijavító műhelyét, az új, modern felvételi épületétől nem messze, a II. és a III. vágány között.

Az országban egyedül a dunaújvárosi kohászati üzemben nincs kocsijavító műhely, pedig — a többi kohászati üzemekhez viszonyítva — itt fordul meg a legtöbb kocsi.

Az új kocsijavító műhely helyét már kijelölték, sőt a tervek is elkészültek. Reméljük, az építkezés sem késik sokáig.

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: Gáncs Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75.915.001—K 93

Szikra Lapnyomda

Tanévnyitás

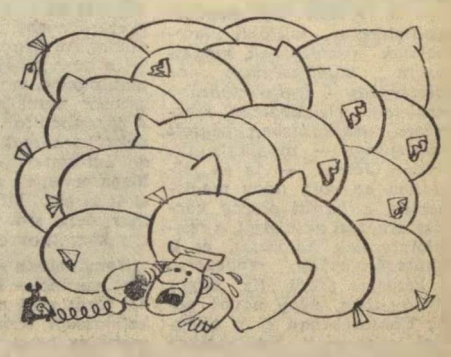


— Jöjjön ultizni, János bácsi.

— Nem lehet. Készülni kell az esti tagozatra.

(Pusztai Pál rajza)

Csúcsidő



— Jelentem, egy kissé megnövekedett az elszállítani való.

(Pusztai Pál rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM Ára 40 fillér 1966. SZEPTEMBER 17.

Júliusban 9 millió 713 ezer tonna árut szállított a vasút

Az első félévi kedvező eredmények után júliusban is jó eredményeket ért el a vasút. A jelentkező szállítási igényeket maradéktalanul kielégítette. A második félév első hónapjában

9 millió 713 ezer tonna áru került elszállításra, amely 100,65 százalékos eredménynek felel meg.

Ennek megfelelően az év első hét hónapjának összesített eredményei alapján az állami szállítási előirányzatot *100,85 százalékra teljesítettük.*

Kedvezően alakultak az üzemeltetésre legjellemzőbb műszaki-gazdasági mutatók is. *A tehervonatok átlagos terhelésénél elért 947 tonnás eredmény 12 tonnával haladta meg az előirányzottat.* A tehervonatok menetrendszerűsége 73,39 százalékos volt, ami 3,5 százalékkal jobb a bázis időszaknál. A bázishoz képest 3,9 százalékkal javult a tehervonatok utazási sebessége. Ennek ellenére a lemaradás a tervezetthez viszonyítva még mintegy 5 százalékos.

A vonóerő fajlagos teljesítménye az összes dolgozó mozdonyoknál 102,96, a vonali mozdonyoknál 103,28 százalékra alakult, ami kedvezőnek mondható.

A forgalmi utazó személyzet teljesítményei valamennyi igazgatóságnál meghaladják a célkitűzést. Az egy szolgálati órára eső teljesítmény *elérte a 3,8 vonatkilométert.* Ez az eredmény

az előirányzatnál 3,5 százalékkal, a bázisnál 6,7 százalékkal jobb.

A július havi eredmények alapján az igazgatóságok összteljesítményei az alábbiak szerint alakultak:

	Összteljesítmény	Jutalom
Budapesti igazgatóság	**100,89%**	—
Debreceni igazgatóság	**100,84%**	**60 000 Ft**
Miskolci igazgatóság	**101,37%**	—
Pécsi igazgatóság	**100,29%**	**60 000 Ft**
Szegedi igazgatóság	**101,54%**	**80 000 Ft**
Szombathelyi igazgatóság	**101,11%**	**79 000 Ft**

A budapesti és a miskolci igazgatóság a baleseti helyzet kedvezőtlen alakulása miatt jutalmat kapott.

A jugoszláv vasutasok nyerték a déli határállomások versenyének első szakaszát

Augusztus 26-án jugoszláv vasutasokat fogadtak Pécsett. Az igazgatóságon ekkor került sor a határállomások versenyének értékelésére. A megjelenteket *Kinczli József*, a pécsi területi bizottság titkára üdvözölte és méltatta a határállomások nemzetközi párosversenyének jelentőségét.

Murakeresztúr, Gyékényes és *Magyarboly* állomások 1965. december 14-én kötöttek szocialista szerződést *Kotoriba, Koprivnica* és *Beli Manastir* állomásokkal.

A párosverseny eddig elért eredményeit *dr. Szabó Tibor*, az igazgatóság vezetője értékelte.

— *Örvendetesen fejlődik a jugoszláv és a magyar nép együttműködése* — mondotta. — *A vasút nemcsak áruszállítási kapcsolatot jelent, de a vasúti sínek a baráti együttműködés acélszálaival is összekötik a két baráti országot. Jól dokumentálja ezt határállomásaink szoros együttműködése, szocialista versenye.*

Az igazgató a továbbiakban elmondotta, hogy a határállomások forgalma az utóbbi három évben másfélszeresére növekedett és magyar szempontból különösen nehéz feladatokat jelentett a tranzit forgalom zavartalan lebonyolítása. Ennek löketszerű jelentkezése ugyanis gyakran próbára teszi a határállomások dolgozóit. *Rámutatott arra, hogy a határállomások szocialista párosversenye eredményes, mert jól mozgósította a határállomásokon dolgozó vasutasokat a menetrendszerűség javítására, a gazdaságosabb munkára és előmozdította a vasutasok barátságának erősödését is.* A verseny első félévi időszakában határállomásainkon a bázis időszakhoz viszonyítva a belépő kocsik száma 30, a kilépőké 40 százalékkal növekedett. A személyszállításban is hasonló növekedés mutatkozik. Hazánkból és Európa más országaiból mind több embert vonzanak Jugoszlávia természeti szépségei, s onnan is sokan jönnek Magyarországra. Baranya megye különösen sok jugoszláv vendéget fogadhatott a mohácsi búsójárás és a siklósi várfesztivál idején.

A jugoszláv határállomások az első félévben jobb eredményeket értek el magyar versenytársaiknál. Gyékényes 5160 negatív pontjával szemben Koprivnicának csak 2192 negatív pontja volt. Murakeresztúr 8412 negatív pontjával alulmaradt az 5139 negatív pontos Kotoriba állomással szemben. Magyarboly és Beli Manastir a menetrendszerűségben versenyzett. Az előbbi 94,8, míg az utóbbi 93,7 százalékos eredménnyel zárta a verseny első szakaszát.

Így mindhárom vörös vándorzászló a jugoszláv vasutasokhoz került. Nagy örömmel vette át a vándorzászlót és a győztesnek kijáró tiszteletdíjat — egy-egy szép kerámiakorsót — *Krizsán Otmár* (Kotoriba), *Gregorki Dragutin* (Koprivnica) és *Horváth Gyula* (Beli Manastir) állomásfőnöke.

Bár a magyar határállomások közül egyiknek sem sikerült megelőznie jugoszláv versenytársát, de a jó eredmény ott sem maradt el. Munkájuk sokat fejlődött. *Különösen Murakeresztúr dolgozott jól, ahol az élüzem követelményeket is teljesítettek.*

A versenyben érdekelt valamennyi fél felszólalt. Hangsúlyozták, hogy még nagyobb lendülettel kívánják folytatni a versenyt és a kultúra, valamint a sport terén is szorosabbra fűzik kapcsolataikat.

L. J.

Csehszlovák vasúti filmnapok

A Közlekedéstudományi Egyesület szeptember 8-án és 9-én *csehszlovák vasúti filmnapokat rendezett* a Technika Házában. A filmnapokat *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Az első napon 12 forgalmi-kereskedelmi, illetve távközlő- és biztosítóberendezési, míg a második napon 14 vontatási, vasútgépészeti és egyéb filmet mutattak be. A Csehszlovák Vasutak műszaki fejlettségét, a vasutasok munkáját ábrázoló filmeket több százan tekintették meg.



Tarcal állomáson készül az új IV. vágány
Riport a 3. oldalon

(Visi Ferenc felvétele)

ELKÉSZÜLT A HUSZONÖTÖDIK

Miskolcon felavatták a vasút legnagyobb dominó-rendszerű biztosítóberendezését



Urbán Sándor szakosztályvezető a kezelőterem után a relétermet is bemutatta a vendégeknek *(Laczkó Ildikó felv.)*

Szeptember 1-én ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének *Miskolc—Tiszai* pályaudvaron az ország 25. dominórendszerű biztosítóberendezését.

Az ünnepségen megjelent *Fock Jenő*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, *dr. Bodnár Ferenc*, a Borsod megyei Pártbizottság első titkára, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára.

Fock Jenő elvtárs és kísérete, a délelőtti órákban megtekintette a *Szerencs—Nyíregyháza* közötti vonal felépítmény munkálatait is. A vendégeket *Urbán Sándor*, a 9. szakosztály vezetője tájékoztatta a vonal korszerűsítéséről. A látottakról Fock Jenő elvtárs elismerően nyilatkozott.

A különvonat délután fél ötkor érkezett vissza a Tiszai pályaudvarra, ahol *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes ünnepélyes külsőségek között

átadta rendeltetésének a 42 milliú forintos költséggel épült új biztosítóberendezést.

A létesítményt *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője vette át.

Ezután *Rödönyi* Károly miniszterhelyettes, az építkezésben kitűnt dolgozóknak miniszteri és vezérigazgatói dicséretet nyújtott át, majd az ünnepség résztvevői megtekintették az új létesítmény kezelőszobáját és jelfogó termeit.

Miskolcon a felszabadulás előtt VES-rendszerű biztosítóberendezés volt, amely a második világháború során elpusztult. A felszabadulás után az újjáépített állomáson egészen 1966. szeptember 1-ig *helyszíni állítású váltókkal bonyolították le a forgalmat.* A borsodi iparvidék erőteljes fejlődése azonban olyan nagymértékben növelte a szállítási igényeket, hogy halaszthatatlanná vált a tiszai pályaudvar korszerűsítése.

A biztosítóberendezés létesítéséről szóló döntés 1963-ban született, majd ezt követően megkezdődött az állomás vágányhálózatának és szigetperonjainak felújítása és átalakítása. Ezzel egy időben 1963-ban a *MÁV Vasúttervező ÜV* 3-as számú irodája a tervek készítését is elkezdte. A berendezés elektronikus részét 1964—65-ben a *Telefongyár gyártotta le.*

Ez az új dominóberendezés

az ország eddigi legnagyobb jelfogós villamos váltóállítású váltó- és vágányfoglaltságot ellenőrző, fényjelzős biztosítóberendezése.

A berendezésbe 114 fényjelzőt, 182 villamos váltóhajtóművet és 1 közúti sorompót építettek be. A váltók és vágányok f[illegible]altságát 232 szigetelt sínmező ellenőrzi.

A háromemeletes üzemi épület legfelső emeletén a berendezést kezelő asztalt helyezték el, mely tört síkú kezelőlappal és egyidejűleg 2 személy által is kezelhető gombelrendezéssel készült. *Méreteire jellemző, hogy 1924 dominókockát tartalmaz.* A berendezés kapcsolási folyamatait 147 jelfogó-ikerállványon elhelyezett, 10 400 jelfogó végzi.

Korábban átlag 5 percet vett igénybe egy-egy vágányút beállítása. Az új berendezés ezt a műveletet 30 másodperc alatt végzi el.

A kiviteleés során a 143 km hosszú kábelt *23 800* méter hosszú árokban fektették le és 2800 méter hosszban végeztek vágány alatti áttöréseket. A kábelszerelők 4600 km érhosszúságú kábelhálózat 26 000 kábel erét kötötték össze. A külsőtéri biztosítóberendezéseknél villamos váltó hajtóművet és közúti sorompót is felszereltek. A belsőtér biztosító berendezéséhez pedig a 147 jelfogó ikerállványon elhelyezett 850 jelfogó-egységhez 20 000 méter kábelt építettek be és a berendezésben 125 000 villamos érintkező működik.

A dominóberendezés szerelésekor korszerűsítették az állomás hangosbemondó hálózatát is. *A 109 hangszóróoszlopra 247 hangszórót szereltek fel* és elkészítették a hangszóró hálózathoz tartozó erősítőhálózatot és automatikát is.

A biztosítóberendezés a próbaüzem során az előírt követelményeknek megfelelt és ez a 25. létesítmény is ma már a biztonságos forgalmat szolgálja.

Szerényi József

Eredményes a kongresszusi verseny Hatvan állomáson

Hatvan állomás gazdasági és műszaki vezetői értékelték a kongresszusi verseny eddigi eredményeit.

A verseny sikerét az első féléves tervteljesítést nagyban segítette a turok közötti verseny. *Legjobb eredményt az I. túr érte el 106,9 százalékos tervteljesítéssel.* Második helyen a II. túr 101,92 százalékkal, harmadik helyen pedig a III. túr végzett 101,89 százalékkal. A rezsianyagok felhasználásánál 9749 forintot takarítottak meg az első félévben.

A kongresszusi verseny során *eredményesen dolgoztak a szocialista brigádok is.* Jó munkájukat nemcsak a terv túlteljesítése bizonyítja, hanem az is, hogy a brigádmozgalom egyre szélesedik, növekszik. *Míg 1965-ben 50 szocialista címért küzdő brigád* [illegible]*olgozott Hatvan állomáson, addig az 1966 első félévében ez a szám 61-re emelkedett.* 15 szocialista brigád több éves, jó munkája elismeréséül bronzplakettet, 4 brigád pedig ezüst plakettet kapott.

Itt szeretném megjegyezni, hogy a brigádok a plaketteket csak írásban kapják meg, pontosabban csak közölték velük, hogy méltók erre a kitüntetésre. Az ilyen hiányosság nem használ a szocialista brigádmozgalomnak.

A kongresszusi munkaverseny nemcsak a gazdasági tevékenységet, a terveljesítést serkentette, hanem változást hozott a munkafegyelemben is. *Míg 1965 első félévében a fegyelmi vétkesek száma 37 volt, addig 1966 első félévében csak 14 esetben kellett a fegyelmezés eszközéhez nyúlni.*

H. tvan állomás kollektívája a személyvonatok menetrendszerűségét az első félévben a 96 százalékos tervszámmal szemben 97,68 százalékra teljesítette. A tehervonatoknál pedig a kongresszus tiszteletére felajánlott 72,5 százalékos menetrendszerűséget 75,75 százalékra teljesítették. Ez 3,75 százalékkal jobb a tervezettnél. Kocsikihasználásban 103,36 százalékos eredményt értek el. Örvendetes az is, hogy az utazószemélyzet távolléti óráia az 1965. első féléévéhez viszonyítva 22 órával csökkent.

Szűcs Ferenc

Teljesítették az élüzem szintet

Kazincbarcika állomás dolgozói az első félévi munkájukat *élüzem szinten teljesítették.* Kocsitartózkodásnál *92,63 százalékot* értek el, a kocsikihasználási tonnatervüket pedig *102,46 százalékra teljesítették.* Az állomáson az első félévben baleset nem történt. Az eredményesebb munka érdekében a kereskedelmi szolgálat dolgozói vállalták, hogy szocialista címért küzdő brigádot alakítanak.

Behán Róza

A száz esztendős Mackó néni köszöntése

Azok a ráncok, melyeket arcára vésték az elsuhanó évek, épp oly soknak tűnnek, mint azok a napok, melyeket özv. *Mackó Kálmánné* erőben, egészségben megért. 1866. június 19-én született Nagydoboson, s ma már a 100. életévét is betöltötte.

Száz év. Még kimondani is sok, ezt a bűvös számot. S ő, a nagyon halkszavú, töpörödött kis anyóka, ezt a szép életkort szinte az elmúlt évekig végigdolgozta.

— *Anyám munkára nevelt. Sütés, főzés és takarítás, ez egy leány feladata* — emlékezik az anyai intelemre. — *S én, mint egyetlen gyermek, egy életre megtanultam ezt.*

Fiatalon árván maradt

Megtanulta, mert meg kellett tanulnia. Az élet, az arvák szomorú sorsa erre kényszerítette őt. *Egész fiatal volt, amikor anyját elveszítette*, s apja a nagyodobosi református tanító is, anyja halála után csak pár hónapig nevelhette őt, mert a gyilkos kór, a népbetegség, a tuberkulózis vele is végzett.

Azt a két sírt, ott a nagydobosi temetőben már rég eltüntette az idő, de Mackó néni szívében az emlékezést, a gyermeki hálát és szeretetet, a száz év sem szürkíthette el. Most is könnyes szemekkel beszél szüleiről.

17 éves koráig nagyanyja nevelte, majd cselédnek adta. Másokat szolgált mindaddig, amíg 1890-ben *Mackó Kálmán vasutas, a füzesabonyi osztálymérnökség irodakezelője feleségül nem kérte.* Az egyszerű emberek boldog életét élték, s bánatuk csak az volt, hogy gyermekük nem lehetett.



özv. Mackó Kálmánné
(Laczkó Ildikó felvétele)

29 évet éltek együtt amikor 1919-ben férje is meghalt. *Az akkor 53 éves asszony, hű maradt férje emlékéhez is*, vállalta a sorsot egyedül, mert Mackó néni teljesen egyedül maradt. Azaz mégsem! Három árva kisleányt nevelt, s becsülettel férjhez is adta őket. S azután, ismét egyedül maradt. Támaszra, segítségre soha nem volt szüksége. Sőt, most ebben a matuzsálemi korban is egy háromtagú családra — *Kocsis Sándor* nyugdíjas tanítónál lakik — ő főz. A lebencslevese utánozhatatlan, de ha kell, kapros túrósrétest is süt. Két évvel ezelőtt, 98 éves korában még vásárolni a piacra járt.

1000 forint pénzjutalom

Most itt ül Füzesabony állomás oktatótermében — idő is a vasúti felüljárón át gyalog jött el —, *ahol 100. születésnapján köszöntik.*

Váratlanul érte az ünneplés. Mackó néni ugyanis 1924 óta tagja a *Vasutasok Jótékonysági Országos Segélyező és Biztosító Egyesületének* és a kartonok egyeztetésekor az egyesületnél derült ki, hogy özv. Mackó Kálmánné 100 esztendős. *Az egyesület elnöksége, a nem mindennapi jubileum alkalmából, 1000 forint pénzjutalmat szavazott meg, amelyet Rábai Ferenc ügyvezető elnök és dr. Sziklai Jenő csoportvezető Füzesabonyban egy rózsacsokor kíséretében, ünnepélyes külsőségek között adott át.*

A meghatottságtól a szemét törölgeti. Eljöttek az ünnepségre az ismerősök, jó szomszédok, a párt, a szakszervezet képviselői is, hogy tiszteletel szorítsák meg az őszhajú, könnyes szemű nénike, munkától elfáradt, remegő kezeit.

(Szerényi)

Segített a szakszervezet

Blaskó Kálmán vezetőellenőrnek Kiskundorozsmán van családi háza. A ház előtt kis virágoskert, mögötte udvar, melléképületek, hátul veteményeskert gyümölcsfákkal.

A baj még ősszel kezdődött. A gyümölcsfák közt, a veteményeskertben akkor jelent meg a víz. Ekkor még senki nem gondolta, hogy komoly baj fenyegeti a családot, a családi fészket. Csak *Blaskó Kálmán figyelte gondterhelt arccal*, amikor egy-egy útról hazatért, hogy *mint foglal magának újabb és újabb területeket a talajvíz.* A kert felőli rész egyre jobban elnedvesedett, átázott. S aztán ami ezután történt, az szinte pillanatok alatt játszódott le. Egy hirtelen vihar, felhőszakadással, egy szörnyű roppanás *és a zajtalan éjszakában a kis ház kétharmada összedőlt.*

A ház helyreállítása komoly összegbe került. Volt ugyan megtakarított pénze, de a teljes befejezéshez még pár ezer forintra szüksége lett volna. Hova forduljon segítségért? Az OTP-hez? Igen. Bizonyára segítenének. De van már részlete, nemrég vásárolt televíziót, azt is fizetnie kell.

Az állomás szakszervezeti bizottságánál *Kasza Lajos szb-titkár jól ismerte Blaskó Kálmán helyzetét.* Azonnal intézkedett. S az eredmény: a megyei szakszervezeti bizottság javaslatára a *Vasutasok Szakszervezetének Központja 3000 forint gyorssegélyt adott a károsúltnak.*

Ez az összeg már elegendő a ház rendbehozatalára s a kiskundorozsmai családi ház ismét a régi otthon melegével fogadja a munkájából hazatérő Blaskó Kálmánt.

Köszönet érte.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Társadalmi munkája: nőfelelős



Fodor Mária munka közben
(Tőzsér Ernő felv.)

Fodor Mária Békéscsaba állomás tervellenőre, már kilenc éve az állomás szakszervezeti nőfelelőse, s tagja az SZMT nőtanácsának is.

Magáról nemigen beszél. A szerénység jól illik egyéniségéhez. Inkább a munkatársak beszélnek munkájáról.

Sokat tett már eddig is az állomás szociális helyzetének megjavításáért. Neki köszönhető, hogy a rokkantsági nyugdíjban élő *Gajdácsné* szociális otthonba került. Közbenjárására villanybojlereket kapott az állomás. Az már nem az ő hibája, hogy ezek a raktárban porosodnak és továbbra sincs a nőknek öltözőjük, mosdójuk.

1951 óta dolgozik a vasútnál. Ekkor lépett be a szakszervezetbe is. 1958-ban felvették a pártba. Jó munkájáért pedig már kétszer kapta meg a *kiváló dolgozó* kitüntetést, s legutóbb miniszteri dicséretben részesült.

Tőzsér Ernő

A szocialista brigádok példát mutattak

Debrecen állomás *Gépkarbantartó üzemrészében* a műhely dolgozói két évvel ezelőtt alakítottak három szocialista címért küzdő brigádot. *A brigádok a szerződésben vállalt kötelezettségeiknek eddig 100 százalékig eleget tettek.* Humanitásukról, munkatársi szeretetükről az alábbi kis történet tanúskodik.

A műhely egyik dolgozója, volt szocialista brigád tag, *Szabó Gergely asztalos*, rövid betegség után elhunyt. Még a betegsége előtt hozzákezdett családi háza építéséhez, ami a szomorú esemény miatt, sajnos, félbemaradt. A gépkarbantartó üzemrész dolgozói a szocialista brigádokkal közösen *vállalták, hogy a félbemaradt lakóház építését társadalmi munkával befejezik.*

A teljesen kész *lakóházat augusztus 8-án adták át Szabó Gergely özvegyének.*

Czeglédi Sándor



Az Atlétikai Európa Bajnokság idején nemzetközi sportvezetők találkozójára került sor szakszervezetünk központjában. P. K. Mathur az indiai vasutas sportszövetség elnöke és dr. Karl Kaiser az Európai Vasutas Sportszövetség főtitkára az indiai vasutas sportszövetségnek az USIC-hoz történő csatlakozását vitatta meg
(Hemző Károly felvétele)

A pártkongresszus tiszteletére...

Szob állomás dolgozói a IX. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat az első félévben túlteljesítették. A személyszállító vonatok menetrendszerűségénél a vállalt *96,1 százalékkal* szemben *97,8 százalékot*, a tehervonatok menetrendszerűségénél pedig a vállalt *88 százalékkal* szemben *91,4 százalékos teljesítményt értek el.* A kocsitartózkodást *4,6 százalékkal*, az átlagos vonatterhelési tervet pedig *2 százalékkal teljesítették túl.* A kollektíva vállalta még, hogy az állomás környékének rendbehozására *500 óra társadalmi munkát* fordítanak. Erre a munkára 558 órát fordítottak.

A munkában az *Április 4*, az *Ifjúsági* és a *November 7 brigád* tűnt ki. Jó munkájukért *Honti Pál* tolatásvezetőt, *Ocsevszki Ferenc* forgalmi szolgálattevőt és *Külvári János* tartalékost illeti dicséret.

T. F.

Túlteljesítették vállalásukat

A miskolci igazgatóság vontatási szolgálatának dolgozói, *a IX. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásukat* az első félévben *túlteljesítették.* Az egy dolgozó mozdonyra és az egy vonali mozdonyra eső száz elegytonnakilométer teljesítményük *6,6 százalékkal magasabb*, mint a kongresszusi vállalásuk. Az utazószemélyzet egy szolgálati órájára eső kilométerteljesítmény, a *102 százalékos vállalással szemben 103,9 százalékra* alakult.

Szinte hónapról hónapra emelkednek a teljesítmények. Bizonyítja ezt az is, hogy a július havi *száz elegytonnakilométer teljesítmény 3,4 százalékkal magasabb*, mint a májusi. Csökkentek a fajlagos üzemeltetési költségek is. Az előirányzott *5,09 forintos* fajlagos költség az első félévben *4,84 forintra csökkent*, s ezzel *8 millió forintot takarítottak meg.*

Fekete László

— Kiváló eredményt értek el a kongresszusi versenyben *Zalaegerszeg állomás dolgozói.* A tehervonatok terhelését 106,8%-ra, a kocsitartózkodást 95,5%-ra, a menetrendszerinti indítást 99,38%-ra teljesítették.

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

P. J. pályafenntartási dolgozó több szervhez írott levelében szóvá tette, hogy mivel kéthetenként szabad szombatjuk volt, a munkaszüneti napra járó díjazást azonban nem kapták meg. Ezt sérelmesnek találják annál is inkább, mivel korábban nem volt náluk szabad szombat, csak ez év nyarán vezették be. A bevezetéssel a helyben lakók nem értettek egyet, és most úgy érzik, megrövidítették, becsapták őket, mert az „ünnepi" bért elvonták tőlük.

Kérdése: *a munkaadó miért nem változtatta meg a munkarendet? Lehetett volna a munkát úgy átszervezni, hogy ne ünnepre essék a szabad szombat.*

A kéthetenkénti szabad szombatos munkarendet az építőipari jellegű munkahelyeken lehet alkalmazni azzal a céllal, hogy a távol lakó dolgozók részére a lakóhelyre, családjukhoz való utazásra legalább kéthetenként egyszer elegendő idő álljon rendelkezésre.

A heti 48 óra, illetve a két hétre jutó 96 óra törvényes munkaidőt azonban az ilyen munkarend mellett is le kell dolgozni. Ezt úgy oldják meg, hogy a közbeeső két hét alatt egyes munkanapokon 8 óránál hosszabb munkaidőt dolgoznak.

A MÁV építőipari jellegű munkahelyein is lehetséges a kéthetenkénti szabad szombatos munkarend engedélyezése, ha azt a dolgozók többségének távol lakása indokolja. *Az engedélyt a területi bizottsággal egyetértésben az igazgatóság vezetője adja meg.* Az ezzel kapcsolatos kérdéseket a Hivatalos Lap 1961. évi 9. számában (130 797/1960. I. 2.), továbbá az 1965. évi 2. (128 065/1964. I/6. D.) és az 1965. évi 12. számában (101 606/1965. I/6. D.) közölt rendeletek szabályozzák.

Az engedélyezett kéthetenkénti szabad szombatok menetrendjét előre *(egész évre)* kell megállapítani, és ettől eltérni semmilyen címen sem szabad. Nem lehet a kijelölt szabad szombatot megváltoztatni a munkaszüneti nap miatt, de még olyan címen sem, hogy sürgős munka jelentkezett.

Amennyiben valamilyen elháríthatatlan okból szabad szombaton mégis kell munkát végezni, akkor az e napon végzett munkáért *nem lehet másik napot kiadni (a szabad szombatot áthelyezni), hanem túlórapótlékkal felemelt munkabért kell fizetni.* Az első 8 órára 25%, a további 2 órára 50% és a többi órákra pedig 100% a pótlék mértéke, amely az alapbéren felül jár.

A Munka Törvénykönyve 66/B. §-a szerint: *„A munkaszüneti napért, valamint az e napon végzett munkáért díjazás jár."* Az Mt. V. 120. § ennek alapján rendeli, hogy a munkaszüneti napon a dolgozót megilleti átlagkeresetének annyi órára eső része, amennyivel rendes heti munkaideje megrövidült.

A P. J. levelében érintett dolgozók *rendes munkaideje nem rövidült meg a munkaszüneti nap miatt, mert a munkaszüneti napon már szabad szombatjuk volt*, és ezen a szombaton egyébként sem kellett volna munkát végezniük. Így a munkaszüneti napért — ilyen címen kiesett idő hiányában — *részükre díjazás nem fizethető.*

Baleseti ankét Dombóváron

Dombóvár állomás szakszervezeti bizottsága a balesetek megelőzése érdekében háromnapos ankétot tartott, *amelyen több, mint 300 vasutas vett részt.* Az ankét előadói foglalkoztak a már megtörtént balesetekkel, s elemezték azok főbb okait. *Szó esett a balesetek megelőzéséről*, a felvilágosító, tájékoztató munka szükségességéről.

A szakszervezeti bizottság ezzel a háromnapos ankéttal is a balesetmentes munkát kívánta segíteni.

Bódogh Mihály

HÉTKÖZNAPI TÖRTÉNETEK

Színhely a *Nyugati pályaudvar.* Egy fiatal anya sírva szalad az ügyeletes tiszthez.

— *Jaj Istenem! Jaj Istenem! Elveszett a Józsikám! Tessék segíteni!*

Ilyenkor hasznos dolog a hangos bemondó. Néhány perc múlva már szól is a telefon. Az ügyeletes rendőr jelentkezik.

— *Itt a gyerek, nyugtassák meg az anyát. Azonnal viszem az irodába* — mondja az őrmester barátságosan.

Az anya örül, s türelmetlenül vár. Közben nyílik az ajtó. A rendőr érkezik a gyerekkel. Az anya a gyerekhez rohan, de az előre nyújtott karjai elernyednek.

— *Ez nem az én kisfiam* — mondja szomorúan. Aztán újból nyílik az ajtó, és egy másik rendőr, egy másik legénykével állít be.

— *Ez az...! Ő az én Józsikám!* — kiált fel és kapja ölébe a gyereket. Az előbbi kisfiú nem érti a dolgot. Kis szemét befutja a könny. Bizalmatlanul néz a rendőrre, aki azzal vigasztalta, hogy megvan az Anyu. Csak akkor békül meg, amikor ismét nyílik az ajtó és az ő édesanyja is előkerül.

★

Csakúgy, mint máskor, ezen a napon is óriási tömeg várakozott a Varsó—Budapest—Várna között közlekedő gyorsvonatra. A helyből induló kocsik már zsúfoltak voltak, amikor megkésve egy öreg, vak nénike, kezében vezetőszíjon egy barna kutyával, segítséget kért.

— *Szíveskedjenek minket a várnai kocsihoz vezetni.*

A vasutas a vonathoz vezeti őket.

A helyzet nem volt egyszerű! A kocsik már tele voltak. Csak egy lehetőség látszott: *a vámosok fülkéje.* Igenám... De mit szólnak a vámosok? — Aztán elindultak. Elől a vasutas, utána a kutya, majd a nénike.

Előkerült a vámtiszt is.

A vasutas néhány szót váltott vele, majd birtokba vették a fülkét.

S búcsúzóul a kutya, minden kérés nélkül, jobb mancsait fogásra nyújtotta, először a vasutassal paralázott, majd a vámtiszttel. Azt már nem mondta, hogy köszönöm, de okos szemei ezt is kifejezték.

★

A nyár folyamán egyik legjobban igénybe vett vonat a constanca—bukarest—varsói gyors. Főleg lengyelek utaznak ezen, akik a Fekete-tengertől igyekeznek hazafelé. Gyakori eset az, hogy az útjukat megszakítva, néhány órát Budapesten töltenek. Az egyik napon aránytalanul sok lengyel várakozott a vonatra — főleg nők.

A jegyvizsgáló már ott sétálgatott a vonat mellett és sűrűn válaszolgatott a sok-sok kérdésre.

„Prosem Pán..." (Kérem, uram!)

— *Ez a vonat megy Varsóba? Azok a kocsik mennek Varsóba? Mikor indul a vonat?*

A jegyvizsgáló, aki konyított a lengyel nyelvhez, kielégítő válaszokat adott, közben meg-megnézegette magának a napbarnított sellőket.

Egyszercsak...

Egy igazi szláv szépség, feszes utazó nadrágban, vállán sporttáskával lépett elé. A fiatal vasutas túl előzékeny akart lenni és huncut mosollyal megelőzte a kérdést:

— *Na, szépség, hát te hová utazol?*

— Szépség...? Ezt nem fogadom el és még kevésbé a tegezést — válaszolt a lengyelnek vélt hölgy kitűnő magyarsággal. — De azt megmondhatná, hogy melyik a varsói közvetlen kocsi.

A jegyvizsgáló elvörösödött, torkán akadt a szó, s csak ujjával mutatott a varsói kocsira.

— gergely —

Megkezdődött a cukorrépaszezon

A vasút őszi szállításai közül egyik legjelentősebb munka a cukorrépa továbbítása. Csak egy adat: a harmadik és a negyedik negyedévben *országosan mintegy 3 millió 750 ezer tonna cukorrépát kell a MÁV-nak elfuvarozni.* Ebből a mennyiségből mintegy *1 millió 100 ezer tonna* a szegedi igazgatóság szállítási feladatai közé tartozik. September első napjaiban megkezdte a munkát a mezőhegyesi és a sarkadi cukorgyár. Ez azt jelenti, hogy a szegedi igazgatóság vasutasainak már augusztusban jelentős munkát kellett végezni, hiszen a segédanyagokat, a szenet, mészkövet, a pakurát már a kezdésre a gyárakba kellett juttatni. *Felkészült a szegedi igazgatóság a cukorrépa rakodásához is.* A gyorsabb, üzembiztosabb munkát 94 rakodógép segíti

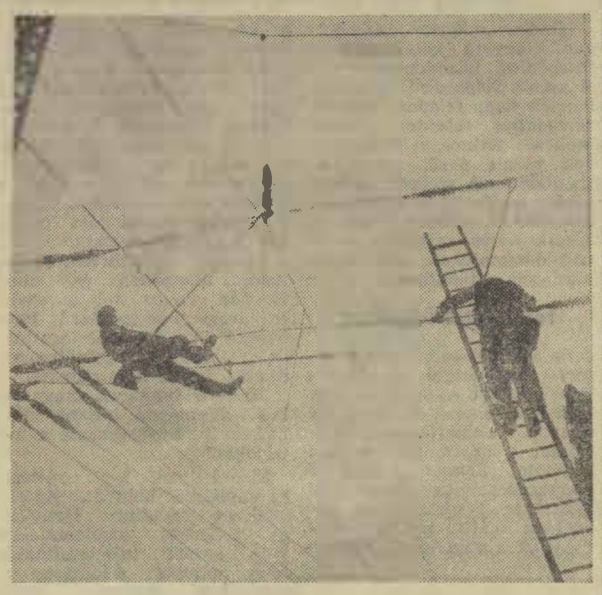
Sziládi Sándor

A felsővezetékesek vállalták:

december közepére befejezik a szerencs—nyíregyházi vonal villamosítását

A harmadik ötéves terv nagyszabású villamosítási programjának első szakaszán, a *Szerencs—Nyíregyháza* közötti vonalon a felsővezeték építésével egyidőben végzik a vonal teljes átépítését. Méreteiben, az eddigi beruházásokhoz viszonyítva, ez a munka kiemelkedő teljesítménynek számít. Annál is inkább, mivel *az építés határideje 1966. december 31.* Ez azt jelenti, hogy az 50 kilométer hosszú, egyvágányú vonalon egy év alatt kell elvégezni a villamosítást, a pálya- és az állomások vágányhálózatának átépítését.

Vajon hol tartanak a munkálatokkal? Sikerül-e a villamosított vonalat határidőre átadni a forgalomnak? — Ezekre a kérdésekre keresem a választ a legilletékesebbek, *Baltoni István* mérnök főtanácsosnak az 1. szakosztály főelőadójának és *Fodor Illés*nek, a KPM 3. sz. Beruházási Felügyelősége beruházójának társaságában.



Munkában a felsővezetékesek (MTI Foto Kácsor László felvétele)

A pályaépítők serényen dolgoznak

Szerencs állomásról indultunk útnak a felügyelőség terepjáró gépkocsiján. Elsőnek a közelben épülő alállomást tekintettük meg. *Az épületek még a nyár közepére elkészülnek.* Ezekben a napokban az alállomás csatornázási munkáit, a belső vakolást és a szerelési munkálatokat végzik az építők.

Néhány perces tartózkodás után tovább indultunk. *Szerencs és Mezőzombor között már feszül a felsővezeték.* Tarcalon, utunk következő állomásán viszont pályaépítőkkel találkoztunk. Az állomás vágányhálózatának átépítését a Miskolci Építési Főnökség dolgozói végzik *Pintér István* főépítésvezető irányításával. Az V. vágány már elkészült. A felsővezeték keresztfeszítő oszlopai is a helyükön állnak.

Tokaj állomás Tarcal felőli végében a Debreceni Építési Főnökség hidászait találtuk nagy munkában. *A régi 4 méter nyílású hidat 7 méterre bővítik. Serényen dolgoznak a pályaépítők is.* Az állomás teljes hosszában felbolygatták a régi vágányhálózatot. Az állomás bővítése során hat vágányt létesítenek, s a vonal többi állomásához hasonlóan, a személyvonatok fogadására peronokat képeznek ki.

Tokaj állomás felvételi épületének előterében találkoztunk *Fajkusz Imrével*, a felsővezetékesek művezetőjével. Egyik legrégibb ember a szakmában. 1948 óta minden felsővezeték-építési munkán részt vett. Ezen a vonalon is az ő emberei dolgoznak.

A felsővezetékesek többre is képesek

— Hogy állnak a munkával? — tettem fel a kérdést.

— *A nagyján, a nehezén már túl vagyunk* — válaszolta szerényen. — *Ha Rakamaz és Tokaj között megkapjuk a vágányzárat, egy hét alatt befejezzük a munkát és mehetünk tovább. Természetesen, ha lesz munkaterület. Az utóbbi hetekben ugyanis állandóan a pályaépítők sarkában vagyunk.*

— Befejezik-é az építést december 31-re?

— *Jóval előbb szeretnénk. A pártkongresszus tiszteletére vállaltuk, hogy december 15-ig befejezzük a munkát. Ha csak rajtunk múlna, még ezt a határidőt is előbbre tudnánk hozni. Szerelőink már úgy összekovácsolódtak, hogy többre is képesek, mint amennyit erre az évre a terv számunkra előírt.*

Tokaj után már mindenütt felsővezeték feszül a vágányok felett. Nyíregyháza és Rakamaz között csupán kisebb utómunkák vannak hátra. Kísérőim elégedettek.

— *Megítélésünk szerint a vonal villamosítási és korszerűsítési munkálatainak több mint 60 százalékát már elvégeztük* — mondotta Fodor Illés, miközben terepjáró gépkocsink Nyíregyházához közeledett, majd hozzátette: *Ez a munka is bizonyítja, menynyire fontos a nagy beruházások gondos előkészítése, körültekintő irányítása. Így sokkal szervezettebb az anyagbiztosítás, tervszerűbb az együttműködés, a kivitelezésben részt vevő szervek között.*

S hogy ez így van, abban nagy része van a 3. sz. Beruházási Felügyelőség irányító, szervező munkájának.

Visi Ferenc

Tízéves a hatvani villamos alállomás

1966. augusztus 20-án a *hatvani villamos alállomás jubileumához érkezett.* A 10 évvel előtti üres telken ma modern épület, modern berendezéssel, segíti a villamosvontatás munkáját.

A felügyelőség területe *Vámosgyörktől Gödöllőig* terjed. De ha üzemzavarról van szó, az alállomás dolgozói távolabbi területekre is kijárnak. Sokáig dolgoztak pl. *Ferencváros és Záhony állomások környékén is.* Az alállomás dolgozói 1959. óta élüzemszint felett dolgoznak.

1961-ben alakult meg az első szocialista címért küzdő brigádjuk, *s az első évben már elnyerték a címet.* A következő évben négy brigád alakult, s azt a célt tűzték maguk elé, hogy *elnyerik a szocialista üzemrész címet.*

A IX. pártkongresszus tiszteletére indított szocialista munkaversenyben első félévi tervüket minden tényezőnél az élüzemszint felett teljesítették. A munkafegyelemmel sem volt baj, s balesetmentesen dolgoztak.

Az üzem dolgozóinak magatartására, munkafegyelmére, jellemző, hogy már évek óta becsületboltjuk van, ahol mindenki saját magát szolgálja ki. *„Leltárhiányuk" még soha nem volt.* A becsületbolt havi forgalma mintegy *3000 forint.*

A 10 éves múltra visszatekintő villamos alállomás dolgozóinak ezúton is sikeres munkát kívánunk.

Szücs Ferenc

Vasútmodellező kiállítás

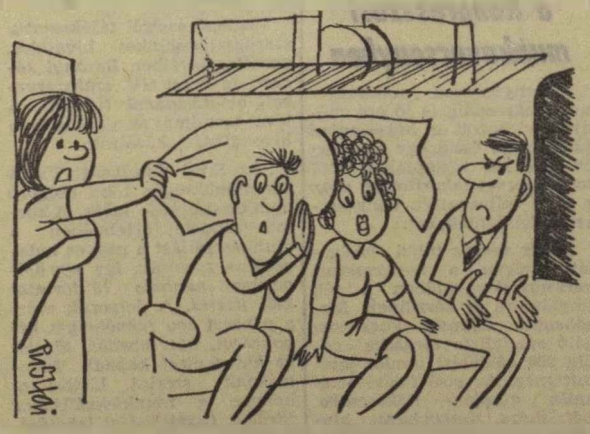
Október 4-én a Közlekedési Múzeum rendezésében érdekes kiállítás nyílik a városligeti vásár területén levő Akadémiai Pavilonban. *A Drezdai Közlekedési Múzeum anyagát mutatják be és ezzel összefüggően rendezik meg a vasútmodellező kiállítást.*

A Vasút Modellező Egyesület célja az, hogy minél több, egyenileg jól dolgozó modellezőket neveljen, akik nemcsak az új vasút terveivel, hanem a régi idők vasútmodelljeinek megszerkesztésével is foglalkoznak.

A vasútmodellező kiállítást minden érdeklődő figyelmébe ajánljuk, hiszen mindenki megtalálja majd azt a területet, amely neki megfelel, és talán a kiállítás nyomán majd növekszik a vasútmodellezők tábora is.

Puky Gáborné

ELSŐ OSZTÁLYÚ KISZOLGÁLÁS



— Még nyugodtan alhatnak, fél órát késünk. Én csak a védőhuzatot szedem össze, mert sietek.
(Pusztai Pál rajza)

Bevezették a pályafenntartási munkák minőségi premizálását

Évi 18 millió forinttal emelkedik a pályafenntartási munkások keresete

A pályafenntartási szolgálat vezetőit már régóta foglalkoztatta az a gondolat, hogyan lehetne a pályák állapotán gyorsabb minőségi javulást elérni úgy, hogy abban közvetlenül érdekeltek legyenek a munkások is. Sok elemzés, vita és részletkérdés tisztázása után *ez év első felében kísérletképpen a kiskunhalasi és a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségeknél bevezették az al- és felépítményi munkán dolgozók minőségjavító bérezését.* Eszerint a pálya állapotát kifejező nyomtáv, fekszín az irány, a túlemelés, a síktorzulás műszaki adatainak két mérés közti, 10 százalékos javulása esetén *a dolgozók személyi órabérükön felül negyedévenként általában 300 forint prémiumban részesülhetnek.*

A kísérlet sikerrel járt

A kísérletre kijelölt két főnökség műszaki vezetői a szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben kidolgozták a pályafenntartási szakaszokra vonatkozó részfeladatokat. A bevezetés előtt valamennyi műszaki középvezetővel, minden munkáscsapattal és vonalgondozóval ismertették a bérezés jelentőségét, a személyenként elnyerhető prémium feltételeit. A jobb minőségű munka nyomán *az előírt pályajavulás mellett minden pályamunkás évi 1200, a csapatvezető előmunkás pedig 1600 forint többletkeresethez juthat.*

A kísérleti időszak a második negyedév végén lezárult. Az eredmény nem maradt el. *Az ellenőrző mérések minden tényezőnél a célkitűzéshez viszonyított másfél, kétszeres eredményjavulásról tanúskodtak.* Nőtt a munka műszaki szervezettsége, a munkaidő kihasználása, javult a ledolgozott órák aránya és *megszűnt az igazolatlan mulasztás.* A munkáscsapatok minőségi szavatosságot vállalnak a hozzájuk tartozó vonalszakaszokért. A műszaki ellenőrző mérések után kifizették a prémiumot. A pályafenntartási szakszolgálat vezetői a tapasztalatok levonása után intézkedtek a prémiumos pályafenntartási munkáltatás országos bevezetésére.

Jelentős többletkereset

A prémiumot a mozgó pályafenntartási főnökségnél 25, masutt változatlanul a pályaméresek közti 10 százalékos javulás esetén fizetik ki. A minőségjavító fenntartási munkáltatás ilyen üteme mellett rövid idő alatt mindenütt elérhető a pályák utasításban megkövetelt műszaki állapota. Ezért a szakszolgálat vezetői úgy rendelkeztek, hogy a megkívánt végső minőségi értékhatárok elérése után a pálya utasításban meghatározott műszaki tűréshatárain belül tartása esetén is számfejtik a prémiumot. *Az eddigi norman felüli többletteljesítmény után járó keresetet is a minőségi tényezők teljesítése után prémiumösszeggel növelve fizetik ki.* Így a mostani bérezés elsősorban a minőséget, de vele együtt a teljesítmények növelését is ösztönzi.

A műszaki mérésekre félévenként kerül sor, de a munkaátvevés tapasztalatai alapján a pályafenntartási főnökségek az elérhető prémiumösszeg 40 százalékára negyedévenként előleget fizetnek.

Az al- és felépítményi munkán dolgozó előmunkások és pályamunkások minőségjavító premizálásával *13 ezer dolgozó évi 18 millió többletkeresethez juthat.* A fenntartási munka premizálásának országos bevezetése lehetővé teszi, hogy a pályafenntartás dolgozói jelentős többletkeresethez jutnak.

K. J.

Cél az élüzem cím megszerzése

A kaposvári vasútállomás dolgozói az első félévi szállítási tervüket *13 százalékkal túlteljesítették.* Ez a szám önmagáért beszél. Hiszen ilyen eredményt csak jó szervezéssel, összefogással, egymás kölcsönös segítségével lehet elérni. *Első félévi feladatuk teljesítése nem volt könnyű.* Nehézséget okozott az állomáson folyó építkezés, a dombóvár—gyékényesi vonal rekonstrukciós munkája, valamint a kaposvár—fonyódi vonal újjáépítése.

Eredményes a kongresszusi verseny is. A szocialista brigádok az állomás többi dolgozóival együtt vállalták, hogy a kongresszusi versenyben megszerzik az élüzem címet. *Az eddigi eredmények biztatóak. Az átlagos kocsiterhelést 0,91, a kocsitartózkodást 3,23, a kocsikihasználást pedig 1,68 százalékkal teljesítették túl.* A vonatok menetrendszerűségénél *11,56*, a vonatközlekedési tervnél *9,6 százalékkal* értek el jobb eredményt, mint amit a terv előír. Növekedett az áruszállításuk is. *Az elmúlt év első félévéhez viszonyítva ebben a félévben 12 248 tonnával szállítottak többet.*

Növekedett a fizikai dolgozók teljesítménye is. Az árumozgatás *9,4 százalékkal* volt jobb az előírt tervnél, s ugyanakkor *2,9 százalékkal* csökkent az önköltség.

A szállító felekkel és a társszolgálati ágakkal jó kapcsolatot alakítottak ki, s ez egyben záloga is az eredményes munkának. Ha a kaposváriak továbbra is ilyen jól dolgoznak, a várt eredmény nem marad el.

Bernhardt Rezsőné

Áprilisi tréfa augusztusban

A *Magyar Vasutas* augusztus 15-én megjelent számában *A kulturált utazás árnyoldalai* címmel foglalkoztunk a nemzetközi forgalom hiányosságaival. Alig látott napvilágot a cikk, a Nyugati pályaudvaron ismét bonyodalmat, felesleges munkát okozott a téves vonatelemzés.

Augusztus 18-án Sturovóból 565/b sz. alatt érkezett meg a 207 számú *Nord-Orient expressz* vonatelemzése, *melyben 25 kocsis, 100 tengelyes, 1100 tonnás vonat közeledéséről tájékoztatták a Nyugati pályaudvar dolgozóit.* Az elemzés nagy riadalmat okozott a pályaudvaron Senki sem tudta elképzelni, hogy hová fogadják a tengeri kígyó hosszúságú nemzetközi vonatot. Az is nyilvánvaló volt, hogy egy részben nem mehet tovább, ezért külön gépet és szakaszt kellett rendelni.

A Nyugati pályaudvaron minden illetékest mozgósítottak. Dicséretére válik a szolgálatban levő vasutasoknak, hogy a rendkívüli vonat továbbításához *percek alatt megérkezett a mozdony és kezében menetlevéllel egy vonatvezető is.* Mire a vonat feltűnt az állatkerti kanyarban, már mindenki a helyén volt.

A meglepetés ekkor következett be. A 17 kocsibol álló vonat ugyanis 76 tengellyel érkezett a Nyugatiba.

Ime, a helytelen vonatelemzés, amely ezúttal is felesleges munkát, bosszúságot okozott a vasutasoknak. Az ilyen elemzés még áprilisi tréfának is sok volna.

A kulturált utazást segítik

Németh Árpád állomásfőnök nemrég került Alsóörsre. Rövid ottléte alatt is eredményes, hasznos munkát végzett. Irányításával rendbe hozták az állomás környékét, a vízdaruk mellől a kiszórt salakot elszállították, és a sínközöket gyöngykavicsal díszítették. *Dicséretet érdemel az állomás egész kollektívája,* hiszen ezt a munkát, mely a kulturált utazást segíti, közösen, együttes erővel végezték el.

Kiss Lajos
Alsóörs

Osztrák vendégeink



Az osztrák delegáció szakszervezetünk központjában (Hemző Károly felvétele)

Augusztus 29-től szeptember 4-ig szakszervezetünk vendégeként hazánkban tartózkodott az *Osztrák Vasutasszakszervezet vezetőszintű delegációja.* A hattagú delegációt *Fritz Prechtl* elnök vezette. Tagjai voltak *Josef Füruveil, Max Süka, Erwin Kaiser, Theodor Bäcker* és *dr. Franz Lang.* A vendégek egyhetes tanulmányútjuk során látogatást tettek az Északi Járműjavítóban, a Ferencvárosi rendező pályaudvaron, a Budakeszi MÁV Tüdőszanatóriumában, megtekintették a Közlekedési Múzeumot és a Balatonhoz is ellátogattak.

A delegáció szakszervezetünk központjában is látogatást tett, ahol *Szabó Antal* főtitkár tartott részükre tájékoztatót szakszervezetünk felépítéséről, a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeiről. Fogadta a delegációt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Geréb Sándorné*, a SZOT titkára is.

A vendégek az egyhetes tanulmányút befejeztével elismeréssel nyilatkoztak a hazánkban látottakról, tapasztaltakról és 1967-re viszontlátogatásra meghívták szakszervezetünk vezetőit.

A DECEMBERI PÁRTHATÁROZAT NYOMÁN

Hathatósabb intézkedésekre, tettekre van szükség

Lapunk februári 1-i számában *Korszerű eszközökkel, korszerűtlen módszerekkel* címmel beszámoltunk a Keleti fűtőháznál január 18-án megtartott ankétról, amelyen a korszerű villamosmozdonyok és személyzetük munkaidejének gazdaságos felhasználása szerepelt a napirenden. A januári értekezleten *Szabó Antal* főtitkár javasolta, hogy fél év múlva térjenek vissza a napirendre.

A javaslatnak megfelelően augusztus 30-án a Keletiben összehívták az érdekelteket. Az ankéton megjelent *Szabó Antal* főtitkár, *Varga Jenő* a 7., *Tóth János* a 8. szakosztály helyettes vezetői, a budapesti igazgatóság és a szakszervezet budapesti bizottságának képviselői.

Mint az a fűtőház pártszervezetének beszámolójából kitűnt, *ma sem megfelelő a villamosmozdonyok üzemkészsége.* A fűtőházban a helyileg szervezett oktatás következtében javult a javítási és revíziós munkák minősége. *A járműjavítóba küldött gépek javításának azonban még mindig hosszú az átfutási ideje.* A kerékesztergályozásra műhelybe küldött gépek átfutásának ideje 22,3 nap, míg az újítás során a fűtőházban kikötés nélkül az azonos minőségű kerékesztergályozási munka ideje nem haladja meg az 50 órát.

Még mindig magas a szolgálati idő

A felsőbb szakvonali szervek képviselői által januárban kilátásba helyezett intézkedések ellenére *tovább növekedett a mozdonyvezetők és gépkezelők tűrhetetlenül magas szolgálati ideje.* Ennek is legfőbb oka a gépekkel és személyzettel a vonalon történő figyelmetlen, hanyag gazdálkodás. A fordán kívüli országerű villamosmozdonyok haszonkilométer teljesítményének 17—18 százaléka az elmúlt félévben is teljesítmény nélküli futás volt.

Február 1 és július 30 között közel 1000 szolgálati út teljesítménye: *60 000 haszonkilométer, 33 ezer kilométer gép és több mint 65 ezer kilométer rezsi menet.* Ez az összes szolgálati utak 5,5 százaléka, melyből több mint ötszáz alkalommal a legkorszerűbb gépekkel és személyzetükkel történt a laza gazdálkodás. *Katona Mihály* 10 órás szolgálatára eső 29, *Hatyáni Ferenc* 16 munkaórájára eső 7, vagy *Hoffmann Dezső* 17 órájára jutó 11 haszonkilométeres teljesítménye nem egyedülálló. Mindez nem fűtőházi gondatlanság, hanem vétkes vonali pazarlás miatt fordulhatott elő.

Varga Jenő szakosztályvezető-helyettes a januári értekezletről kapott információ és a most szerzett tapasztalatok alapján hangsúlyozta: *változatlan feladat a korszerű gépek teljesítményének növelése.* Varga elvtárs dicsérte a fűtőház vezetőit és kollektíváját, mert sok műszaki feladatot oldottak meg öntevékenységen a kicsi és hiányos javító bázis hatékonyabbá tételében.

Németh Ferenc, a budapesti igazgatóság IV. osztályának vezetője a vonatfordák betartása terén levő fegyelmezetlenséget és az üzemeltetés tapasztalatainak jobb hasznosítására hívta fel a két társszolgálat vezetőit.

A kölcsönös bizalom előfeltétele a jó munkának

Bodor László, a Keleti fűtőház főnöke az utasításszerű szolgálati vonali feltételeinek biztosítására, a balesetek tapasztalatainak következetesebb hasznosítására irányította a figyelmet. Majd az oktatás jelenlegi rendszerének módosítását, a gépállagnak megfelelő javító bázis kiépítését kérte és a javítóműhely építésének vontatottságát bírálta.

Tóth János szakosztályvezető-helyettes hangsúlyozta: *a két szolgálati ág szervezett együttműködése jelentősen csökkenthetné a magas szolgálati időt.* A szolgálati ágak dolgozóinak kölcsönös bizalma minden szolgálati helyen nélkülözhetetlen előfeltétele a jobb munkának. Mindenekelőtt azonban a menetidők és a menetrend iránti fegyelem javítását kell szorgalmazni, mert a jelenlegi rendszer mellett is lehet jobb eredményeket elérni.

A szakszervezet tiltakozik

A felszólalók számos példával bizonyították, *hogy nem történt kielégítő intézkedés a szakszolgálatok vezetői részéről sem a szolgálati idő csökkentésére, sem a korszerű vontatójárművek gazdaságos kihasználására. A győriek Pesten, a pestiek Győrben váltanak a villamosgépeken személyzetet.* Személyes tapasztalatból állították, hogy a miskolci igazgatóság vonalain jobb az irányító munka. Arra is figyelmeztették a felsőbb szerveket, hogy még a műszaki fejlesztés előtt gondoskodjanak a szakemberképzésről. Bírálták a munkaerő-utánpótlásban tapasztalható kapkodást.

A szakszervezet főtitkára a megoldatlan kérdésekre hívta fel a figyelmet, majd a szakszolgálatok irányító és végrehajtásban részt vevő dolgozóinak egyenrangúságáról, egymásra utaltságáról szólt. *Hangsúlyozta, hogy a szakszervezet nem járul hozzá a törvényes munkaidő rendszeres túllépéséhez. Felhívta a jelen levő szakszolgálati vezetők figyelmét, tegyenek eredményre vezető intézkedéseket a szolgálati idő csökkentésére. Ellenkező esetben a szakszervezet törvényes úton szerez érvényt a munkaidő betartásának.* A részvevők helyeslése közben javasolta, hogy a budapesti és a miskolci igazgatóság illetékes vezetői és szakemberei a Vasúti Főosztály vezetőivel együtt üljenek munkaasztalhoz, a jelenleginél eredményesebb üzemviteli együttműködés kidolgozása végett.

Az értekezlet tanulságai sem elhanyagolhatók. Egy megkezdett munkát eredményesen befejezni csak következetességgel lehet. Ebben pedig az üzemi szakosztályok sokkal többet tehettek volna. Az első megbeszélésen részt vevő vezetők jelenlétének hiányát is joggal kifogásolták az értekezlet részvevői. Bár néhány vonatkozásban vannak korszerűbb üzemeltetést célzó intézkedések, azonban a folyamat még nem zárult le, és minél előbb, minél több vonalon kívánatos a változás.

Nincs még minden rendben a vontatási szolgálatnál sem, *de a legfőbb most a vonali gazdálkodás javítása.* Ami elmaradt az év első hat hónapjában, azt a januári ígérethez híven most pótolhatják augusztus után.

Kovács János

Baleseti krónika

Augusztus 30-án *Mezőtúr* állomáson a 652. sz. vonattal történt tolatás során az állomás *Nagylapos* felőli végéről fékezetlenül elszalasztott 18 kocsiból álló kocsisor kíméletlenül ráütközött az V. vágányon álló vonatrészre. Az ütközés következtében *3 kocsi egymásra torlódott, két kocsi kisiklott.* Az egyik kisiklott kocsi a IV. vágányon álló személyvonat egy utasokkal foglalt kocsiját oldalára döntötte. Négy forgalmi vágány elzáródott. Személysérülés nem történt.

A vizsgálat szerint a balesetet a kiadott szóbeli utasítás megszegése és a felügyelet lazasága idézte elő. A vizsgálat még tart.

*

Szeptember 5-én *Nyírbogdány* állomásról *a forgalmi szolgálattevő engedélye nélkül a váltóőr által kiengedett pályamesteri motoros kiskocsi szembe haladt a 4671 sz. vonattal.* Az összeütközést a mozdonyvezető gyorsfékezéssel sem tudta megakadályozni. Személysérülés nem történt, a vizsgálat folyamatban van.

*

Szeptember 8-án Kökényesi kitérő és Újmajor megállóhelyek között kisiklott a *Göröcs Béla* pályamester által vezetett pályamesteri motoros kiskocsi. *Göröcs Béla pályamester halálos, Karácsondi János előmunkás és Krácser József vonalgondozó könnyebb sérüléseket szenvedett.* Az eddigi vizsgálatok szerint a kiskocsi kisiklását sebesség túllépése idézte elő. A vizsgálat még nem fejeződött be.

Emberéletet mentett a mozdonyvezető

Augusztus 16-án délután 18.06 órakor *Hugyag* vasúti megállóhely és *Szécsény* állomás között a vasúti sínek mellett levő padkán haladt kerékpárjával *Nagy József* abonyi lakos, aki a szécsényi állomáson teljesít szolgálatot. A Szécsény felé haladó 4248-as számú vonat közeledtekor a kerékpáron ülő *Nagy József* nadrágját becsípte a fogaskerék és a jobb oldali vágányra esett. Az arra közlekedő 375. számú mozdonyon szolgálatot teljesítő *Okolenszki László mozdonyvezető* kisebb porfelhőt vett észre. Jobban kihajolva a mozdonyból, *meglátta a sínen fekvő embert — gyorsan fékezni kezdett.* A lassan feltápászkodó *Nagy József* előtt két méterrel megállt a szerelvény, s csak a mozdonyvezető példamutató emberségén múlott, hogy a végzetes szerencsétlenség nem következett be.

Hangverseny a cseppkőbarlangban

A MÁV Debreceni Filharmonikusok *Rubányi Vilmos érdemes művész* vezényletével nagy sikerű hangversenyt adtak az aggteleki cseppkőbarlang impozánsan megvilágított oszloptermében.

A hangverseny végén ütemes taps köszöntötte a művészeket és azt a páratlan művészi élményt, amit ez a föld alatti hangverseny nyújtott. *A vendégek véleménye szerint az aggteleki hangverseny párját ritkítja Európában, s ezt a természeti adottságot jobban ki kellene használni.* Az aggteleki zenei fesztiválok nemzetközi eseménnyé válhatnának, s mivel a határon fekszik, a nemzetközi kapcsolatokat is szélesíteni lehetne. A szomszédos *Csehszlovákiában* közvetlen az aggteleki barlang közelében található a *Domica barlang* is, s így egy-egy ilyen zenei fesztivál alkalmával a csehszlovák barlangot is meg lehetne tekinteni.

Hogy *Aggtelek* fejlesztése idegenforgalom szempontjából indokolt, bizonyítja az is, hogy *szeptember 1-én megnyitották* a 14 millió forint költséggel épült *Barlang-szállót*, ahol 200 vendégnek nyújthatnak kényelmes szállást.

Hábel György

Gátlástalanul fosztogatták a vagonokat

Bíróság előtt felelnek tetteikért a társadalmi tulajdon megkárosítói

Minden magyar állampolgár alapvető kötelessége a társadalmi tulajdon védelme. *A vasút dolgozóira különösképpen nagy feladat hárul a társadalmi tulajdon védelmében.* Sajnos, a dézsmálások mégis évről évre ismétlődnek. A szegedi igazgatóság területén az elmúlt évben két állomáson, *Baján* és *Kecskeméten* brigádba tömörült dézsmálókat tett ártalmatlanná a rendőrség.

Fosztogatás brigádban

Baja állomáson *Temmer József* tolatásvezető és három tagú brigádja a lopásokat már 1963-ban elkezdték és egyre nagyobb vakmerőséggel folytatták. A másik tolatóbrigád vezetője, *Ferenc László* is megszervezett egy ilyen „brigádot" és Temmerékhez hasonlóan gátlás nélkül fosztogatták a vagonokat. Később a két brigád összefonódott. *Miután egymást váltották, előre jelezhették, hogy a nappali szolgálat ideje alatt milyen árukat raktak be, azok melyik vágányon állnak és milyen lehetőség kínálkozik a dézsmálásra.* Bevallásuk szerint 175 esetben nyúltak a társadalmi tulajdonhoz és ezzel 120 000 forint kárt okoztak a népgazdaságnak.

Hasonló eset történt Kecskemét állomáson is, ahol *Bognár János* tolatásvezető és három kocsirendező 1963 őszétől kezdve fosztogattak és a társadalmi tulajdonban 65 000 forint kárt okoztak.

Mi tette lehetővé, hogy a két állomáson hosszú időn keresztül folytathatták a lopásokat?

Első helyen kell említeni az ellenőrzés hiányát. Az ellenőrzés gyakran formális és teljesen rendszertelen volt. Ennek tulajdonítható, hogy mindkét állomáson *a lopásokból származó árucikkeket napokig, néha hetekig az öltöző szekrényekben tarthatták a kocsirendezők anélkül, hogy valakinek is feltűnt volna.* A brigádok tagjai szolgálati idejük alatt, hogy a lopott holmit hazaszállíthassák, elhagyhatták az állomás területét. *Ez sem tűnt fel senkinek!*

Közrejátszott az is, hogy nem sikerült kialakítani a dolgozók között olyan légkört, amely meggátolná a társadalmi tulajdon fosztogatását, illetve elősegítené a visszaélések gyors leleplezését. *A megkérdezett dolgozók mind arra hivatkoztak, hogy nem akartak spicliskedni, nem akarták „lebuktatni" dolgozótársaikat.*

Magasabb kereset bércsalással

A vagonfosztogatókon kívül egy csaló társaság is rendőrkézre került igazgatóságunk területén. Az 1965. évi májusi menetrendváltozás alkalmával *Kelebia—Subotica* állomások között közlekedő tehervonatok tranzitálását *Kiskunhalas* telepállomás létszámába tartozó 20 főnyi vonatkísérő személyzet vette át. *A határforgalomban közlekedő vonatok továbbításához a legképzettebb vonatkísérőket osztottuk be,* olyan dolgozókat, akik mind a szakvonali, mind a mozgalmi munkában élenjártak, az állomás vezetői ezért érdemesnek tartották őket a feladatok elvégzésére.

A jelenlegi vonatkísérői díjazás szerint a határforgalomban közlekedő vonatok díjazása a legkedvezőbb. Ezeket a vonatokat, ugyanis, függetlenül a vonat nemétől, *a legmagasabb, vagyis tehervonati (tolatós) kilométerpénz egységtételével számolják el.* Ezenkívül a külföldi tartózkodás idejét külön külföldi óradíjjal számolták el, valamint az értékes külföldi árut tartalmazó vonatok megfelelő átvétele, illetve átadása érdekében 2, illetve 1,30 órás fel-lejelentkezési időket állapítottunk meg. *A fentiek figyelembe vételével a tranzitálást végző vonatkísérőink részére 6—800 forintos, legális változó illetmény keresetet tudtunk biztosítani.* Ez a magasabb kereseti lehetőség sem elégítette ki őket, hogy még több fizetéshez jussanak, bércsalást követtek el.

Súlyos mulasztást követtek el

Az utazási naplókat utasítás ellenesen a határforgalomban nem a vonatokat továbbító vonatvezetők vezették, hanem a Subotica állomáson vonatátvevői szolgálatot végző négy vonatvezető, akik kihasználva a határforgalom adta lehetőségeket, valamint az érdekeltek részéről tanúsított laza ellenőrzést, a többlet változó illetmény biztosítása érdekében a tranzitálást végzők utazási naplóit nem a valóságnak megfelelően vezették. *Az utazási naplókba nem a leközlekedett vonatokat jegyezték be, hanem a vonatközlekedési törvben naponkénti közlekedőnek kijelölt vonatokról sablont készítettek és így az abban szereplő vonatokat minden esetben bejegyezték,* függetlenül attól, hogy közlekedett-e, vagy sem.

Sőt, ha a megfelelő időkitöltésre volt szükség, a nem közlekedő másodrészeket is előjegyezték. Így a legális 6—800 forintos változó illetmény keresetüket 1000, illetve egyes esetekben *1000 forint fölé emelték.*

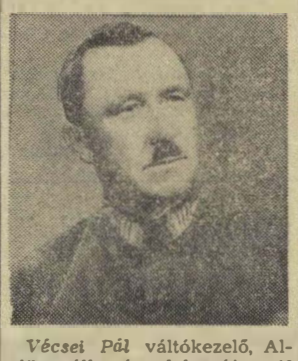
A helytelen gyakorlat kialakításához ebben az esetben is *hozzájárult az ellenőrzés elmulasztása.* Kiskunhalas állomás vezényelő tisztje helyszíni ellenőrzéssel felfedhette volna a csalást. *De súlyos mulasztást követtek el az utazási napló tulajdonosai is, mert nem kifogásolták a vonatátvevők által bejegyzett és a valóságnak nem megfelelő utakat.* Így vált lehetővé, hogy egyes dolgozók utasításellenes ténykedésükkel hat hónapon keresztül 2—3000 forintos többlet keresethez jutottak *s mintegy 70 000 forinttal károsították meg a népgazdaságot.*

Az ügy részletekig történő vizsgálata folyamatban van. A súlyos visszaélést elkövető dolgozók bíróság előtt felelnek tetteikért.

Tisztában vagyunk azzal, hogy az ilyen természetű problémák megszüntetése nem megy máról holnapra. Annak a lehetősége azonban megvan, hogy a tapasztalatok alapján előbbre lépjünk, az előidéző okok tanulmányozására nagyobb gondot fordítsunk és részletesen kidolgozzuk azokat a megoldási módozatokat, amelyek a bűnözések számának csökkentését jelentik.

Dr. Susla János

40 ÉVE A VASÚTNÁL



Vécsei Pál váltókezelő, Alsóörs állomás dolgozója, 40 évi szolgálat után nyugdíjba vonult. *1945-től szakszervezeti tag,* s 8 éven keresztül munkavédelmi felügyelő is volt. A balesetek elhárításáért, megelőzéséért nagyon sokat tett.

Tiszta, akár a szanatórium

A békéscsaba—kötegyáni vonalon levő *Szanatórium megálló* tisztaságára valóban illik ez a jelző. Az ott dolgozókat dicséret illeti a rendért, a tisztaságért és azért, hogy munkaidejükön túl, társadalmi munkában is csinosítják szolgálati helyüket. Az állomás forgalma, nem is kevés. *Egy-egy beteglátogatói napon 150—200 utas is leszáll,* hogy a közeli tbc-szanatóriumban levő hozzátartozóikat meglátogassák. Az utasok kivétel nélkül megelégedéssel beszélnek a tisztaságról.

A megállóhely kollektívája a pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy a vasút mindkét oldalát parkosítják. Szükséges ez a munka azért is, mert a tavaszi árvíz jelentős károkat okozott a pályatesten.

Boldizsár Gyula

Jó eredmények a kongresszusi munkaversenyben

A kongresszusi munkaverseny már eddig is jó eredményeket hozott *a békéscsabai fűtőháznál.* Csak egy adat: az év első hét hónapjában *4317 tonna szenet takarítottak meg,* s ezzel teljesítették kongresszusi felajánlásukat.

Békés megye többi szolgálati helyén a kongresszusi versennyel egyidőben a téli forgalomra is készülnek. *Mezőhegyes* állomás kocsivizsgáló szocialista birgádja eddig 200 gőzfűtési tömlőt javított meg. Az első félévi értékelés alapján *Békéscsaba, Lökösháza, Kétegyháza, Murony, Dévaványa és Mezőhegyes* állomások élüzemszinten teljesítették tervfeladatukat.

B. Gy.

Egy éve piszkos lepedőn

Meglepő esetről tájékoztatta szerkesztőségünket hivatalos, pecsétes levélben *Baranyi József, az Ercsi GV. szakszervezeti bizottságának titkára.* A levél tartalmát az alábbiakban kivonatosan közöljük.

„Az Ercsi Gazdasági Vasút üzemfőnökségén több dolgozó munkásszálláson lakik. A kormányrendelet értelmében a munkásszállást a négyes kategóriába sorolták, így *egy dolgozónak havonta 75 forintot kell fizetni.* A dolgozók ezért a pénzért *egy fekvőhelyet, két pokrócot, két lepedőt, tüzelőt és hideg vizet kapnak.* Tudomásunk szerint biztosítani kellene a munkásszálláshoz *fürdési, tisztálkodási lehetőséget is.* Ami e levél megírására kényszerített, az az a tény, hogy a dolgozók lepedőjét nem kéthetenként cserélik.

Amikor szakszervezeti bizottságunk megvizsgálta a munkásszálláson lakók helyzetét, megállapította, *hogy 1965 december óta nem cserélték a dolgozók lepedőjét.* Erre a súlyos hiányosságra felhívtuk *Juhász József* főpályamester figyelmét, aki azzal érvelt, hogy szekrényben van a tiszta lepedő, miért nem mennek a dolgozók érte. A munkásszállás lakói azt vallják, hogy már több esetben kértek tiszta lepedőt, de nem kaptak. *A lepedő cserélése augusztus 23-ig, a levél megírásának napjáig még nem történt meg.* Ezúton kérjük szíves intézkedésüket."

A leírtakhoz nem kell kommentárt fűzni. Mindenesetre az illetékesek többet törődhetnének a munkásszállás lakóival. Ez több mint kötelesség!

A kollektíva segítségével

Hogyan szervezték meg a dolgozók beiskolázta tását a Nyugati és a Keleti pályaudvaron

A tanév kezdetével a vasutas dolgozók is beültek az iskolapadokba. Az elmúlt tanévben a 15 szolgálati helyen szervezett üzemi általános iskolában 721, a területi iskolákban 400, a középiskolákban 640, egyetemen és főiskolán pedig több mint ezer budapesti vasutas tett vizsgát. A szakszervezeti bizottságok irányításával, a legtöbb szolgálati helyen hetekig szorgosan munkálkodtak az idei tanév előkészítésén is. A fő cél: *növelni az általános iskolákban tanuló dolgozók számát. Hiszen még több mint 10 ezer, ötven év alatti budapesti vasutasnak hiányzik a nyolc általános iskolai végzettsége. Ebből több mint 7 ezren 45 évnél fiatalabbak.*

A felnőtt oktatás szervezésében az előző évekhez viszonyítva nincs sok változás. *A szervező munkában az oroszlánrész a szakszervezeti bizottságoké.* A szolgálati főnökök és középvezetők még nem mindenütt támogatják kellően a felnőtt oktatást, de az azonos adottságú szolgálati helyeken sem dolgoznak egyenlő szorgalommal a szakszervezeti bizottságok.

Közös erővel

A *Nyugati pályaudvaron* évek óta sokat tesznek a dolgozók továbbtanulásáért. *Az utóbbi hat év alatt, több mint 1200-an vizsgáztak sikeresen a szakszervezeti bizottság által szervezett helyi, üzemi általános iskolában.*

Az öthónapos tanfolyamokon évente két osztály anyagából vizsgáznak. Ebben az évben augusztusban 50, februárban 70 dolgozó vizsgázott. Eddig 40-en jelentkeztek az októberben induló VII. és VIII. osztály előadásaira. A szervezés tovább folyik. 80 jelentkezőre számítanak az szb vezetői és a közoktatási munkabizottság tagjai.

— *Nem könnyű a dolgozók megnyerése a továbbtanulásra. Fordaszolgalat, vidékről bejárók, háztáji művelés, családi gondok, mind-mind visszahúzó erő* — mondja *Tófalvi István* szb-titkár.

— *Ez azonban nem akadály* — veszi át a szót Kovács II. István műhelybizottsági titkár- iskolai gondnok. — *Dolgozóink megértették a továbbtanulás fontosságát.*

A szakszervezeti bizottság minden tagja, a szolgálati vezetők és reszortosok, közös erővel, egy célért dolgoznak a Nyugatiban. *Markó László* állomásfőnök több év óta látja el a szakszervezet közoktatási munkabizottságának vezetését. Sok munkája mellett maga és helyettesei is gyakran útrakelnek a legnehezebb területre, az iskolaszervező munkára.

Korhatár nélkül

A nyolc általános iskolai végzettség alapkövetelmény lett a Nyugati pályaudvaron. Az oktatás a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság közös ügyévé vált. *Korhatár nélkül mindenkihez eljutnak a szervezők.* Bérráépítéskor pedig anyagiakkal is ösztönzik a tanulást. Érdemes tehát tanulni.

Molnár II. István autósponki munkás, az elsőtől a nyolcadikig jelesen tanult, ma technikumba jár. *Huszti Béla* és több társa a második osztálynál kezdte és sikeresen fejezte be tanulmányait. Az ötven éves *Pál Ferenc* 20 éves Gyurka fiával együtt most járja a nyolcadik osztályt. Tanulmányi versenyben vannak egymással. *Süveges János* raktári munkás, túl az ötvenen, 6 gyermeke mellett is kitűnően tanulta meg azt, amit ifjú korában elmulasztott. *Jankovicsné, Koltainé* és mások 50 felett a munka és háztartás mellett is szorgalmasan tanulnak. *Kerényi János*, az 54 éves szakszervezeti bizalmi társait ösztönözte a tanulásra, mikor szemébe vágták: — *ne csak agitálj, magad is mutasd meg, hogyan kell tanulni.* A csoport tagjai előtt ő is aláírta a jelentkezést a hetedikre. Állta a szavát, és jelesen végezte el a VII. és VIII. osztályt. Példáját sokan követik.

A kiterjedt üzemi általános iskolai oktatás mellett, három évvel ezelőtt gimnáziumi vasutas osztályt is indított a szakszervezeti bizottság 30 taggal. Az idén levelező és újabb esti gimnáziumi osztállyal, a szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkezők részére különbözeti vizsgával a gimnázium harmadik osztályát is megindítják. Igy a középiskolában is közel százan tanulhatnak majd.

Nem érdeküket a tanulás

Nem ilyen jól szervezett és kevésbé eredményes a közoktatás az azonos adottságú Keleti pályaudvaron. Pedig a dolgozók több mint 10 százalékával ak nincs meg a nyolc általános iskolája. Az elmúlt tanévben csak 14 általános, 13 középiskolás és 5 egyetemi tanuló került ki a népes kollektívából. Az idén augusztusban kezdték meg a szervezést, de még egy tucatra sem tehető a jelentkezők száma. Pedig a nagykátai művelődési ház is felajánlotta együttműködését az ott lakó vasutasok továbbtanulásához.

— *A Keleti pályaudvaron a szakmai vezetésnek nem érdeke a továbbtanulás segítése. Nem is szorgalmazzák a dolgozók tanulását,* mert csak gond van vele — vélekedik *Tóth III. András*, a szakszervezeti bizottság titkára.

Péli Sándor 36 éves váltóőrnek, aki szakszervezeti bizalmi, 6 osztálya van. A csoportjában több dolgozónak hiányzik a 8 osztálya.

— *Nekem is van háztájim, de az nem volna akadály a tanulásban* — mondja —, *de nem sok értelmét látom.*

Papp III. István váltóőr 42 éves, ő is bizalmi, neki is és a csoport több tagjának is a két utolsó osztály hiányzik. Ha tanulna, nemcsak a helyi kollektíva, de a harmadik technikumot járó Anna lánya és a hetedikes Piroska is segíthetne — ismeri be beszélgetés közben. A turai *K. Tóth Mihály* is még csak 44 éves Neki is csak hat osztálya van.

— *Évekkel ezelőtt ajánlották* — jegyzi meg —, *hogy aki jónak látja és akar, az jelentkezhet továbbtanulásra. Nem jelentkeztem. Elhúzogatom én a váltókat ennyivel is.*

Hogyan tovább?

A Keletiben is, akár a Nyugatiban, a dolgozók többsége vidéki és fordában dolgozik. Tíz megkérdezettből nyolcat nem hátráltatna még a háztaji sem. Az elhatározásban azonban ingadoznak. Ingadoznak, mert nem ismerik, hogy milyen feltételek mellett lehetne és volna könnyebb a tanulás. A szakszervezeti bizottság sem határozta el, hogy milyen típusú legyen az oktatás. *A bizalmiak munició nélkül szervesznek, nincs elég meggyőző érv az agitációban.* Aki tanul sem érzi eléggé a támogatást. A szakszervezeti bizottság évek óta nem nyerte meg a továbbtanulás szervezésére felkészült és alkalmas vezetőket, aktivistákat. A helyi szakszervezeti vezetők előtt a szervezésben csak a 45 éves életkor lebeg.

Hogyan lehetne tovább lépni? Alig tíz percre a jó példa. a Nyugati pályaudvar, *érdemes lenne egyszer tapasztalatcserére átmenni.* De előbbre jutnának akkor is. ha a szervezésben az oktatási év előkészítési időszakában bátrabban támaszkodnának a közösségre, a bizalmiak, a kollektíva segítségére.

K. J.

Rákosrendezőn már bizonyítottak

A rákosrendezői sorompóknál mindig sok a várakozó. Pedig igencsak szorgoskodnak a vasutasok. A Diesel-mozdonyok fürgén rendezik a vagonokat, szerelvényeket.

Az állomásnak naponta 250—300 menetet kell fogadni és 2000—2600 vagont kell vonatokká rendezni. Nem könnyű mindez, hiszen a tolató és a kijárati vágányokat nem a jelenlegi, hanem az 1945 előtti forgalomhoz méretezték. Az eredmények így is figyelemre méltók.

Jó a versenyszellem

A tehervonatok menetrend szerinti indításánál *a vállalt 73 százalékkal szemben 77,5 százalékot, a tehervonatok terhelésénél 101 százalék helyett 103,2 százalékot teljesítettek.* Csökkentették a kocsitartózkodási időt is. Az ígért 90 százalék helyet 95,4 százalékos eredményt értek el.

A nagy forgalom lebonyolítása, a gyors munka nem ment a minőség rovására. Az egy kocsira eső rongálódási költség is csökkent. *Az 1965. évi 32 fillérről 17 fillérre szállították le a kárt.*

Ha mindehhez hozzátesszük, hogy feladatalkat kevesebb létszámmal oldották meg, nem nehéz megállapitani, hogy *Rákosrendező állomás dolgozói eredményes munkát végeztek.* A jó eredmények elérésében jelentős szerepe van a kongresszusi munkaversenynek is.

— *Úgy, ahogyan a mi vasutasaink versenyeznek, csak azok tudnak, akik szeretik a munkájukat és a vasutat* — vélekedett *Bali Ferenc*, a szakszervezeti bizottság titkára, majd hozzátette:

— *A versenyben a régi vasutasok, a törzsgárda tagjai haladnak az élen. Elég sok nálunk az új ember és nem is mindig a legjobb anyag kerül hozzánk. De a régiek mindig pártfogásba veszik, szakmailag és emberileg is igyekeznek nevelni őket. Talán ennek köszönhető, hogy az utóbbi időben állomásunkon is csökkent a fluktuáció.*

A szakszervezeti bizottság titkárával, az üzemgazdásszal és a termelési felelőssel folytatott beszélgetés szinte észrevétlenül átterelődött a dolgozók szociális körülményeire.

A vezetők panaszkodtak. Pontosabban szólva tolmácsolták a rákosrendezői vasutasok termelési tanácskozásain és szakszervezeti taggyűlésein elhangzott jogos sérelmeket. A helyzetet jól illusztrálja egy példa: *az állomás felső részén van olyan helyiség, amely egyszerre iroda, öltöző, mosdó, könyvtár, kazánház és széntároló. Ez a helyiség nem nagyobb, mint egy tágas szoba.*

Mostoha körülmények

Rákosrendezőn évek óta jól dolgoznak. *Munkájuk elismerésre méltó.* Így vélekednek róluk a vasút vezetői is. De szociális körülményeik több mint *15 éve nem javultak.* Másfél évtized alatt nem épült az állomáson sem öltöző, sem fürdő, még egy zuhanyozó sem. Az állomás felvételi épületében pedig valóságos „szálfaerdő" tartja a mennyezetet, hogy be ne omoljon. Pedig, akik ilyen jól helytállnak a munkában, azok szociális körülményeinek javítása több figyelmet, gyorsabb intézkedést érdemelne.

L. Gy.

A dolgozók megelégedéssel hallgatták...

A debreceni fűtőház szakszervezeti bizottsága értékelte az üzem dolgozóinak 1965-ben nyújtott társadalombiztosítási juttatásokat.

Csak a családi pótlék felemelése következtében a fűtőháznál *évente 1 millió 200 ezer forintot fizetnek ki*, s ez 400 ezerrel több, mint amit a felemelés előtt adtak.

Az üzemorvosi ellátás javulását, a betegség megelőzését bizonyítja, hogy *1695-ben 11,5 százalékkal volt alacsonyabb a táppénzkiadás, mint 1964-ben.*

Emelkedett a kórházi költségek összege is. Míg 1964-ben 455 400 forintot fizettek ki, addig ez az összeg 1965-ben már 558 ezer forintra nőtt. Ez az emelkedés a vasutas dolgozók idült betegségeinek, kórházban, illetve gyógyházakban történő nagyobb arányú kezeléséből adódott.

A fűtőház dolgozói nagy érdeklődéssel figyelték a beszámolót és megelégedéssel vették tudomásul a támogatás növekedését.

Marosán Pál

Reggelre elkészült az útátjáró

*Az öreg, elhasznált sínek*en zötyögve, nyikorogva jönnek-mennek a rakománnyal teli tehervonatok. *Budapest húsellátásának központjában, a IX. kerületi Marhavásártéren, kora hajnalban kezdődik az élet. A sorompók itt többször zárják el az útátjárót, mint a főváros más területén.*

Ezen a napon néhány pályamunkás előkészítő munkát végez, hogy az éjszaka folyamán — amikor a nagy forgalom elcsendesedik —, kicseréljék az útátjáró szerkezetét. Sok gépkocsivezető bosszankodik, a felszedett utakövek miatt, pedig csak egy napról van szó. Ők ezt nem tudják, legfeljebb másnap nyugtázzák az eredményt. A sorompó kezelőjét méltatlan sérelmek érik, mivel egy-egy zsúfolt tehervagon most lassabban közlekedik.

Egésznapos a tennivaló, s az alkony is lassan ereszkedik a városra.

Este 8 óra. A forgalom egyelőre szünetel, s a két sorompó között megkezdődik a tervszerűen megszervezett munka. Távolabbról egy Diesel-mozdonyt indítanak. Lassan — szinte mértani pontossággal — halad a sineken. Mögötte a hét és fél tonna súlyú sínszerkezet. A ferencvárosi pályafenntartási főnökség szakemberei és a pályamunkások nagy figyelemmel kísérik a szerelvényt. Fontos munka ez! Hosszú időt vesz igénybe, míg végre sikerül eltalálni a megjelölt helyet.

A csendes éjszakát egyenletes kiáltás töri meg:

— Hó, rukk!

És a harminckét ember egyszerre markolja meg az emelőt, hogy egy erőteljes lökéssel odébb billentse a vasúti sínt.

Figyelem az arcokat. A kormosan fénylő barázdák mögött az emberi érzelem megnyilvánulását keresem. Pályamunkások ők, akik minden nap ugyanezt a nehéz, fárasztó munkát végzik, dermesztő hidegben és tikkasztó hőségben egyaránt. Csupán a helyszín változik.

Amikor a sinszerkezet a helyére kerül, hosszabb szünetet tartanak. A vizeskanna körbe jár. Kevesen isznak. Talán a számukra kellemes éjszaka miatt.

Aztán újra folytatódik a munka. Előkerül a hegesztőpisztoly és a sötétben csillagszórókent hatnak szerte repülő szikrái.

Az emberek arcán megjelenik a mosoly. Valahogy frissebbnek látom őket. A kitűzött feladatot elvégezték. Csak az útátjáró kövezése marad hátra. De ezt már más munkacsapat végzi.

Az éj sötétje is eloszlik, s újabb hajnalt köszönt a város.

A pályamunkások összecsomagolják szerszámaikat.

Vajek Jutka

Életmentés a grazi gyorson

Egy idegileg zaklatott utas augusztus 27-én személyvonati jeggyel szállt fel az 1804-es grazi gyorsvonatra. A gyorsvonati pótjegy megváltása és a pótdij felszámítása még csak fokozta idegállapotát. Kis táskáját — melyben gyermekeinek és feleségének szánt kis ajándékok voltak — a jegyvizsgáló mellé dobta, és végigrohanva az átmenő ABa. kocsi folyosóján, a faképnél hagyott jegyvizsgálóval ellentétes kocsi végén *felrángatva a 90—100 kilométerrel robogó gyorsvonat ajtaját, ki akart ugrani, egyszóval öngyilkosságot kísérelt meg (?).* A jegyvizsgáló éber szeme észrevette, hogy az utas szándékai végzetesek lehetnek — utána rohant, és azt saját életének kockáztatásával a kocsi legalsó lépcsőjén megragadta, és egyik kezével a korlátba kapaszkodott, másik kezével az utast fogva *küzdött most már úgyszólván mindkettőjük életéért.* Tartott ez mindaddig. míg erre a kocsiban utazók is felfigyeltek, és visszasegítették őket a már életet és biztonságot nyújtó peronra.

Székesfehérváron, az utas leszállt azzal, hogy személyvonattal folytatja útját — melyre a jegye is érvényes. Mialatt az egyik utas rendőrt keresett, illetve az ügyeletes tiszt figyelmét hívta fel a leszálló — és korábban már öngyilkosságot megkísérlő emberre —, *az ezalatt a szomszéd vágányra bejáró vonat elé akart ugrani.* Megint az említett kalauz éberségén múlott, hogy félrerántotta őt a magasperon melletti vágányteknőből — tehát ismét nem válhatott könnyelmű elhatározásának áldozatává.

Az elkeseredett utas ezután az ügyeletes tiszt — később a rendőrség — felügyelete alá került, és a jegyvizsgáló ugyanúgy kezelte a jegyeket tovább, mintha szolgálati kötelességei közé tartozna az életmentés.

— *Nem ez az első eset* — mondotta *Varga János*, Szombathely állomás dolgozója, majd a következő fülkében hangzott fel kellemes, lágy hangja:

— *Kérem a jegyeket!*

Palló János

A Magyar Televizió 1966. augusztus 28-án sugározta dr. Kende István és Kende Márta filmjét a vietnami háborúról.

A gyilkosok önvallomása

Gondolatok egy tv-film után

Pereg a film. A narrátor az Egyesült Államok 1776-os függetlenségi nyilatkozatát idézi: „*Minden ember egyenlőnek születik. A teremtő elidegenithetetlen jogokkal ruházta fel őket: az élet, a szabadság, a boldogság keresésének jogával...* A kormányokat az emberek azért nozták létre, hogy a jogokat biztosítsák, s hatalmuk a kormányzottak egyetértéséből fakad. *Valahányszor egy kormányzat e célokkal szembefordul, a népnek joga van leváltani, vagy hatalmától megfosztani* és új kormányt létrehozni olyan elvek alapján és olyan formában, amelyet a legalkalmasabbnak tekint, hogy biztonságát és boldogságát megőrizze."

Ezek a szavak szélesebb értelemben azt jelentik, hogy a föld minden népe egyenlő, minden népnek megvan a joga az életre, a boldogságra, a szabadságra. *S a filmkockák mégis, a véres vietnami háború eseményeit, az amerikaiak barbár cselekedeteit dokumentálják.* Furcsa értelmezése ez a szabadságnak, az emberi jogoknak, amelyet az Egyesült Államok függetlenségi nyilatkozata oly hangzatos szavakkal ecsetel.

Pereg a film. S mi szemünkkel a fájdalmat, a brutalitást, a robbanó bombák nyomasztó, gyilkos füstjeit nézzük, fülünkhöz pedig a következő mondatok jutnak: „*1961 óta az USA által külföldnek eladott fegyverek majdnem egymilliárd dollár profitot hoztak az amerikai iparnak*". Hogy kinek jövedelmez a vietnami háború, nem kétséges.

Pereg a film. A narrátor most *Johnson* elnököt idézi: „*Önök nem tudják, milyen mélyen sajnálom, ha bármikor utasítást kell adni valaminek a bombázására, különösképpen Észak-Vietnamra.*" Megható humanizmus! S következik egy másik mondat, amely Johnson elnök 1964 április 9-én *Baltimoreban* elmondott beszédéből való: „*Legjobb és legszentebb meggyőződésünk, hogy a légitámadások a békéhez vezető legbiztosabb út szükséges része*".

Furcsa szemlélet. Az emberéleteket kioltó bomba és a béke egyet jelent Johnson elnöknek.

Pereg a film, s vallanak a gyilkosok. Ki-ki a saját felfogása szerint. Egyben azonban mindannyian egyetértenek: *a vietnami háború folytatásában.* Johnson elnök *a Spiegelnek* adott nyilatkozatában ezt a következőképpen fogalmazta meg. „*El vagyunk szánva, hogy nem engedjük Dél-Vietnamot a kommunisták kezére jutni, tartson bár a háború húsz vagy ötven évig*".

Merész, nagyon merész nyilatkozat ez. S ha az USA vezető köreinek nem is számít a sok-sok kioltott emberélet, a vietnami háború kiszélesítése, azért bízunk abban, hogy rövidesen eljő az az idő, amikor az emberiség békére vágyó millióri megálljt parancsolnak.

A FELÜLJÁRÓ TÖVÉBEN



— **Kérem befalaztatni az ablakot. Nem birom nézni a vágányok között járkáló embereket!**

(Pusztai Pál rajza)

Ali bácsi három kéktúra jelvénye

Vasutas természetbarátok között a VFSC klubjában

A Vasúti Főosztály Szív utcai Sportklubjában barátságos hangulat fogad. A terem közepén diavetítőt szerelnek. A VFSC Természetbarát Szakosztálya tartja itt havi összejövetelét, amelyen a szakosztályi ügyek megbeszélése után útibeszámolók is elhangzanak.

Bártfai Árpád szakosztályvezető-helyettes üdvözölte az egybegyűlteket. Elmondotta, hogy a szakosztály legközelebbi feladata a VI. kerületi Természetbarát Szövetség őszi csillagtúrájának megrendezése. Fontos, hogy minden gördülékenyen menjen, mert ezzel is közelebb jutnak a szakszövetség vándorzászlójának elnyeréséhez.

Változatos túraprogram

A „hivatalos" bejelentések után asztalhoz ültünk. Előkerült a szakosztály életét dokumentáló fényképalbum és az őszi túraprogram, melyet áttekintve legelőször is a „szarvasbőgés" címen akadt meg a tekintetem.

— *Ez lesz az őszi túraszezonban a legjellegzetesebb és talán legérdekesebbnek ígérkező túránk* — kapom a tájékoztatást. — *A Börzsönyben levő kisinóci túristaházból indulunk éjjel. A nagyhideghegyi házig megyünk, és közben megfigyeljük a szarvasbőgést. Csináltunk már ilyent a Gerecsében is. Igaz, hogy ott várakozáson felül sikerült a szarvas-les, az egész társaságot megfutamította egy szarvasbika.*

De azért nem ijedősek a szakosztály tagjai, mert erre a túrára is jóval többen jelentkeztek, mint ahány túrázó részére helyet tudnak biztosítani.

A 111 tagú szakosztály változatos programja azonban sokféle lehetőséget kínál azoknak is, akik ebből kimaradtak. Sokan a *„100 kilométer a Vöröshadsereg nyomában"* elnevezésű túraútvonalát járják. Körülbelül húszan már teljesítették is a követelményeket.

Ekkor valaki az asztalra tett egy túratervet, amelyben sok helyen szerepel dunai vizitúra, majd a vizitúrázók vezetője, *Marosi Miklós* veszi át a szót:

— *Két éve alakítottuk meg csoportunkat. A Népszigeten van a bázisunk, ott van a három bérelt hajónk és a saját gumikajakunk, amely mellé most akarunk vásárolni egy másikat.* Sokat túrázunk a Dunán, a közelmúltban pedig körüleveztük a Balatont is. Jövőre részt veszünk a Nemzetközi Duna Túrán. Nagyon szeretjük a vizet, de a tavaszi és őszi hűvösebb időkben mi is gyalogtúrázunk, télen pedig síelünk.

Kimagasló teljesítmény

— Az Országos Kéktúrát, amelyet az elmúlt években a vasutas túristák elevenítettek fel, szeretik-e?

— *Természetesen. Nagyjából erre épül a gyalogtúra tervünk. Itt ül egyébként Szabó Ali bácsi, aki feleségével együtt már háromszor járta végig a 940 kilométeres útvonalat, most szerzik meg a negyedik „Kék"-jelvényt.*

— Hogy sikerült ezt a teljesítményt elérni?

— *Nyugdíjas vagyok, van időm bőven* — feleli a hajdani Diesel-mozdony vezető, a mókás kedvű, fiatalos külsejű Ali bácsi, aki annak idején 13 országba vezette el a Ganz motorkocsikat.

— *Azért járjuk be többször az útvonalat, mert a különféle évszakokban az egyes szakaszok más-más arculatot mutatnak, és mi erre is kíváncsiak vagyunk.*

— Ali bácsit szeretik a fiatalok is —, monostta a szakosztályvezető helyettes — a többi vizsgázott túravezetőnkkel együtt ő is sok túrát vezet, amelyek között nemcsak erdőjárás, hanem városok, ásatások, arborétumok megtekintése, megismerése is szerepel.

Itt végeszakadt beszélgetésünknek, mert elkészültek a vetítőgép beállításával, és *Ney Imre* a másik humoros kedvű nyugdíjas világjáró megkezdte a vetítést.

— *Ez itt az Amerikai Nemzeti Park bejárata* — mondja. — *A mögötte levő szép völgyet indiánok lakták, senki nem tudott róluk.* Egy vadász fedezte fel lakhelyüket véletlenül. Amikor a fehérek behatoltak a völgybe, az indiánok elmenekültek, csak egy öregasszony maradt az óriási ősfák alatt meghúzódó faluban, amely ma múzeum.

Mi a klubest részvevői csodálkozó élvezettel figyeltük a havas bércek, völgyek mesés birodalmát, majd azzal az érzéssel távoztunk, hogy ez a klubest érdekes, mozgalmas volt.

Zámbó István



Három második helyezés Finnországban

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség szeptember 3-án és 4-én Finnországban rendezte meg a *vasutas birkózók nemzetközi találkozóját.* A kétnapos versenyen 14 ország legjobbjai — köztük világ- és olimpiai bajnokok — mérték össze tudásukat. Az igen erős mezőnyben *a magyar vasutas válogatott közepes eredményt ért el.*

Egyéniben a debreceni *Ölveti*, a szegedi *Kovács S.* és a sokszoros válogatott *Reznák súlycsoportjában* a második helyen végzett. Csapatban a Szovjetunió végzett az első helyen 48 ponttal, második Bulgária 25,5, harmadik Törökország 24, negyedik az NDK 21,5, ötödik Magyarország 20,5 ponttal.

MEGHALT BUZGÓ JÁNOS



Szeptember 13-án elhunyt *Buzgó János*, a munkásmozgalom régi harcosa. *1898. szeptember 20-án született Nagyváradon.* Fiatal korában bekapcsolódott a munkásmozgalomba. Baloldali magatartásáért a nagyváradi fűtőháztól elbocsátották. 1940-ig Bukarestben élt. *Hazatérése után a hatvani fűtőházhoz került.* A második világháború előtt és alatt nagy érdemeket szerzett a vasutasok baloldali szervezésében, a kommunista frakció létrehozásában. Tevékenységéért *1944-ben internálták.* Kiszabadulása után tovább folytatta a vasutasok szervezését az *Istvántelki Főműhelyben, ahonnan ismételten elbocsátották.* Új munkahelyén, a *Magyar Acélban* sem szűnt meg az eszméért harcolni. Az illegalitásban is tovább dolgozott.

A felszabadulást követően részt vett a *Közlekedési Szakszervezet megalakításában*, s az elnökség tagja lett. *1957 májusában vonult nyugdíjba*, de továbbra is aktívan dolgozott a felsőgödi pártszervezetben, amelynek az ellenforradalom után létrehozója és haláláig vezetőségi tagja volt.

Emlékét kegyelettel megőrizzük!

A BARÁTSÁG JEGYÉBEN

Szeged állomás dolgozói már a múlt évben is jó baráti kapcsolatot alakítottak ki a szomszédos jugoszláv vasutasokkal. Ezt a barátságot csak fokozta az a kedves meghívás, amely a *Szabadka állomás szakszervezeti bizottságától* érkezett *Szegedre.* A jugoszláv kollégák a szegedieket a jugoszláv vasutasnap ünnepségeire hívták meg. A küldöttségben *24 vasutas kapott helyet*, akik *Szeged* állomás dolgozóit képviselték *Szabadkán.* A baráti meghívást felhasználták tapasztalatszerzésre is.

A küldöttség vezetői megállapodtak abban, hogy ezt a kapcsolatot a jövőben még inkább hasznosítják és rendszeressé teszik.

HÍREK

— **Huszonhét vasutast búcsúztattak** nyugdíjba vonulásuk alkalmával Dombóvár állomáson. A kultúrteremben tartott ünnepségen a nyugdíjba vonulók családtagjai is részt vettek.

— **Szállítási értekezletet tartott** a Fejér megyei Szállítási Bizottság, ahol az *AKÖV*, a *MÉH*, a *Gabonafelvásárló* és a *Tüzép Vállalat*, a *MÁV* szerveivel egyeztette az őszi forgalom eredményes lebonyolításával kapcsolatos teendőket.

— **Nagyméretű játékokat készítettek** a záhonyi vasutas dolgozók, a helyi óvoda kicsinyei részére társadalmi munkában. A legnépszerűbb a helikopter, amelybe a gyermekek be is ülhetnek.

— **Térítésmentes véradó napot** szervezett a Szabolcs megyei Vöröskereszt a vasutas dolgozók között. Az önkéntes véradáson 180 vasutas jelent meg.

— **Felújítják a kaposvári nevelőintézetet.** A központi fűtés felszerelése, a konyha korszerűsítése és az általános külső és belső felújítás már megkezdődött.

— **A kongresszus tiszteletére** tett felajánlásukat Veszprémvarsány állomás dolgozói az első félévben a kocsitartózkodásnál 95,15, a kocsikihasználásánál pedig 102,15%-ra teljesítették.

— **Elkészült az Alföld első úttörővasútja** Szolnokon a Tisza balpartján lévő ligetben. A mintegy 5 kilométer hosszú vasútvonalat társadalmi munkában építették.

— **Kocsik sorozatban.** A múlt évben aláírt szerződés értelmében, még ebben az évben 130 személykocsit és 200 alumínium tartálykocsit adnak át Csehszlovákiának a *Győri Magyar Vagon és Gépgyárban.* A mintakocsik hónapokkal ezelőtt elkészültek, és már folyik a sorozatgyártásuk.

— **Jelentős valuta megtakarítást** értek el a záhonyi állomás dolgozói azzal, hogy az első félév során az idegen kocsik tartózkodási idejét átlagosan 1,7 órával csökkentették.

— **400 vagon szenet takarítottak meg** eddig a celldömölki fűtőháznál *a kongresszusi verseny* keretében. A mozdonyok gazdaságos kihasználásával, a száz elegytonnára eső fajlagos önköltség, a tervezett 618 forint helyett 5,93 forintra csökkent.

— **Parkosították a Hatvan állomás** melletti üres telket, *a MÁV kertészet dolgozói.* A 630 négyzetméternyi területre *4000 virágpalántát ültettek.* A parkosításon 1604 társadalmi munkaórát dolgoztak.

— **A Parlamentbe látogattak** Rákosrendező állomás KISZ-fiataljai. A látogatás külön érdekessége volt, hogy megtekintették a Parlament kicsinyített mását is, amelyet egy miskolci házaspár készített többezer gyufaszálból. A KISZ-fiatalok legközelebb a *Szépművészeti Múzeumba* látogatnak el.

— **214 hallgatóval szeptember 5-én megkezdődött** a tanítás a *MÁV Tisztképző Intézet zárt tagozatán.* Az 1966/67-es tanévben forgalmi és kereskedelmi, építési és pályafenntartási szakon tanulnak a hallgatók. A megnyitó ünnepségen Lindner József vezérigazgató-helyettes köszöntötte a hallgatókat.

Helyreigazítás

Lapunk szeptember 1-i számában megjelent *Üzemi kórház a járműjavítóban* c. riport első bekezdésének végén tévesen közöltük *dr. Szebeni József* főorvos beosztását. A helyes szöveg így hangzik: *dr. Szebeni József, a Szolnoki MÁV Rendelőintézet vezető főorvosa.*

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szücs Ferenc, Hatvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Czeglédi Sándor, Debrecen; Pintér Lajos, Vácrátót; dr. Bánkfalvy Gyula, Szilády Sándor, Szeged; Bódogh Mihály, Dombóvár; Vas István, Rákosrendező; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Molnár Árpád, Bp. Ferencváros; Markos József, Zalaegerszeg; Hábel György, Fekete László, Miskolc; Baranyi József, Ercsi; Behán Rózsa, Kazincbarcika; Kiss Lajos, Alsóörs; Bernhardt Rezsőné, Kaposvár: **Levelelket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Dancs József, Tapolca; Szabó István, Nagykanizsa: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

34. számból: 116 802/1966. I/2. C. Jelentkezési felhívás a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem közgazdász továbbképző tagozatára.

35. számból: 114 848/1966. I/9. Hívószámváltozások a budapesti vasútigazgatóság vasútüzemi telefonhálózatán.

115 592/1966. I/1. „Kiváló újító" és „Kiváló feltaláló" kitüntetés adományozásának feltételei.

36. számból: 113 039/1966. I/3. C A munkásszálláson történő elhelyezés és térítési díj szabályozására kiadott rendelet módosítása.

LAKÁSCSERE

— **Komlói** 2 szoba, összkomfortos tanácsi lakásomat elcserélném hasonló budapestire vagy esetleg pécsire. MÁV szolgálati lakás előnyben. Cím: Szanyi János, Komló, Vörösmarty u. 7. Tel.: 28—30 vagy Pécs fth. 13—24.

— **Elcserélném** két szoba, összkomfortos, kertes, telefonos MÁV villalakásomat két egy-egy szobásra. Cím: Bp. XIV., Szegedi út 74. Érdeklődni: naponta 8—10-ig vagy 20—22 óráig 206—894-es telefonon.

— **Rákos MÁV-telepi V. ép. I.** em. 7. sz. alatti 1 szoba, konyha, spejzos, kertes lakásomat elcserélném Pest környéki hasonlóért. Virágh Lajosné, Hídépítési Főnökség.

KERESZTREJTVÉNY

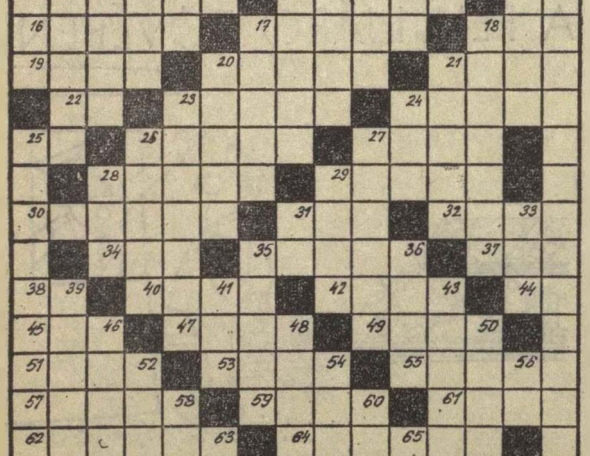
Vízszintes: 1. Etelízesítő folyadék. 5. Irányelv az új gazdasági **mechanizmusban. (Folytatása a** függőleges 25-ben.) 12. A helyes gondolkodás törvényeinek tudománya. 14. A legnagyobb verőér. 15. Cethal azonos betűi. 16. A hiányosság. 17. Nem egyenesben. 18. A portugál drámairodalom megteremtője (1470—1535) 19. . . . m prematur in annum. 20. Háború, németül. 21. Tetőfedő anyag. 22. Egyiptomi napisten. 23. Evőeszköz. 24. Afrikai főváros. 25. Régi római pénz. 26. Erkölcs. erkölcsi tanulság. 27. Ruhát készít. 28. Vízszintes 21 többese. 29. Gyengél. 30. Híres angol futó. 31. Az egyik oldal. 32. Neked, németül. 34. Kifli darab! 35. Egy vegyértékű kénhidrogén gyök. 37. Idegen női név (ék. fel.). 38. Kimondott betű. 40. Magánszám, olaszul. 42. A fej része. 44. Latin kötőszó. 45. Házikó. 47. Hegy a Holttenger közelében. 49. A kék árnyalata. 51. Elődök. 53. Két ellentétes igekötő. 55. Viszsza: olajbogyó. 57. Ünnepelt művész. 59. Híres magyar festőművész. 61. Nemcsak ez. 62. Római filozófus és drámaíró. 64. Sakálfejű isten az egyiptomiaknál. 66. Lángol.

Függőleges: 1. Lendület, iram. 2. Gyalogcsapat a rómaiaknál. 3. Görög sziget. 4. Afrikai nomád nép. 5. A mai napon. 6. Krokodilusféle állat. 7. Híres svéd tudós. 8. Éltes. 9. Hatna a közepén. 10. Van kétharmada. 11. Idegen női név. 13. Kicsinyítő képző. 17. Attila fegkisebb fia. 18. Férfinév. 20. Drágakövek súlyegysége. 21. Fürdőhely Heves megyében. 23. Csúcs, vég, görögül. 24. Fogoly. 26. Nemcsak tegnapi. 27. A Nyemen jobb oldali mellékfolyója. 28. Például k. 29. Japán családnév. 31. Igekötő. 33. Római 3. 35. Mozgékony, mozgatható. 36. Könnyű szövetű. 39. Cipész anyaga. 41. Idegen pénznem. 43. Arab állam. 46. Oldaná ellentéte. 48. Fúvós hangszerek. 50. Élelmiszernövény. 52. K. S. 54. Olasz tűzhányó (ék. fel.). 56. Római 51. 58. Racka mássalhangzói 60. Tőr. 63. A. O. 65. Rag.

Beküldendő: vízszintes 1. folytatása a függőleges 25-ben. Beküldési határidő: október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Gyorsabb ütemű gazdasági növekedés biztosítása.

Könyvet nyertek: Aczél Imre, Sárbogárd állomás. Kalamár Sándor, Bp. XVIII., Zilah u. 14. Temesváry István felügy., Bp. VI., Lenin krt. 122. Galbács István. Albertirsa. Viola u. 24. Guba János, Bp. XVIII. Dankó P. u. 1/a.



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: 19—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

Könyvismertetés

Mohácsy Mátyás—Porpáczy Aladár—Kollányi László Szilágyi Kálmán:

SZAMÓCA, MÁLNA, SZEDER

Három nemzedék közös alkotó munkájának gyümölcsét vehzi kezébe az olvasó. E közös munka eredménye egy valóban nagyszerű, a tudomány és a gyakorlat igényeit egyaránt kielégítő könyv, *a szamóca, a málna és a szeder termesztéséről teljes áttekintést nyújt, összehasonlítja a hazai termesztés színvonalát és módszereit a világ termesztésével.* A könyv elméleti részei, a szamóca, a málna és a szeder élettana, fenológiája és nemesítése, szorosan kapcsolódnak a termesztés gyakorlatához szóló részekhez. Az olvasó külön-külön fejezetekben találja az üzemi és a házikerti termesztés módjait, a szaporítást, a növényápolást, és a süretet. Részletes fajtaleírás teszi teljessé a könyvet, s használhatóságát a fajtaiellegét jól bemutató ábrák még növelik.

E könyvet minden szamóca-, málna- és szedertermesztőnek egyaránt ajánljuk, legyen az kertész vagy agrármérnök, vagy a háztáji és házi kertben kertészkedő.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM — Ára 40 fillér — 1966 OKTÓBER 1.

Nyolc hónap mérlege:

Hetvenmillió tonna árut szállított a vasút

A IX. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott szocialista munkaverseny eredményességét híven tükrözik a vasút augusztusi teljesítményei. *Augusztusban 9 millió 894 ezer tonna árut szállított a vasút, amely 144 000 tonnával haladja meg a célkitűzést.* Az év első nyolc hónapjában

70 millió tonna áru került elszállításra, 700 ezer tonnával több az előirányzottnál.

A tehervonatok átlagos terhelésénél a 943 tonnás célkitűzéssel szemben 954 tonnás eredmény született. A teherkocsipark gazdaságos felhasználását mutatják — valamennyi igazgatóságnál — a statikus kocsikihasználásnál elért jó eredmények. Az igazgatóságok túlteljesítették a célkitűzést.

A fizető képzett tonnakilométer teljesítmény *hálózati szinten 100,86 százalékot ért el*, amely kedvező kihatással volt valamennyi igazgatóság munkájára.

A rakodással képzett irányvonatokkal továbbított árusúly 2,21 százalékkal haladta meg a célkitűzést. Ennek eredményeként gyorsult az elegymozgás, ami kedvező kihatással volt a kocsiforduló alakulására is.

A teherkocsik átlagos tartózkodási ideje

a célkitűzéshez viszonyítva 1,68 százalékkal csökkent,

amely ugyancsak hozzájárult a kocsiforduló idő kedvező alakulásához, a kocsipark szállító kapacitásának növeléséhez.

A tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésénél *az augusztusi 73,53 százalékos eredmény ugyancsak kedvezően alakította az éves célkitűzést.*

Nem mondható el ugyanez a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedtetéséről. *Augusztusban 95,99 százalékos eredményt értünk el.* Ez mintegy 0,5 százalékkal alacsonyabb az előirányzottnál.

A vonóerő fajlagos felhasználása valamennyi igazgatóság területén kedvezően alakult. A nagy teljesítményű Diesel-mozdonyok elegytonnakilométer teljesítménye és hasznos futása *jelentős mértékben növekedett a debreceni fővonalon*, amely a központi irányítási rendszer hatékonyságát is tükrözi.

A forgalmi és vontatási utazószemélyzet gazdaságosabb foglalkoztatását tükröző célkitűzések szintén kedvezően alakultak valamennyi igazgatóságnál. A vonatkozó termelékenységi mutató *hálózati összesített eredménye 101,2 százalékot ért el.*

A MÁV—AKÖV komplexbrigádmozgalom eredményeiről már több alkalommal szóltunk. Hálózati számok tükrében azonban még szembetűnőbbek a két közlekedési ág dolgozóinak közös erőfeszítései. *Az AKÖV által késetten kirakott vasúti kocsik száma az első félévben a bázishoz viszonyítva 4378 kocsival csökkent.* A kocsikirakási átlagidő mintegy 10 százalékkal javult, ezen túlmenően pontosabb lett a küldemények előjelentése is.

Az augusztusi teljesítmények alapján az igazgatóságok összesített eredményei az alábbiak szerint alakultak:

	Eredmény %	Jutalom Ft
Budapesti igazgatóság	**101,22**	**240 000**
Debreceni igazgatóság	**101,96**	**78 500**
Miskolci igazgatóság	**100,96**	**60 000**
Pécsi igazgatóság	**101,07**	**80 000**
Szegedi igazgatóság	**102,21**	**110 000**
Szombathelyi igazgatóság	**101,81**	**76 200**
Hálózat:	**101,55**	**644 700**

Az őszi forgalom sikeres végrehajtása az elkövetkezendő időszak központi feladata. A negyedik negyedévi termelési tanácskozások a vasút területén valamennyi szolgálati helyen a közeli napokban kerülnek lebonyolításra.

A termelési tanácskozásokat úgy kell előkészíteni az igazgatóságoknak, a szakszervezeti szerveknek, a feladatokat az irányelvekben úgy kell meghatározni, hogy azok a kongresszusi vállalások maradéktalan teljesítését segítsék elő.

A fiatalok helytállnak a kongresszusi versenyben

Ifjúsági nagygyűlés a debreceni járműjavítóban

Szeptember 20-án a debreceni járműjavítóban 300 fiatal részvételével ifjúsági nagygyűlést tartottak, amelyen *Nagy Sándor*, az üzemi KISZ-bizottság titkára az időszerű ifjúsági munkáról tájékoztatta a fiatalokat.

Elmondotta többek között, hogy a kongresszusi munkaversenyben példásan helytállnak a KISZ-isták. A vállalat 12 ifjúsági brigádja közül jó felkészültségükkel és kiváló szakmai munkájukkal *Nemes Lajos, Tóth IX. János, Somogyi Imre* kocsilakatosok és *Veres János* rézműves ifjúsági brigádjai tűntek ki. Az újítómozgalomban is helytállnak a fiatalok. Ebben az évben *15 újítási javaslatot nyújtottak be, amelyből hatot elfogadtak, hét pedig kísérletezés alatt van.* Az újítások közül jelentős *Kiss Attila* elgondolása, amely a 411 sorozatú gőzmozdonyok ágytok emelését módosította. *Éves megtakarításuk 10 500 forint.*

A fiatalok az ifjúság a szocializmusért mozgalom keretében a társadalmi munkából is kiveszik részüket. A vállalat vasgyűjtési tervét csaknem teljes egészében teljesítették. A KISZ-titkár beszámolt arról is, hogy most, a tél beállta előtt a fiatalok vállalták, hogy társadalmi munkában a szabadban tárolt hordrugók részére egy csővázas tetőszerkezetet építenek.

A vállalat vezetősége bátran támaszkodik a fiatalok munkájára, kezdeményezéseiket felkarolja.

A nagygyűlés keretében került sor a szakma ifjú mestere mozgalomban részt vett fiatalok jutalmazására is. *Arany fokozatú jelvényt és a vele járó 400 forint pénzjutalmat 13, az ezüst fokozatot és a vele járó 300 forintot 16, a bronzjelvényt és a vele járó 200 forintos pénzjutalmat pedig 17 fiatalnak adták át.*

A kiváló ifjú mérnök és technikus versenybe *8 mérnök és 16 technikus nevezett be.* A verseny értékelésére januárban kerül sor.

A vállalat fiataljai csatlakoztak a KISZ Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV vezérigazgatósága által meghirdetett, az 1966. évi szállítási feladatokat elősegítő szocialista munkaversenyhez is.

Az ifjúsági munka további javítására a vállalat vezetősége a párt, a szakszervezet, és a KISZ-bizottság közös intézkedési tervet dolgozott ki, amely évekre előre meghatározza az ifjúsági szervezet feladatát.

Volosinovszki János

Budapesten ülésezett az OSZZSD közlekedésjogi állandó bizottsága

Szeptember 13—17-ig Budapesten tartotta III. ülését *a Szocialista Vasutak Nemzetközi Szervezetének Közlekedésjogi Állandó Bizottsága.* A megbeszélésen a bolgár, csehszlovák, magyar, lengyel, NDK, román és a szovjet vasutak jogi szolgálatának képviselői vettek részt.

Az értekezleten a témafelelős NDK vasutak képviselője számolt be a bizottság munkájáról. *A beszámolót követő napirendek vitája a szocialista vasutak együttműködése szempontjából rendkívül fontos kérdéseket tartalmazott.* A csehszlovák vasutak előadásában a határállomások létesítésével és munkájával, valamint az ott folyó együttes szolgálattal összefüggő jogi problémákat beszélték meg.

Ez a terület jogilag még szabályozatlan és hogy szabályozása mennyire szükséges, azt egy néhány példával bizonyítani lehet. Ebbe a kérdéskomplexumba — vázlatosan felsorolva — a következő résztémák tartoznak: *az üzem működésével kapcsolatos résztémák, a kapacitás összehangolása, a menetrend, a tolatószolgálat és az üzemzavarok elhárításának problematikája.* A másik nagyobb terület az úgynevezett közlekedési, vagy fuvarozási terület, amelyben a díjszabási metszőpontok megállapítása, a küldemények átvétele és átadása és más fuvarjogi intézkedések szerepelnek.

Az OSZZSD állandó bizottsága az említett témán kívül még egyéb kérdésekről is tárgyalt, melyek közül kettő különösen fontos Az egyik olyan jogi eszközök alkalmazását hivatott kutatni, amely eszközök a szállítási kapacitások optimális kihasználását kívánják előmozdítani.

Ez a téma hazai vonatkozásban érdeklődésre tarthat számot. *Jelentősége azonban nemzetközi vonatkozásban van, hiszen ez devizával is összefügg.* Ugyancsak az NDK tagvasút javaslata alapján került megtárgyalásra egy másik fontos napirend, amely az OSZZSD keretében a jogi információ és dokumentációcsere megszervezését szorgalmazta.

Természetesen ezekben a kérdéskomplexumokban nem születhetett minden vonatkozásban megállapodás, azonban előrehaladás kétségtelen történt. A végső eredmények a hazai témafeldolgozás és egy újabb összesítés után nyilvánvalóan az OSZZSD Főbizottságának ülésén alakulnak majd ki. *Annyit azonban már most is megállapíthatunk, hogy a nemzetközi együttműködés jogi szabályozottsága egyre jobban előtérbe kerül, a kapcsolatok szélesedése, sokrétűvé, színesebbé válása óhatatlanul megköveteli a pontos jogi szabályozottságot.* Ezt volt hivatott ez az értekezlet is szolgálni. Az értekezleten joggal állapíthattuk meg, hogy — a hazai jogi munkához hasonlóan — nemzetközi méretekben egyre szélesebb területen alkalmazzák a jogszabályokat.

S. J.

Nemzetközi vetélkedő — hazai győzelemmel



Örömmel vették birtokukba a sátoraljaújhelyi vasutasok a vándorzászlót.

(Forrai János felvétele)

A győzelmet 5:3 arányban a sátoraljaújhelyiek szerezték meg. Ez nem sportsikert jelent, hanem a *Slovenské Nové Mesto* és a magyar határállomás, Sátoraljaújhely közötti munkaverseny eredményét. Az év első felében *602 vonat közlekedett a két állomás között.* A menetrendszerűségben a szlovák partnerek bizonyultak jobbnak és 75 százalékos teljesítményükkel elhódították egy értékes pontot. A sátoraljaújhelyiek erre azzal válaszoltak, hogy a jelzőknél egyetlen vonatot sem állítottak meg, míg Slovenské Nové Mesto állomáson huszonhat esetben történt jelző előtti várakozás. Sátoraljaújhelyről az elmúlt félévben több mint háromezer kocsit indítottak útnak és a csehszlovákok ebből csak tizenkettőt utasítottak vissza. Így a MÁV ismét egy ponttal növelte előnyét.

A munkaversenyt értékelő bizottság a két állomás előjelentő szolgálatát jónak tartotta, tehát a vetélkedőben részvevőket egyformán jutalmazta. A kölcsönös segítenikarás, szintén azonos volt, s mivel a sátoraljaújhelyiek *balesetmentesebb munkát végeztek*, így alakult ki végül az 5:3-as eredmény, ami egyben azt is jelentette, hogy a magyar határállomásra került a vörös vándorzászló.

1966 október 3-tól 7-ig

Budapesten tartják a MOROP XIII. kongresszusát

Nagy feladatok előtt áll a *Magyar Vasútmodellezők* és a *Vasútbarátok Országos Egyesülete.* Október 3 és 7 között hazánkban ülésezik a MOROP *(Európai Vasútmodellezők és Vasútbarátok Szövetsége)* XIII. kongresszusa. Ez az esemény azért is jelentős, mert szocialista ország ezúttal első alkalommal látja vendégül a kongresszus résztvevőit, a MOROP vezetőit. A kongresszusra, melynek hivatalos megbeszélésein kívül igen gazdag program várja a részvevőket, mintegy húsz ország küldöttei jelezték részvételüket. Budapesten városnézés, dunai sétahajózás, az Uttörővasút megtekintése szerepel a programban. Emellett Miskolcra és környékére, valamint a Balatonra is ellátogatnak a küldöttek. A Balatonon *Siófok* és *Tihany* nevezetességeit tekintik meg.

A kongresszus rendezvényeihez kapcsolódik a *XIV. nemzetközi vasútmodellező kiállítás*, továbbá a drezdai közlekedési múzeum *Modellvasút tegnap és ma* című vendég-kiállítása, mint erről előző lapunkban is hírt adtunk. Ezen kívül a kongresszus tartama alatt a vasúti szaksajtó is Budapesten rendezi az idei FERPRESS értekezletét.

A vasútmodellező kiállításon az idei, valamint az előző évi pályázatokon részt vett legszebb modelleket mutatják be. Jelentős helyet kapnak a magyar modellezők is.

A kongresszus és a vele kapcsolatos rendezvények fővédnöki tisztét *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára látja el.

Az Európai Vasútmodellezők és Vasútbarátok Szövetsége XIII. kongresszusának megnyitására október 3-án 9.30 órai kezdettel kerül sor a Közlekedési Múzeumban.

ÚJ ORVOSI RENDELŐ CELLDÖMÖLKÖN



Új üzemorvosi rendelőt kapott a celldömölki csomópont. A létesítményt augusztus 18-án adták át rendeltetésének. Az új rendelő építéséhez a vasutasszakszervezet központi vezetősége a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alapból 471 ezer forintot adott.

A Szakszervezeti Világszövetség főtitkárának nyílt levele a világ kormányaihoz

Miniszterelnök Úr!

A világ közvéleményét mélyen nyugtalanítja a *Vietnamban* és egész *Indokínában* kialakult helyzet. A Szakszervezeti Világszövetség, melyet a második világháború viszonyai között hoztak létre, felismerve felelősségét, nyílt levélben fordul a világ valamennyi kormányához, hogy felhívja figyelmüket arra a veszélyre, mely a békét fenyegeti Délkelet-Ázsiában és az egész világon. Meggyőződésünk, hogy kormánya nem marad részvétlen egy új általános konfliktus veszélyével szemben és hallgat a nép szavára.

Az *Amerikai Egyesült Államok* naponta alkalmazza a legkegyetlenebb és halálthozó fegyverfajtákat Vietnam népe ellen, köztük olyan fegyvereket is, melyeket élesen elítélnek a nemzetközi egyezmények. Délen falvakat pusztítanak el bombákkal és égetnek fel napalmmal. A vetésekre vegyi anyagokat dobálnak; *menedékhelyeken rejtőző nőket és gyermekeket gázzal mérgeznek meg.* Az átfésülési műveletek során lakóhelyeket tesznek földdel egyenlővé és a lakosságot szöges dróttal körülvett helyekre hajtják. Az amerikai fegyveres erők a 17. szélességi körtől délre fekvő területeket óriási koncentrációs táborrá változtatják.

Az amerikai légierő szinte szünet nélkül támadja a Vietnami Demokratikus Köztársaság városait és a falvait. Mindent kíméletlenül elpusztítanak, még a kórházakat, iskolákat és a különböző vallások templomait is.

Az emberi lelkiismeret, filozófiai, erkölcsi vagy politikai beállítottságtól függetlenül, felháborodik az ilyen cselekedetek hallatára. A kegyetlenség napról napra növekszik és borzalmas tűzvésszel fenyeget, hacsak meg nem állítják a vak erőszak kerekét, melyet Johnson elnök adminisztrációja forgat.

Eltökélten haladva ezen az úton, *az USA kormánya semmibeveszi az 1954. évi genfi egyezményeket.* Pedig kötelezettséget vállalt, hogy „tartózkodik az erőszaktól és nem fog fenyegetni, hogy ne sértse meg ezeket az egyezményeket". Tetteivel a legmeggyőzőbb módon leleplezi *„békeakaratát"*, amit előszeretettel reklámoz azzal az egyedüli céllal, hogy megtévessze a nemzetközi közvéleményt.

A Vietnami Demokratikus Köztársaság kormányának joga van minden védelmi eszközt, még a legkorszerűbbeket is igénybe venni, hogy méltó választ adjon az amerikai agresszoroknak.

A háború kérlelhetetlen jellege megköveteli valamennyi kormány és nép békés beavatkozását.

A népek szabadságáért és függetlenségéért vívott harcok története azt mutatja, *hogy egy nép reményeit és jogait soha sem lehet erőszak segítségével elnyomni. Mindinkább nyilvánvalóvá válik az erőszak segítségével elérendő döntések bukása, melyekhez Johnson elnök Vietnam tekintetében folyamodik.* A vietnami nép ellenállása nem hogy gyengült volna, hanem éppen ellenkezőleg állandóan növekedik. Az egész világon bámulatot kelt és egyhangú támogatásra talál a békeszerető és haladó gondolkodású emberiségnél.

A világ közvéleménye már régen meghozta ítéletét. Világszerte ismert közéleti személyiségek között még *az USA szövetségesei között, sőt Washingtonban, magában a kongresszusban is sokan hangsúlyozzák az ilyen politika káros voltát és figyelmeztetnek a katasztrófális következményekre.* A vietnami kérdést mindaddig nem lehet megoldani, amíg meg nem valósítják az egész vietnami nép reményét, amíg nem veszik figyelembe a szabadsághoz, a nemzeti függetlenséghez és a békéhez való elidegeníthetetlen jogát. Ezek a jogok kifejezésre jutnak a Vietnami Demokratikus Köztársaság kormánya és a Dél-Vietnami Nemzeti Felszabadítási Front hivatalos megnyilatkozásaiban.

Ezekhez a legigazibb reményekhez tartozik *az 1954. évi genfi egyezmények szigorú betartása, a nemzetközi jog tiszteletben tartása, az Egyesült Nemzetek alapokmányának és az emberi jogok általános deklarációjának tiszteletbentartása, a Vietnami Demokratikus Köztársaság területe elleni bombázások beszüntetése,* az USA és szövetségesei valamennyi fegyveres erőinek Dél-Vietnamból való kivonása, a Dél-Vietnami Nemzeti Felszabadítási Frontnak, mint a dél-vietnami nép egyedüli igazi képviselőjének elismerése.

Ha az Amerikai Egyesült Államok kormánya tekintetbe venné a vietnami nép fenti követelményeit, ez nem jelentene részéről gyengeséget, sőt növelné tekintélyét. Ilyen módon folytatná *Washington* és *Lincoln* országának legnemesebb tradicióit és Franklin, Delano, Roosevelt, hagyományát.

A Szakszervezeti Világszövetség, miközben kifejezésre juttatja a benne egyesült 140 millió dolgozó férfi és nő legforróbb reményeit, *felhívja az egész világon kormányait, hogy érezzék át felelősségüket, akkor, amikor a vietnami nép legszentebb jogait lábbal tiporják.* Ismételten felhívjuk a világ minden kormányát, hogy a leghatározottabban határolják el magukat az USA által képviselt háborús politikától, tegyenek újabb tiltakozásokat és intézkedéseket, melyek arra irányulnának, hogy érjék el az USA kormányánál: *hagyjanak fel azzal a politikával, mely előbb vagy utóbb vereséghez vezet.*

Abban a reményben, hogy Önök e felhívás nyomán olyan határozatokat hoznak, melyek elősegítik a vietnami nép nemzeti függetlenségének kivívását, és a béke megőrzését, amit elvárnak az egész világ dolgozói.

Kérjük Önt, Miniszterelnök Úr, fogadja Ön iránti legnagyobb tiszteletem kifejezését.

Louis Saillant

a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára

Meghalt dr. Dombóy Zoltán



Súlyos veszteség érte a vasutas dolgozókat és a MÁV orvosi karát. 80 éves korában elhunyt *dr. Dombóy Zoltán* aranydiplomás, kiváló orvos, a Vasutasok Szakszervezetének csoportvezető főorvosa.

Fáradhatatlanul, fiatalos lelkesedéssel dolgozott élete utolsó órájáig. Hipokratesz, az orvostudomány atyja mondotta: *„Csak jó ember lehet jó orvos."* Dr. Dombóy Zoltán főorvos egyénisége, a szocialista és a vasút-egészségügy terén kifejtett munkássága bizonyítja ezt az igazságot. *Több mint 15 éven át volt a szakszervezet főorvosa, az egészségvédelem soha meg nem alkuvó harcosa.*

A vasút-egészségügy fejlesztésében jelentős érdemei voltak. A dolgozók és családtagjaik egészségügyének érdekében a szakszervezeti társadalombiztosítás és a vasútegészségügy szoros együttműködésének megteremtésén nagy lelkesedéssel és eredményesen dolgozott. Magasztos élethivatásának legfőbb célja volt: *segíteni az embereken, a betegeken.*

A párt és a kormány méltányolta a népegészségügy érdekében kifejtett eredményes munkásságát, 1958-ban a *Kiváló Orvos* címmel tüntették ki. 1962-ben a Szegedi Orvostudományi Egyetemen ünnepélyesen átadták részére az 50 éven át folytatott példaszerű orvosi működésének elismeréseként az *Aranydiplomát.*

Az aranydiplomás kiváló orvost valamennyien szerettük és nagyrabecsültük. Ő is szerette az embereket, amiért a vasutas dolgozók hálás ragaszkodással vették körül.

Emlékét kegyelettel megőrizzük!

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Z. I. olvasónk, vontatási dolgozó, korábban a nem MÁV munkaviszonyban eltöltött időkkel együtt tanoncidejének beszámítását is kérte. A munkaviszonyként igazolt időket beszámították, a tanoncidőt azonben nem vették figyelembe. Kérdezi, kérheti-e újból a tanoncidő beszámítását.

A MÁV-dolgozók korábbi munkaviszonyban töltött idejének beszámítását több rendelet, illetve utasítás szabályozza. Más szabályok vonatkoznak a munkaviszonyban töltött idők pótszabadság és jubileumi jutalom szempontjából való beszámítására és más szabályok rendezik a rangfokozat szempontjából az időbeszámítást.

Az MT V. 30/C. §. rendelkezései és a MÁV 1965. évi 37. sz. *Hivatalos Lapjában* közölt 118 501/1965. I/2. B. sz. utasítás szerint minden munkaviszonyban töltött időt — függetlenül azok időtartamától és az egyes munkaviszonyok közötti megszakításoktól — *a pótszabadság és jubileumi jutalom szempontjából be kell számítani.*

A rangfokozat szempontjából történő beszámításra *a Munka Törvénykönyve nem ad szabályt,* hanem azt a Hivatalos Lap 1965. évi 31. számában megjelent 118 500/1965. I/2. B. sz. MÁV utasítás szabályozza.

Az itt említett szabályok csak a munkaviszonyban töltött idők beszámítását rendezték. *A Munkaügyi Minisztérium később kiadott 145. számú munkajogi állásfoglalása szerint az 1950. január 1. előtti szakmunkás-tanuló (tanonc) minőségben eltöltött idő, munkaviszonynak minősül.* Erre az állásfoglalásra alapozva a Hivatalos Lap 1966. évi 11. számában módosító új rendelkezést adott ki a MÁV (105 138/1966. I/2. B.) az 1950. január 1. előtti tanoncidők beszámíthatóságára.

Z. I. kérdéséből nem tűnik ki, hogy 1950. január 1. előtti, vagy ezt követően volt-e szakmunkástanuló. Hangsúlyozzuk azonban, hogy *tanoncidejének beszámítására csak akkor van lehetőség, ha tanulóideje 1950. január 1. előtti időre esik,* mert csak ezeket az időket lehet munkaviszonynak tekinteni, mivel 1950. január 1. után az ipari tanulók képzése iskolarendszerű oktatás keretében történik.

Z. I. tehát az 1950. január 1. előtti tanoncidő beszámítását — függetlenül a korábbi elutasítástól — kérheti, s az ilyen időket is a kérelem benyújtását követő hó 1-től kell beszámítani. Ez a szabály vonatkozik a pótszabadság és jubileumi jutalom, valamint a rangfokozat szempontjából történő beszámításra.

★

Lapunk legutóbbi számának *Válaszolunk munkaügyi kérdésekre* című rovatában kifejtettük, hogy munkaszüneti napra csak az esetben jár munkabér, ha a dolgozó heti, havi munkaideje a munkaszüneti nap következtében megrövidült, vagy ha e napon is munkát kell végeznie. Mivel időközben több kéthetenkénti szabadszombatos munkarenddel foglalkoztatott dolgozótól érkezett hasonló kérdés, ismételten hangsúlyozzuk:

A munkarend szerinti szabadszombatra eső munkaszüneti napoknál nem rövidül meg a munkaszüneti nap következtében dolgozó munkaideje, mivel szabadszombatokon a dolgozók munkarendjük szerint nincsenek munkára kötelezve — hanem csak külön intézkedéssel lehet ilyen napokon a munkát elrendelni.

A kéthetenkénti szabadszombatos munkarenddel foglalkoztatott dolgozók is megkapják a munkaszüneti napra járó átlagkeresetet, ha a munkaszüneti nap nem a munkarend szerinti szabadszombatra, vagy heti pihenőnapjukra, hanem olyan napra esik, amikor munkarendjük szerint munkát kellene végezniök, de a munka ténylegi a munkaszüneti nap miatt szünetel.

Közgazdaságtan szerepe a közlekedésben

Ebből az elgondolásból kiindulva született meg a vezérigazgatóságon az az elgondolás, hogy a vasútnál dolgozó mintegy 70 közgazdászt kötetlen beszélgetésre hívják össze.

A szeptember 15-én megtartott összejövetelen *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes vitabevezetőjét 8—9 hozzászólás is követte.

A megbeszélésen részt vett és felszólalt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója. Többek között a következőket mondotta:

— Helytelen az a szemlélet, hogy a vasút speciális üzem. Az igaz, hogy nem cipőt gyárt, hanem szállítási teljesítményeket nyújt. Éppen ezért a jövőben a közgazdászokra fontos szerep vár. Eddig a vasútnál többnyire csak a teljesítmény dominált, az másodrendű kérdés volt, hogy ez milyen áron jött létre. Elavult az eddig érvényben levő anyagi ösztönzési rendszer is.

A vezérigazgató felszólalása után szóba került, hogy az új gazdasági mechanizmusban hogyan tud majd a vasút leggazdaságosabban „termelni". Több felszólaló javasolta, *hogy a vasút vezetése hirdessen pályázatot az egyes feladatok megoldására.* A felszólalók foglalkoztak azzal is, hogy még mindig igen erős a régi és az új harca a vasútnál. *Nem mindenütt fogadják és segítik a fiatal értelmiségieket, mérnököket, közgazdászokat.* Bírálták a vasút jelenlegi oktatási formáját is.

A felszólalásokat Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes zárszavában a következőkben foglalta össze:

— Ez az első olyan megbeszélés, amely a vasútnál a közgazdászok szerepét tisztázni kívánta. S hogy a közgazdászokra valóban szükség van, bizonyítja az is, hogy felmérjük azokat a területeket, ahová a jövőben közgazdászra lesz szükség. Megvizsgáljuk a fiatal közgazdászok továbbképzésének lehetőségét, és segítséget nyújtunk további munkájukhoz.

A MÁV felső vezetése részéről tehát megtörtént az első lépés. Most a közgazdászokon a sor

Herpai Antal

Az utazóközönség védelméért

Kaposvár állomáson az állomás illetékes dolgozói, élükön az ügyeletes tiszttel, udvariasan, de határozott hangnemben figyelmeztetik a vágányok között vonatra váró utasokat. A vonatra csak akkor lehet felszállni, ha az már megállt. A vasútőrség szolgálatban levő beosztottjával közösen vigyáznak arra, nehogy az utasok belépjenek az érkező vonat úrszelvényébe.

Nagyon kevés állomáson látni ilyen gondoskodást és felelősséget az utazóközönség védelme érdekében.

Az utolsó műtét

A műtét véget ért. Terike, a főműtősnő most is — mint minden műtét után —, gyakorlott mozdulattal oldotta ki a főorvos műtőköpenyének masniját. S közben a tőle megszokott nyugodt hangon csak ennyit mondott.

— Ma ez volt az utolsó műtétünk főorvos úr, a csípőficamos kislányt holnapra készítettük elő.

— *Rendben van, Terike* — válaszolta a főorvos, majd hozzátette: — *Köszönöm, nagyon köszönöm az asszisztálást.*

38 év a MÁV kórházban

Sokáig álltak így egymással szemben, s mindketten egyre gondoltak, arra, hogy a csípőficamos kislányt holnap már nem operálják együtt. S hogy mégis a holnapra gondoltak? Így volt ez már szokás hosszú évek óta. Miért lenne más ez a nap. S talán így könnyebb is a válás. Mert *dr. Bakay Jenő* orthopéd főorvos nyugdíjba vonul, s számára ez a műtét valóban az utolsó volt.

A műtőt már mindenki elhagyta. Terike is kifelé indult. A főorvos még egyszer végighordozta tekintetét az ismerős falak között. *Régen, nagyon régen volt, amikor ezen a hófehér műtőasztalon először vágott a sebészkése.* Az első operált egy csípőizületi tbc-s beteg volt, és most 38 év után az utolsó.

Nehéz volt elhagyni a műtőt, a kezéhez idomult műszereket, a csendes, zajtalan levegőt, az emlékeket.

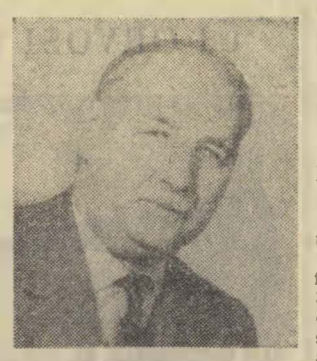
Holnap már nyugdíjas lesz. Holnap már más operál. A múltra gondolt, az első lépésekre.

1922-ből írtak, amikor friss diplomájával az I-es számú belklinikára került. Egy évvel később már a sebészet vonzotta. 1924-ben pedig a *Pécsi Sebészeti* Klinikán dolgozik. Amikor 1928. július 28-án a budapesti *MÁV Kórházba jött,* már a műtősebészeti és orthopéd szakvizsgát is letette.

38 éve, hogy átlépte a MÁV Kórház küszöbét, s azóta mindennap, a legnehezebb időkben is ezek között a falak között gyógyított.

Búcsú a múlttól

Most azonban búcsúzni kell. *Búcsúzni a múlttól, egy élet munkájától.* Jólesett az egyedüllét, ez a megszokott kloroform szagú levegő. *A betegekre gondolt.* A sok-sok kis csípőficamos csecsemőre, akiket oly féltő szeretettel gyógyított. Azután egy újabb emlékkép. A gyógyult, a tárt karokkal feléje futó mosolygós kisfiúk és kisleányok, akik gyermeki szeretettel ugrottak a nyakába.



Dr. Bakay Jenő

Itt, ebben a műtőben találkozott azzal a 20 éves kedves kis műtőslánnyal, is, akit 2 éves korában csípőficammal kezelt. Először nem tudta, miért mosolyog olyan kedvesen. Aztán a kislány elébe állt és szerényen ezt mondta.

— *Köszönöm a főorvos úrnak, hogy meggyógyított. Kétéves voltam, amikor csípőficammal kezelt. Édesanyámtól tudom, hogy sokat, nagyon sokat fáradt velem.*

Nem akart emlékezni, mert fájt a búcsú, de ez az utolsó nap, ez az utolsó műtét sok mindent felkavart.

A MÁV Kórházban eltöltött 38 küzdelmes esztendő nem volt könnyű. Mindennapos harc az életért, az egészségért, s az a sok-sok beteg, *több mint százezer ember, akiket vizsgált és kezelt.* Lehet-e feledni, s szabad-e emlékezni? 30 évvel ezelőtt a gyógytornát ő szervezte meg, s munkatársaival együtt, saját terveik alapján készítették a gépeket, a segédeszközöket, hogy minél hamarabb gyógyuljanak az elesettek.

A második világháború alatt az osztályon sokáig egyedül dolgozott, s másodmagával operált. Nehéz, nagyon nehéz évek voltak azok. *Nem érzi, hogy elfáradt, pedig 72 éves. A kés még soha nem remegett a kezében.* Biztosan vágott. De ennél az utolsó műtétnél, néha úgy érezte, pihennie kell. Nem a fáradtság miatt.

Gondolatait Terike, a főműtősnő zavarta meg. Csendben, lábujjhegyen lépett a műtőbe. Egy darabig nézte a főorvost, aztán hozzálépett.

— *Főorvos úr, a kávé! Már teljesen kihűl. A szobájába tettem.*

— Megyek, Terikém. Aztán készítsék elő a vizitet is. Én még beszaladok, megnézem az operáltamat.

Új élet kezdődik

S miközben szobájában a kávét szürcsölte, tekintete egy bekeretezett oklevélen akadt meg. *Kiváló orvos kitüntetés,* s alatta a dátum, 1961. július 1.

Felállt, a falhoz lépett, s aztán ezt is, mint sok más holmiját, a táskájába tette.

Az utolsó nap, az utolsó órák. Még három, vagy négy, aztán . . .

Hát igen, ez az élet rendje. Már nem érzett fájdalmat, megnyugodott. Így kellett történnie. Csak az első hetek lesznek majd nehezek. Meg talán, mint nyugdíjas, dolgozhat is. Miért ne! Mások is csinálják, *szellemileg és fizikailag frissnek érzi magát. Dolgozni akar. Dolgozni, mert ma még nem tudja elképzelni,* hogy holnap egy új, egy másik élet kezdődik.

Amikor befejezte a kávézást, felállt, felvette frissen vasalt hófehér köpenyét, az ajtóhoz lépett, s határozott lépésekkel elindult a kórterem felé, a nagyvizitre.

Az utolsó vizitre.

Szerényi József

Nehézségek, gondok a dombóvári fűtőháznál

Dél-Dunántúl legnagyobb fűtőházában, Dombóvárott sok-sok panasz után végre felújítják a köriv alakú mozdonyszín tetejét. A fordítókorong főjavítását az Északi Járműjavító szerelői néhány hete fejezték be.

A nagy „lépes", a dieselesítés azonban itt még várat magara, bár a fűtőház mozdonyvezetői közül néhányan már a Diesel-tanfolyamot is elvégezték. Ma még azonban csak az öreg gőzösök füstölögnek a fűtőház udvarán.

NAGY FELADATOK

Az idei őszi forgalomban is nagy munka vár a dombóvári fűtőház gépeire. A következő negyedévben a mozdonyokkal *több mint 7 millió 100 etkm teljesítményt kell elérniük.* Az elmúlt negyedévben az eredmény 6 millió 113 ezer 100 etkm volt.

— Győzik-e majd erővel ezt a rendkívül nagy feladatot?

— *Ahhoz, hogy a negyedik negyedévben eleget tudjunk tenni kötelezettségeinknek, naponta legalább 75 ezer száz elegytonnakilométert kellene teljesíteni. Ez sajnos, nem megy. 65 ezernél többet nem tudunk elérni* — hangzott a válasz.

— Miért nem?

— *Azért, mert gépeink kihasználása a magas követelmények arányában már nem kielégítő. Mozdonyaink sokat állnak és viszonylag keveset mozognak a vonalakon.* Jellemző például, hogy tervfeladataink közül egyedül az utazó személyzet egy szolgálati órájára tervezett kilométer teljesítményét nem sikerült eddig sem hoznunk, s az elért eredményünk az év eleje óta nem haladja meg a 97 százalékot.

SOK A TÁVOLLÉT

Az utazó személyzet havi távolléte meghaladja a 330. szolgálati órájuk pedig a 300 órát. A sok távollét mögött gyakran alig van teljesítmény. Csak egy példa: *Bencze Ferenc mozdonyvezető augusztus 14-én az 1073 számú vonattal 11,15 órakor indult Dombóvárról Ercsibe. Innen gépmenetben Pusztaszabolcsra küldték, ahol 12 órát pihent. Ezután gépmenetben Sárbogárdra küldték, ahol újabb 6 óra pihenés következett.* Végül a 2870 számú vonatot Dombóvárra hozta, mellyel 16-án 9.40 órakor érkezett vissza. Távolléti ideje közel járt a 48 órához, ebből több mint 33 óra pihenéssel és kényszerű ácsorgással telt el.

Megérthetjük, hogy a fűtőház vezetői, s maguk a dolgozók sem tapsolnak az ilyen eseteknek. De hogyan lehet ezen segíteni? A dombóváriak kérdés nélkül is mondják:

— *Azt kérjük, segítsen a forgalom és a menetirányítás. Ne hagyják „elkallódni" a mozdonyainkat. Sokszor panaszkodnak ránk, hogy egyikmásik szerelvényhez késve adjuk a gépet. Mi mást tehetnénk? Csak azt a mozdonyt tudjuk újra útnak indítani, amelyiket előbb visszakapjuk. Ám, ha késve kapjuk, késve is adjuk a gépet! Csodát nem tehetünk...*

NEM RAJTUK MÚLIK

Nem újkeletű probléma. Ismeretes a forgalom nagyon sok nehézsége is. Főként csúcsforgalmi időszakokban nem kielégítő a vonalak átbocsátó képessége, az állomásokon kevés a vágány, orlódik az elegy. Mégis állítjuk, *tervszerűbb és jobban szervezett munkával lehet még javítani a mozdonyok teljesítményeit, csökkenteni a kieső időket.* A fűtőháziak nem kérnek lehetetlent!

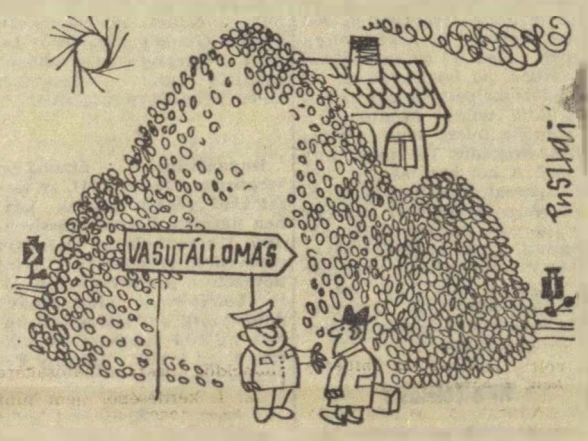
S mit adnak?

Ütőképes vonóerőt. *Böjtös István, Linde János, Zsoldos Ferenc* mozdonyvezetők és a többiek eddig a kongresszusi versenyben is a legjobb eredményeket érték el. Ők most is bizakodóak. *Jobb feltételek mellett magasabb teljesítményekre képesek.* A fűtőház szakmunkás és műszaki gárdája teljes erővel segíti őket. *Nyári István* műszerész szocialista brigádja olyan kis hibákat is kijavít, melyeket a mozdonyszemélyzet még nem jelentett, de ők a gépek gondos átvizsgálásakor észreveszik. Sok munkájuk mellett az idén már négy újítást dolgoztak ki. *Magyar Sándor* lakatos szocialista brigádja a tengelyágyak javításában jeleskedik — évek óta nem volt visszatérő munkájuk... Sorolhatnánk a többi brigádot is, akiknek köszönhető, hogy a fűtőház biztos bázis a mozdonyok számára.

Rajtuk nem múlik az őszi csúcsforgalom magasabb követelményeinek teljesítése.

Lőrincz János

CUKORRÉPAKAMPÁNY



— A legrövidebb út az állomásra a répahegyen át vezet

(Pusztai Pál rajza)

Kedvezően alakult

az élüzem címért folyó verseny első félévi mérlege

Az élüzem cím elnyeréséért folyó verseny általános célkitűzései az 1966. évi 2. sz. *Hivatalos Lapban* kerültek kiadásra. A célkitűzések megállapításánál a korábbi évek gyakorlatától eltérően, *a bázis év teljesítményeihez való viszonyítást nem írták elő központilag.* Az volt a cél, hogy az igazgatóságok és a megyei bizottságok együttes hatáskörét és felelősségét növelve, sajátos helyzetüknek megfelelően állapítsák meg a külszolgálati főnökségek számszerű célkitűzéseit. Ez alól kivételt képeztek a szakosztályok közvetlen felügyelete alá tartozó üzemi vállalatok, illetve főnökségek

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy *a célkitűzéseknek ily módon történő meghatározása helyes volt.* Reálisabbá vált az élüzem cím elnyeréséért folyó verseny,

javult a kapcsolat a külszolgálati főnökségek és az igazgatóságok érdekelt osztályai, valamint a szakszervezeti bizottságok és megyei bizottságok között.

Ennek eredményessége megmutatkozott az első félévi célkitűzések teljesítésénél is.

A verseny eredményességét bizonyítja, hogy az év első félévében kiemelkedő teljesítményeikért *81, száz főn felüli szolgálati hely, illetve vállalat kapott vezérigazgatói elismerést.* A kifizetett pénzjutalom 578 000 forint, 232 000 forinttal több, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A vasút gazdaságos üzemeltetésére jellemző célkitűzések túlteljesítése mellett, a személy- és áruszállítás igényeit is maradéktalanul kielégítette.

Az élüzem címért folyó verseny célkitűzéseit legeredményesebben a *miskolci,* a *szombathelyi,* a *ferencvárosi* és a *debreceni* vasúti csomópontok, valamint a *Dunakeszi* és a *Szombathelyi Járműjavító Üzemi Vállalat* dolgozói teljesítették. Ezeken a helyeken tettek legtöbbet szakszervezeti bizottságaink, a gazdasági vezetéssel együttműködve, a szocialista brigádok és a dolgozók mozgósításán keresztül, a kongresszusi munkaverseny sikeréért.

Javult a munka az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál is.

Míg a bázis év első félévében csak 3, addig 1966. első félévében 9 főnökség, illetve vállalat részesült vezérigazgatói elismerésben.

Ugyanez nem mondható el a távközlő és biztosító-berendezési szakszolgálatról, ahol mindössze csak egy szolgálati főnökség részesült elismerésben.

Az élüzem címért folyó verseny első félévi mérlege tehát kedvezően zárult, s ez a jó eredmény a kongresszusi verseny sikerét is jelenti.

Szabó II. József

SZEGEDI JELENTÉS

Az őszi forgalmi feladatokról tanácskoztak a KISZ-fiatalok

Három megye, Csongrád, Bács-Kiskun és Békés KISZ-fiataljai tanácskozásra gyűltek össze a szegedi igazgatóságon, hogy megbeszéljék az őszi szállítási feladatokat. *Elek György,* az igazgatóság helyettes vezetője tájékoztatta a résztvevőket. Elmondotta, hogy

a szegedi igazgatóság az első félévben, január kivételével, 100 százalékon felül teljesítette tervfeladatát.

Jó munkára lesz szükség az év hátralevő részében is. Az igazgatóhelyettes beszámolója szerint a IV. negyedévben, a múlt év hasonló időszakához viszonyítva, 254 854 tonnával kell több árut elszállítaniok.

Az őszi forgalmat növeli az is, hogy a második félévben mintegy 900 000 tonna cukorrépa, 80 000 tonna gabona és 30 000 tonna kender vár elszállításra. Számítani lehet még azonkívül 120 000 tonna zöldség- és gyümölcs továbbítására is.

Az igazgatóság területén a napi kocsiberakási kötelezettség munkaszünetes napon 1050, munkanapokon 1510 kocsi. A kirakási feladat pedig naponta 1870 kocsi.

Ebben a munkában nagy feladat vár a fiatalokra, a KISZ-vezetőkre, az ifjúsági brigádokra egyaránt. A fiatal vasutasok jó munkájára jellemző, hogy az igazgatóság területén

ebben az évben 132-en kaptak szakma ifjú mestere címet.

Az egynapos tanácskozáson több olyan hiányosságról is szó esett, ami gátolja a jo munkát. Egyes szolgálati helyeken nem kielégítő a párt és a KISZ kapcsolata. Ez befolyásolja a politikai és szakmai nevelést, gyengíti a KISZ-szervezetek életét. El kell érni, hogy a KISZ-szervezetek legyenek élenjárói, terjesztői az újnak, a korszerű munkamódszereknek.

Sziládi Sándor

A pártkongresszus tiszteletére

NOVEMBERI VONAT

— Soká indúl...

— *Nem is olyan nagy idő. S addig meg össze kell hozni valahogy azt a soron kívüli szerelvényt.*

Egy gőzmozdony, s egy vonatra való teherkocsi rendberakása, kijavítása nem apróság. Különösen akkor nem, ha emellett, több mint három és félszáz gőzmozdony nagy és utójavítása és hat és félezer kocsi fővizsgája és futójavítása is a vállukat nyomja.

A mozdony már kész

— *Megmondom én őszintén, ez csak úgy megy, hogy mindenki ráver egy kicsit a munkára. Mi itt, a Landlerben már sok esztendőt végigdolgoztunk, s ha megkérdeznék hány mozdonyt javítottunk, ki se tudnám számítani. De az biztos, hogy a hosszú esztendők alatt még egyszer sem csalatkozott bennünk a vasút.*

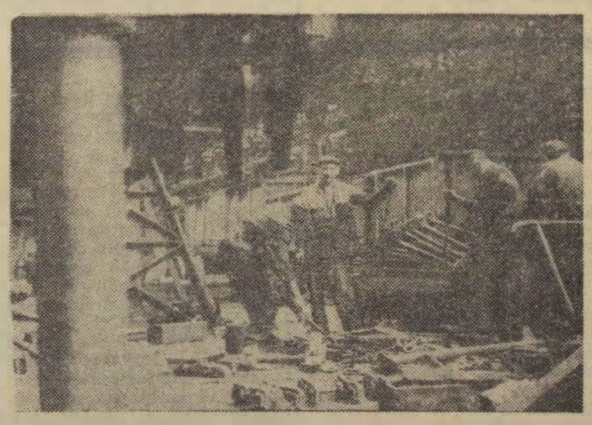
Hinni kell *Tóth Jánosnak,* nemcsak azért mert szavai valóban őszinték és súlyt ad nekik a rangja. Ő ugyanis a mozdonyműhely egyik brigádvezetője és műhelybizottsági titkár is egyszemélyben.

S, hogy ítéli meg: összejön-e a kongresszusi vonat novemberig?

— *A mozdony már kész, s a negyven kocsinak több mint a fele is elkészült. Ennyit vállaltunk a IX. pártkongresszus tiszteletére. Arra a napra, amikor összeül a kongresszus.*

Varga Sándor is hallgatja a kérdéseket. Neki is kettős rangja van, az egyik a kenyérkereső hivatása, géplakatos, a másik az, amit a többiektől is vállalt: bizalmi.

— *Itt nemcsak az izmokra vár a munka. Ha ismerős, hát nézzen körül egy kicsit és meglátja a különbséget.* Rengeteg kis gépet lát. Mind levegővel működik. Csiszol, befog, fúr a sok kis masina. Mennyit kéne melegíteni a reszelő nyelét, amíg rendbe tennénk egy-egy ilyen mozdonykarhoz való, tíztes súlyú alkatrészt! Most a levegő ereje használódik erre, s nem a miénk.



Ezekből a szétszedett kocsikból készül a novemberi vonat

Meg lesz a 10 kocsi

A kocsiműhelyben *Puskás István* lakatossal beszélgetünk.

— *Csak azt mondhatom, hogy beleizzadunk egy kicsit, amíg meg lesz az a negyven kocsi, de meg lesz.*

Puskás Istvánról kiderült, hogy civilben „szőlősgazda". 150 négyszögöles birtokkal rendelkezik. Ennyiről szüreteli a mézes fehéret.

— *Kis borocska az, 80—100 liter ha terem. Nevem napjára való. Éppen addig is tart: karácsonyig.*

— Egy percre elfogunk egy másik szőlősgazdát is, *Cseri Istvánt,* a brigád fejét.

— *Azt mondom; az a termés a biztos, ami tető alatt, van, azt nem viszi el a peronoszpóra.*

A Landler Járműjavítóban, a „termés" csakugyan biztosnak látszik. Itt mesterek határoznak, s döntenek, s övék a megvalósítás gondja is. *Ezért növekszik napról-napra a kongresszusi szerelvény hossza.* S mindenki tudja, hogy novemberben, a kongresszus kezdésének napján, kifut a Landlerből a fellobogózott szerelvény: *egy 424-es gőzmozdony és negyven teherkocsi.*

T. Gy.

Becsületességből jeles

Garan Rozál 21 éves, s mint jegyvizsgáló, három éve teljesít szolgálatot Bánréve állomáson. Augusztus 29-én a *Bánréve—Miskolc* között közlekedő személyvonaton a vonat átvizsgálása alkalmával *egy pénztárcát talált, melyben 10 ezer forint volt.* A talált pénzt azonnal átadta a rendőrségnek. Nemsokára jelentkezett a tulajdonos, *özv. Ungvári Józsefné,* sajószentpéteri lakos, aki meg akarta jutalmazni, de ő nem fogadta el a felajánlott összeget.

Garan Rozál ezzel a cselekedetével nemcsak maga, de Bánréve állomás egész kollektívája nevében is vizsgázott becsületességéért. *dr. Pásztor Pál,* a miskolci igazgatóság vezetője dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

Murányi Tibor
Bánréve

Levelezőink írják a kongresszusi versenyről

A IX. pártkongresszus tiszteletére indított szocialista munkaversenyről, az elért eredményekről az elmúlt napokban több levelet kapott szerkesztőségünk Most ezekből adunk közre egy csokorravalót.

A debreceni fűtőház dolgozói jó eredményeket érnek el a kongresszusi versenyben — írja *Marosán Pál* tudósítónk. — A fűtőház kollektiváján jó munkáját bizonyítja, *hogy az M62—042 és az M62—043-as Diesel-mozdonyok az év első hét hónapjában 686 300 százelegytonnakilométert teljesítettek és ilyen nagy munka mellett is 32 512 kg gázolajat takarítottak meg.* Mindkét gépen szocialista brigádok dolgoznak, s kongresszusi felajánlásaik között szerepelt az anyagmegtakarítás is. De nem maradnak le a gőzösök sem. *Kozma István* mozdonyvezető *K. Nagy Imre* fűtő a 424 266-os mozdonyon eddig 122 201 százelegytonnakilométert ért el, s 78 tonna szenet takarítottak meg. Jó munkát végzett *Egri Béla* és *Hulics József* fűtő is.

Dancs József levelezőnk arról ír, hogy *a tapolcai fűtőház dolgozói a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásukat szeptember 15-re teljesítették.* A fiókműhely dolgozói öt mozdony időszakos javítását minőségi munkával elvégezték. A nagy nyári balatoni forgalomban is derekasan helytálltak a tapolcai masiniszták.

A kongresszusi felajánlás teljesítéséről számolt be *Boldizsár Gyula* békéscsabai levelezőnk is. A békéscsabai fűtőház *Sallai Imre* szocialista brigádja *Kövesdi Lajos* művezető irányításával egy súlyosan sérült teherkocsi javítását vállalták. A kijavított kocsit, amelyet a brigád tagjai társadalmi munkában készítettek el, már átadták a forgalomnak. A 25 tagú szocialista brigád most pótfelajánlásként vállalta, hogy két személykocsi részlegvizsgáját, terven felül elvégzi.

A Déli pályaudvar fűtőházfőnökségénél a korábbi egy hónapos határidő helyett 4 nap alatt cserélték ki az M 44 101 psz Diesel-villamosmozdony trakciós motorját — olvastuk *Katona András* levelében. — Ehhez a teljesítményhez hozzájárult az az újítás is, amellyel a trakciós motort helyben tudják süllyeszteni. *Az újítást a kongresszusi verseny keretében a fiókműhely dolgozói készítették.*

Köszönet a Szegedi Vasútforgalmi Technikumnak

A Szegedi Vasútforgalmi Technikum négy tanulója, *Koncsik Éva, Takács Ibolya, Karádi Emil* és *Tóth Emil* Kaposvár állomáson júliusban töltötték nyári gyakorlatukat. Az áru-, a személy- és a poggyászpénztárban teljesítettek szolgálatot.

Eleinte féltve kapcsolódtak bele a munkába, de az ott dolgozók oktatását, figyelmeztetését megszívlelték. *Az iskola vezetőségének és KISZ szervezetének ezúton is szeretnénk köszönetet mondani a fiatalok neveléséért és szakmai oktatásáért.*

Megnyugtat bennünket, hogy ilyen szorgalmas, becsületes, a munka iránt érdeklődő fiatalokat képeznek ki a Szegedi Vasútforgalmi Technikumban.

a Béke szocialista brigád kollektívája Kaposvár

Melyik gazdaságosabb?

Mihályi János, a szolnoki járműjavító kocsiosztályának volt vezetőhelyettesét régóta foglalkoztatta, hogy mi okozza a lemezes rinfuza betétek csapajainak kiszakadását, és hogyan lehetne azt megszüntetni. *Munkáséveinek problémái nyugdíjazása után sem hagyták nyugodni.*

Megy az akta vándorútra

A Gze és Gye sorozatú kocsik lemezes rinfuzalapok vezetőcsapjainak merevítésére *több fajta megoldást dolgozott ki, és 1964. szeptember 19-én beadta újítási javaslatként a vállalatnál, ahol 70,139/1964. sz. alatt naplózták.* Mivel a javaslat szerkezeti módosítást igényel, felterjesztették a KPM I/7. B. osztályhoz. Itt 100 081/1965. 7. új. sz. alatt elutasították, hogy hivatalból Gy. 17—70 800 sz. rajzon már intézkedtek.

A szakosztály által leírtak a valóságnak megfelelnek, csak sajnos a rajzon megjelölt ellenlemez beszegecselése nem gátolta meg a vezetőcsapok kiszakadását. A vezetőcsapok konzolja továbbra is csak a kb. 1,5 mm-es rinfuzalaphoz volt ráhegesztve, nem pedig mindkét lemezhez.

Az újító a szakszervezethez fordult, és a 29/1959. korm. rend. 6. § (3) bek. alapján kérte az elutasítás felülvizsgálatát. A Vasutasok Szakszervezete Közgazdasági Osztálya 123(U)1965. III. sz. alatt továbbította a panaszt a 7. szakosztályhoz.

A szakosztály a felülvizsgálatnál Kurucz Gyula mérnök főtanácsostól kért újabb szakvéleményt, aki megállapította a felvetés jogosságát, de a több megoldás közül csak egyet ragadott ki, és utána megállapította, hogy hivatalból olyan megoldást dolgoztak ki, melyben a „vezetőcsapokat nem az 1,5 mm-es vastag betétlaphoz kell rögzíteni hegesztés útján, hanem a betétlap négy sarkán belül alkalmazott legalább 3 mm vastag és a kerethez bordával is merevített lemezbetétekhez kell erősíteni, ugyancsak hegesztés útján, az 1,5 mm vastag betétlemeznek a vezetőcsapok talpán alkalmazott kivágása után."

Nem is lenne helyes az elutasítás jogosságát vitatni, ha műszakilag a kiadott utasítás könnyen kivitelezhető lenne, és jobb megoldást adna, mint az újító megoldása. Az elutasítás után az újító javaslatainak különböző változatait megmutatta *Sarbó Tamásnak*, az I/7. B. osztály vezetőjének, aki a szegecsmerevítéses megoldást helyesnek tartotta.

Helyszíni vizsgálat

A szakszervezet közgazdasági osztálya nem értett egyet az elutasítással, felkérte az I/1. szakosztályt, hogy egy szakbizottságot hívjon össze, a javaslat helyességének megállapítására. A bizottság összeült, de nem sokkal mozdította előbbre az ügyet. *Markó János* mérnök ugyanis mereven ragaszkodott az előzőekben leírt szakvéleményhez. Az eredmény csak annyi: *megegyeznek abban, hogy a helyszínen próbát végeznek.*

1966. augusztus 9-én a szolnoki járműjavítóban a helyszínen vizsgálták meg a gyakorlati kivitelezést, és az előállításnál az alábbi munkák merültek fel a szakszolgálat által a 3—11 496-os rajz szerinti megoldás megvalósításánál:

1. 5 mm-es vastag lemezből 240x115 mm-es darab kivágása (ennek egyik sarkából még egy 40x40 mm-es darab is kivágandó);
2. a lemez meghajtása;
3. az így elkészült lemez feliegyzése a rinfuzalapra, és utána a régi lemez eltávolítása hegesztővel és kézifűrészszel;
4. a kivágott résznek és a meghajtott lemeznek összeillesztése;
5. a két felület összefogására 2x480 mm. 2x70 mm-es villanyhegesztési varrat elkészítése;
6. hegesztés utáni megmunkálás.

Mihályi János által javasolt szegecses megerősítésnél:

1. 10 mm-es lyuk fúrása;
2. 10 mm átmérőjű, 35 mm hosszú szegecsnek a lyukba helyezése,
3. 2x30 mm hosszú villanyhegesztési varrat készítése.

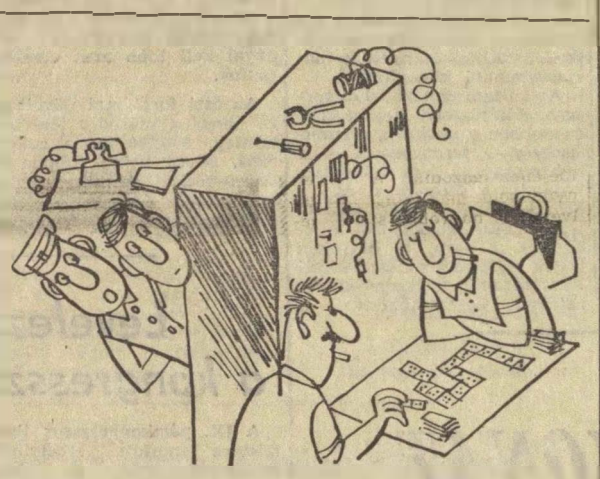
Az elkészített mintadarabokat megvizsgálták, *s a vizsgálat azonos eredménnyel zárult*, mindkét esetben a vezetőcsap szakadt le, ami üzemközben nem fordul elő.

Az újítást elutasítják

Ezután mindenki azt gondolná, hogy az újító javaslatát elfogadták. Nem ez történt. A 116 996/1966. sz. ügyiratban Markó János elutasításra javasolja az újító javaslatát. Indokolása: *a szakszolgálat által kiadott megoldás jobb, és az üzem kérésére egyszerűsíteni fognak a lemezen. Amennyiben az újító gazdaságosabb megoldást tud, úgy ezt új javaslatként adja be.*

Úgy érezzük, ehhez sok magyarázat nem kell. Azt a tények mutatják, hogy a két megoldás között minőségileg nincs különbség. *A gazdaságosságnál pedig kétséget kizáróan az újító javára billen a mérleg.* Másról van itt szó, s ezen érdemes lenne Markó Jánosnak és a szakvéleményezőknek is egy kicsit elgondolkodni, de nem ártana azoknak az egyszemélyi elbírálóknak is, akik ilyen szakvéleményt elfogadnak.

Sebestyén János



— Ha nem tudnám, hogy a domlnórendszerű berendezést javítják, azt hinném, hogy dominóznak.
(Pusztai Pál rajza)

Nemcsak a kiskőrösiek ügye

Az egész egy pillanat alatt történt, *s egy ember, egy régi vasutas ismét meghalt.*

Csúnya, könnyelmű, felelőtlen halál volt. Iszonyat még rágondolni is, hogy mindez egy vezető, egy egész kollektíva tudtával történt. Mert ki nem tudta, hogy mi történik már évek óta Kiskőrös állomáson.

Ismét ölt az ital

A vádlott az ital, és mindazok, akik felelőtlenül nézték, hogy a bor miként szedi áldozatát.

Egy ember, egy vasutas, *Szentgyörgyi György 1966. augusztus 12-én Kiskőrös állomáson meghalt.* A boncolási jegyzőkönyv szerint Szentgyörgyi Györgynél a véralkohol vizsgálat közepes ittasságot mutatott. S társa is, akivel Szentgyörgyi azon a végzetes napon együtt poharazott, szintén ittas volt.

Hogy mindez hogy történhetett? Nehéz erre egy cikk keretében válaszolni. Az azonban tény, hogy Kiskőrös állomáson az ittas dolgozók *Földesi Sándornak*, a volt állomásfőnöknek a bizalmát élvezték. Sőt, nem egy esetben maga az állomásfőnök fektette le az állomás valamelyik zugába részeg munkatársait, közöttük a szerencsétlenül járt Szentgyörgyi Györgyöt is. *Ha csak egyszer is, határozottan lépett volna fel az italozókkal szemben, ha lefektetés, az elbújtatás helyett egyszer is hazaküldte volna Szentgyörgyi Györgyöt, talán nem történt volna tragédia.* De miért nem tette? A bor-barátság, a közös ivászat, őt a vezetőt is elkötelezte. S Földesi Sándor jó fiú volt, rendes főnök, aki segített, s aki tétlenül nézte, hogy miként rohan egy ember a végzet, a halál felé. Az ittas Szentgyörgyi Györgyöt egy tehervonat tolatás közben gázolta halálra.

Ki a felelős?

De a kiskőrösi állapotokért nemcsak Földesi Sándor a felelős. *Felelősek mindazok, akik évek óta elnézték, hogy az állomáson ilyen légkör alakuljon ki.* Kiskőrös állomásnak már híre van. Sajnos, rossz híre!

A Keleti pályaudvaron sokszor tapasztaltuk a helyet kereső utasok bosszankodását. *akik a kishordók és fonott üvegek között* még aktatáskájuk számára sem találtak helyet. Az a bíztatás sem tudott nyugalmat varázsolni az utasok arcára, hogy sebaj, Kiskőrös után majd lesz hely, mert ott mindenki leszáll.

Valóban, Kiskőrösön mindig sokan szállnak le. Egyes napokon *szinte mozgó demizsonszőnyeggé válik az állomás előtere.* A vásutasság körében az a tréfás szóbeszéd járja, hogy Kiskőrös felől érkező vonatok is tántorogva járnak.

De valóban mende-monda-e ez a komoly gondolatokat ébresztő tréfálkozás?

Nem az első eset

Nem! Szentgyörgyi György esete sem egyedül álló! Lapunk február 1-i számában *Párnáskocsin néhány korty borért* című cikkünkben szintén a 160-as vonalon történt italozásról írtunk. Szóvá tettük, hogy a jegykezelő néhány korty borért eladta becsületét, hiszen az első és második osztályok közötti differenciát az utasok borban kvittelték le. Két hét múlva, február 15-én *Megállj jelzőt a balesetnek* című írásban az egyik személyvonat ittas, Kiskőrös állomáson garázdálkodó mozdonyvezetőjéről olvashattak lapunk olvasói.

Egyszóval Kiskőrösön már évek óta olyan légkör, olyan hangulat alakult ki, *hogy szinte a csodával határos, hogy a tragédia csak most, s nem évekkel ezelőtt következett be.* Szentgyörgyi György tragédiája figyelmeztet. De miért kell mindig egy-egy baleset, elvesztett emberéletek után tanulni, s fogadkozni? Miért?...

Kiskőrös állomás új állomásfőnökének sok fáradtságába kerül, amíg helyreállítja mindazt, amit elődje három éven keresztül elrontott. Az állomás kollektíváján kívül, elsősorban a szegedi igazgatóságnak kell segíteni. *Mert ez a tragédia nemcsak a kiskőrösiek ügye.*

Hegedűs Károly

Baleseti krónika

Szeptember 10-én *Türje* állomáson a 7498. sz. tehervonat tolatás közben a csonkavágány földkúpja előtt nem tudott megállni és a zárfékes kocsit feltolta a záródombra. Visszahúzáskor a kocsi kisiklott és ennek következtében *Sándor Gergely* zárfékező leesett. Nevezett a kórházba szállítás után, szeptember 11-én belehalt sérüléseibe.

★

Dunaújváros állomáson szeptember 11-én a III. sz. tartalékkal végzett tolatás közben Sáfrány Ferenc kocsirendező lábcsonkulásos balesetet szenvedett. A jelentés szerint nevezett a javítóvágányon álló kocsisornak támaszkodva dohányzott, s a szalasztott kocsik az álló kocsisort meglökték, s így került Sáfrány Ferenc a kocsi alá.

★

Mátészalka állomás *Nagyecsed* felőli oldalán szeptember 13-án a főjelző és az előjelző között álló szerelvénybe rohant motoros kiskocsijával *Buják Sándor* szakaszkezelő pályamester. *Buják Sándor sérüléseibe a helyszínen belehalt.* A baleset körülményeinek tisztázása még tart.

★

Az 5628. sz. vonat Debrecen állomáson szeptember 14-én halálra gázolta Balajti István segédkezelőt. Nevezett a 4767. sz. vonattal érkezett Debrecenbe és a mozdonylap leadása miatt motorkerékpárral ment a fűtőházhoz. A motorkerékpár elhelyezése után fején bukósisakkal a vonat úrszelvényébe lépett, ez okozta a halálát.

★

Fülöpszállás állomáson szeptember 19-én a 913. sz. kijáró vonatból *Szabó Lajos* vonatvezető kiesett. Az esés következtében *kisebb fej- és lábsérüléseket szenvedett.* A baleset azért következett be, mert a kalauzkocsi ajtaját nem akasztották be.

★

Szeptember 26-án a debreceni fűtőházban egy mozdony beállásakor halálos balesetet szenvedett Miskuj Sándor segédkezelő. A baleset körülményeinek vizsgálata azonnal megindult.

Dicséretes cselekedet

Szigligeten, a MEDOSZ üdülőjében gyermekeket üdültetnek. Augusztusban az egyik csoport Budapesten gyülekezett az induláshoz. Ezt az időpontot egy 10 éves makói kisfiú előre nem látott okok miatt lekéste, és csak egy későbbi vonattal tudott *Badacsonytördemic-Szigliget* állomásra megérkezni.

Este 20 órakor, sötétségben szállt le a vonatról. Még soha nem járt arra, senkit nem ismert, s teljes volt a kétségbeesése. Az üdülő ugyanis az állomástól több kilométerre távol van.

A problémát *Porkoláb Béla* állomásfőnök oldotta meg, aki pártfogásába vette a pityergő kisfiút. *Saját lakásában vacsorával, szállással és reggelivel látta el.* Reggel pedig a Szigliget felé induló autóbusz kalauzára bízta, hogy a helyszínen tegye le a viszontagságos út után megérkező kisfiút.

Emberséges cselekedetéért az állomásfőnök dicséretet érdemel.

Bognár Károly
Tapolca

A rend önkéntes őrei

Túl volt a 240 órás szolgálaton *Vass Gyula* jegyvizsgáló azon az éjszakán, amikor pesterzsébeti lakásán utcai dulakodás zajára ébredt. *Nem tétovázott.* Mezítláb, inguijban, egy szál nadrágban hagyta el a lakást, majd a kapu előtt elsurranó férfi után iramodott. Utcasarkok, kerítések követték egymást, míg megállásra kényszerítette a menekülő ismeretlent, az éjszaka csendháborítóját.

Kétéves önkéntes rendőri, társadalmi tevékenységének legbravúrosabb „szolgálata" volt ez. *Nem hívták, de tudta, hogy vezénylés nélkül is segítenie kell a kertes házak lakóinak nyugalmas csendjét.* Nem kíváncsiskodni, cselekedni lépett az utcára mezítláb. Az utcai zajból csak arra következtetett, hogy szükség van rá, az önkéntes rendőrre. *És 15 perc múlva már az utcai lámpák sarki fényénél vezette az éjszakai garázdát, aki egy védtelen lányra támadt és kirabolta.* A tettest előállította a rendőrőrsre, aztán visszatért ágyába. Ezen az éjszakán becsülettel szolgálta a lakók, a munkatársak bizalmát.

A 25 éve utazó jegyvizsgáló másnapi vasúti szolgálatba lépése előtt tudta meg, hogy többszörös garázdától, közveszélyes munkakerülőtől, brutális orvtámadótól óvta meg a következő éjszakák csendjét.

★

Deák Dezső az Utasellátó 9-es számú elosztójának fiatal büfése a pályaudvaron sétált kék szalagjával, amikor hajnaltáját egy középkorú építőmunkás csapzottan sietett hozzá.

— *Rendőr elvtárs kizsebeltek* — panaszolta.

— Hogy történt? — érdeklődött.

— *Megismerkedtem egy nőszeméllyel, aki váratlanul eltűnt a pénzemmel együtt* — vallotta.

A Keletiből a panaszossal indult el az ismeretlen nő nyomába. A nyomozás eredménnyel járt. A tettes *Rácz Klára* megrögzött bűnöző és üzletszerű kéjnő csakhamar előkerült.

Hónapokkal ezelőtt pedig két 10—14 éves *hazulról megszökött kisfiú vándorútját szakította meg* és juttatta őket vissza családi otthonukba a kétségbeesett szülőkhöz.

Havonta 20 vagy ennél több órát is szolgál szabadidejéből. S amikor a gurulóban felszolgál *figyelmes, udvarias, igazi vendéglátó.* Boldog és elégedett ember. Vele és munkájával is elégedettek az Utasellátónál.

★

Varga II. Lajos jegyvizsgáló már húsz éve utazik. Szereti hivatását. A vonat, az utazás életének gazdag élményadója. Érdekes, szép változatos az utasok közti munka, különösen a külföldiek között a nemzetközi vonatokon. *Figyelem, udvariasság, éberség, na meg a nyelvismeret nagyon fontos.* Éberség — de nem akármilyen.

Ez évben történt, hogy azalatt a két perc alatt, míg az *Orient Expressz* mozdonyvezetői leléptek a vezérállásból, a motorház kapcsolószekrényébe két ismeretlen férfi helyezkedett el. A jegyvizsgáló éberségének köszönhető, hogy nem sikerült külföldre utazniok. Varga elvtárs nemcsak kalauz, hanem önkéntes rendőr is.

★

Magyari János váltókezelőnek sok éves tapasztalata van a pályaudvar szabálytalankodó, fegyelmezetlen és a gondatlan utazók felismerésében. Ezekkel az embertípusokkal naponta találkozik önként vállalt rendőri szolgálata közben.

Magyari János mint önkéntes rendőr, havonta, több mint 20 órát tölt szolgálatban. *Eddig, több mint 100 bűncselekmény felderítésében, megelőzésében lépett fel rendőrként.* Eredményes társadalmi munkájáért ez évben a közbiztonsági érem bronz fokozatával tüntették ki.

★

Borbély Lajos üzemlakatos, a Ward-Leonard villamosmozdonyok szorgos kezű orvosa a villamosszínben. *Több újítás kezdeményezője, kivitelezője.* Legtöbbet a kikötésnélküli kerékeszterga kivitelezésén dolgozott. Nem övé az újítás, de kezdettől közreműködött. *A fűtőház pártvezetőségében négy év óta dolgozik.* Pedig mindössze hat esztendeje van a fűtőháznál. A csomóponti üzemi pártbizottság tagjaként pártépítési munkában áll helyt. *1957 óta tagja az Építők Bokányi Dezső munkásőr-zászlóaljnak.* Mindig segítő, szolgálatkész. Példás szorgalmáért, helytállásáért kiváló munkásőr jelvénnyel tüntették ki és többször részesült parancsnoki dicséretben. A szebb emberi élet feltétele a nyugalom, a biztonság és más emberek boldogulása — vallja. Érdemes ezért a szabadidőből áldozni.

★

Néhány pillanatképet villantottunk fel *a Keleti csomópont társadalmi munkásainak életéből.* A fegyveres erők napja — szeptember 29. —, alkalmából velük együtt köszöntjük a vasutas önkéntes rendőröket. Köszöntjük azokat, akik éberségükkel nevelőszavukkal és ha kell határozott fellépésükkel üzemben, szolgálati helyen, hivatalban, utazás közben és lakóhelyükön, munka és ünnepnapokon, szabad idejükben, fegyveres erőink oldalán vigyázzák az utca csendjét, az éjszakák nyugodtságát, a közlekedés biztonságát, a társadalmi tulajdont.

K. J.



Néhány gondolat a vasúti jogszabályalkotásról

A vasúti közlekedés jellegéből következik, hogy a saját és a hozzá kapcsolódó területeken nem tűri a szabályozatlanságot. *A vasút olyan strukturájú és működésű üzem, amelynek egyetlen területe sem lehet meg anélkül, hogy a pontosan körülírt rendelkezések szabályozó szerepe ne érvényesüljon.* A vasút valamennyi szakterületének, működésének pontos meghatározása az üzembiztonsági okok mellett gazdaságossági, egészségügyi és más okok miatt is jelentos. A vasút létesítésétől, működésétől, a személyzetre és az utazóközönségre vonatkozó előírásokon keresztül a nemzetközi tevékenységig *rendkívül széles skálája van a törvényekkel, rendelkezésekkel es utasításokkal szabályozandó területnek.* Csak kuriózumként említeném meg, hogy olvan jogi szabalyozással is találkozunk a vasúton, amely a művelődéügyvel, vagy akár az anyakönyvi közigazgatással is kapcsolatos Igy például a vasutepítésnél előkerült leletek a művelodésügy körebe is tartozo, a vasúton bekövetkezett események közül egyesek — a vasuton történő elhalalozás — anyakönyvi igazgatási jogszabállyal kapcsolatosak.

Az előbb elmondottakon túl azert is rendkivül fontos a jogi szabályozottság, mert jelentős mértékben megszilárdítja a jogbiztonságot, es gazdasági jelentősége is nagy. A vasúton fuvarozásra kerülő *több szazmillió személy és több milliard értékü áru elszallitasa gazdaságosan és biztonságosan csakis megfelelő jogszabályok konstruálása és alkalmazása esetén lehetséges.* A gazdaságosságra való hatas tekintetében csak egyetlen dolgot említenék, ez pedig a jogi szabályozottság jelentőségének a nepgazdasági érdekekre valo hatására vonatkozik.

Két irányban is szolgálhatja a népgazdasági erdekeket a helves szabálvozottság. *(Itt kimondottan gazdasági erdekekre gondolok elsősorban.)* Egyreszről a vasút helyes belső mukodese es a más közlekedési vállalatokkal való kooperációja tekintetében, másreszt a szállítatók es a vasút közötti szabályozás tekintetében. Ennek a szabályozásnak — mármint a másodiknak — az a nagy jelentősége, hogy a nepgazdasági érdekeket a szállító és szállítható közötti érdekösszeütközések esetere is biztosítja. Éppen ezért, ennek a szabályozásnak elsősorban *a szerződésszegés következményeire kell szankciókat tartalmaznia, főleg díjszabasi és polgárjogi eszközökkel.*

A vasút különböző területeinek — a szállítható felekkel, az utazóközönseggel való kapcsolatának — szabályozottsága *az új gazdasági mechanizmusban lényegesen nagyobb szerephez jut.* Az új gazdasági mechanizmus egyik alapvető vonása, hogy a különböző vállalatok, intézmények és szervek belső működésében és egymáshoz való kapcsolatában *lényegesen jobban előtérbe helyezi a közgazdasági eszközöket, a gazdasági érdekeltséget.* Ezt az alapvető jelentőségű változást azonban csak abban az esetben lehet eredményesen végrehajtani, ha előtte ezeket a területeket pontosan meghatározzuk.

A jogi szabályozottság rendkívüli jelentőségének felismerése, a szocialista törvényesség megszilárdulása *egyre égetőbb szükséggel veti fel egy új, szocialista szellemü vasúti törvény megalkotását.* Talán nem is új vasúti törvényről van itt szó, hiszen a vasutak létezésére és működésére vonatkozó olyan alapvető jogi szabályozás, amelyet meglevő vasúti törvénynek nevezhetnénk, tulajdonképpen nincs.

Egy 1868-ban kelt *Közlekedesi és Közmunkaügyi Miniszteri Szabályrendelet* foglalkozik ezekkel a fontos kérdésekkel. Amellett, hogy ez a régi, osztrák mintára készült szabályrendelet teljesen idejét múlta, a társadalmi viszonyokban végbement változás felszabadulásunk 21. évében az ilyen alapvető vasúti jogszabály megalkotását ma már nem teszi elodázhatóvá.

A termelőeszközök társadalmi tulajdona, a szocializmus épitésenek gazdasági és politikai céljai a vasúton sem engedik megtartani azt a jogbizonytalanságot, jogi szabályozatlanságot, amely egy ilyen fontos alaptörvény hiánya miatt lehetséges. *Ma már nem elegendő részletkérdéseket szabályozni, hanem összefoglalóan, a vasút egészére vonatkozó munkát kell végezni.* Ennek szellemében készült az új vasúti törvény tervezete.

Az új tervezet amellett, hogy a meglevő szocialista viszonyokra épül, egyúttal előremutato is, mert a dinamikus technikai, műszaki és szervezeti fejlődésre vonatkozó előírásokat magába kívánja foglalni. *És ami a korábbi jogszabályoktól döntően megkülönböztetné az új vasúti törvényt, az a tervezetnek azon gondolata, hogy a vasút dinamikus fejlesztése mellett a vasuton foglalkoztatott emberek élet- és munkakörülményeire is rendelkezni kíván.*

A vasúti törvény tervezete széles körű vita után nyilván még sok módosuláson, változtatáson megy keresztül. Azt az igényt azonban egy ilyen rendkívül fontos törvénnyel szemben feltétlenül támasztani kell, hogy a szocialista viszonyokat tükrözze, meghatározza a vasút feladatait, fejlődését, es ezzel együtt a népgazdaságban elfoglalt helyét is.

S. J.

Vasutasok az iskolapadban

A szakszervezeti bizottságok titkárai, kultúrfelelősei az utóbbi időben sokat tettek azért, hogy az általános iskolát nem végzett dolgozók közül mind többen jelentkezzenek tovább tanulásra, elsősorban a szolgálati hely adottságaihoz alkalmazkodó kihelyezett osztályokba.

Három budapesti szolgálati hely szakszervezeti bizottságának titkárát kérdeztük meg: hogyan állnak a beiskolázással?

Baranyai Zoltán, az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára elmondotta, hogy az általános iskolát nem végzettekről *a bizalmiak segítségével statisztikát készítettek, s ennek alapján kezdték meg az agitációs munkát.* Minden érdekelttel külön is beszéltek. Az általános iskolát nem végzettek legnagyobb része ugyan vidékről jár be, de családi és más nehézségeik ellenére is sikerült olyan összevont VII—VIII. osztályokat szervezni, amelyek a dolgozók részére két osztály elvégzését teszik lehetővé.

A Hámán Kató fűtőházban *Valuska László* szb-titkártól megtudtuk, hogy V—VI., VII. és VIII. osztályokat indítanak. Már eddig ötvenhárman jelentkeztek, többnyire olyanok, akik az üzemi iskolában végezték el a korábbi osztályokat is. *Az iskolának az üzemben hagyományai vannak.* Sok olyan hallgatónk van, aki már a harmadik évet kezdi itt. *Takó Gáspár* segédkezelő 45 éves, felnőtt gyermekei vannak, mégis jelentkezett a VIII. osztályba. A VIII. osztályba jelentkező *Nagy Józsefné* szakácsnő is tavaly járt a VII-be.

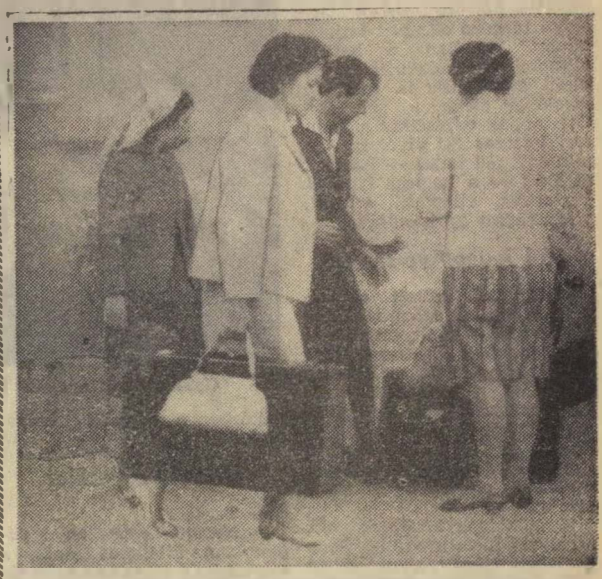
A Keleti Műszak szakszervezeti bizottságának titkára *Baki Károly* elmondotta, hogy folyamatosan érkeznek a jelentkezési lapok. Az iskolával közösen kezdik meg az osztályok kialakítását. Az osztálybeosztás a dolgozók munkaidejéhez igazodik. A Keleti csomópont más szolgálati helyei is nagyobb számú jelentkezést várnak.

A szakszervezeti bizottságok többségénél is gondos munka folyt az általános iskolai beiskolázás érdekében. Remélhető, hogy a budapesti szolgálati helyek tavalyi eredményei az új tanévben fokozódnak.

Vigh Jánosné

NYÁR VÉGE A BALATON PARTJÁN

Szeptember végén befejeződött az üdülési főidény. A Balaton melletti felnőtt és családos üdülőkben mintegy 50 ezren üdültek a nyári hónapokban. Szakszervezetünk szántódi és bogláti üdülője is bezárta már kapuit. Az utolsó turnus vendégei szeptember 24-én vettek búcsút az őszi napsütésben ringatózó magyar tengertől. Balatonbogláron egy-egy turnusban 140 beutalt üdült. Képriportunk az utolsó turnus beutaltjainak első napjáról készült.



Délelőtt 11 óra tájban csoportosan érkeznek a vendégek a vasútállomásról



A gondnoki épület teraszán Mustos László, az üdülő gondnoka és munkatársai fogadják a beutaltakat.



Első ebéd az üdülőben.



Szeptember végén már csak a bátrabbak fürdenek a Balatonban, annál kellemesebb a napfürdőzés.
(Hemző Károly képriportja)

Két hét Miskolc-Tapolcán

Augusztusban kéthetes üdülésen vettem részt az ország egyik legszebb üdülőhelyén, *Miskolc-Tapolcán.* Nem is kívánhat az ember szebb és jobb helyet az üdülésre, mint amit ez a környék nyújt. Gyönyörű parkja, hideg-meleg vizű strandja nemcsak a belföldi, hanem a külföldi vendégek tízezreit is vonzza.

Az üdülőkben tisztaság és rend uralkodik. Az üdülő vezetősége lehetővé tette, hogy a helyi és a környező kirándulóhelyeket is megtekinthettük. Nagy élményt nyújtott *Aggtelek*, a nagy kiterjedésű *Baradla-barlang, Jósvafő, Lillafüred*, s nem utolsó sorban a miskolci egyetemi város megtekintése.

A látottak sok üdülőtársamnak keltette fel figyelmét hazánk e gyönyörű, sok értékben gazdag vidékére.

Vas István

1966 OKTÓBER 15 — NOVEMBER 6

MŰSZAKI KÖNYVNAPOK

Ebben az évben immár ötödször kerülnek megrendezésre a műszaki könyvnapok. Ünnepélyes megnyitót mintegy 200 könyv vásárt 500 helyen tart a kiadó. Ezen kívül számos iro-olvaso találkozót, s egy-egy az adott iparág tárgykorebe vágo muvel kapcsolatos ankétot rendeznek az üzemekben, intézetekben.

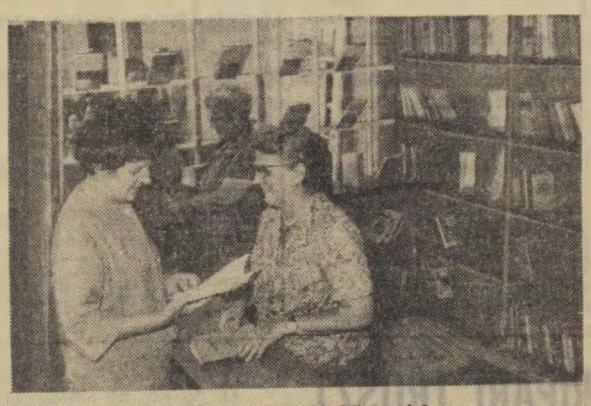
Az október 15-től. november 6-ig tartó könyvnapokra 39 mű jelenik meg, összesen 127 ezer példányban. A Műszaki Könyvkiadó 29, a Táncsics Könyvkiadó 4, az Akadémiai Kiadó 1, a Közgazdasági- és Jogi Könyvkiadó 2, a Mezőgazdasági Könyvkiadó 2, a Kossuth Könyvkiadó 1 művet jelentet meg.

A Műszaki Könyvnapok idején *a Műszaki Könyvklub tagjai*, illetve azok az új tagok, akik október 16 és november 5 között lépnek be a Műszaki Könyvklubba, a könyvnapok idején *170 korábbi kiadványt 50 százalékos áron vásárolhatnak meg.*

Meg egy esemény: a könyvnapok ideje alatt az Országos *Műszaki Könyvtár és Dokumentációs Központ* aulájában (Bp., VIII., Múzeum utca 17.) kiállítást rendeznek a magyar műszaki könyvekből.

Új könyvtár az Északiban

Egy hónap alatt 628-ra emelkedett az olvasók száma



Pillanatfelvétel az új könyvtárban

Évek óta hagyomány, hogy a könyvtárosok nemcsak író—olvasó találkozók megrendezésével ünneplik a könyvhetet, hanem a könyvek új vagy újjáépített otthonainak ünnepélyes felavatásával is emlékezetessé teszik olvasóik számára a könyv ünnepnapjait.

Az *Északi Járműjavító Üzemi Vállalat* új könyvtárát ez év májusában avatták fel. Ezzel több év óta húzódó probléma oldódott meg. Eddig a jépjárműjavító dolgozóinak könyvellátását a Törekvés Művelődési Ház Könyvtára végezte. Az a tény, hogy ez a könyvtár az üzem területén kívül van, hátráltatta az olvasólétszám és a forgalom emelkedését.

A művelődési ház és az üzem vezetősége belátva a helyzet tarthatatlanságát, elhatározták egy új könyvtár létrehozását az üzem területén. *A könyvtár építési költségeit a vállalat, berendezését pedig a művelődési ház vállalta magára.* A könyvtárban a megnyitáskor 3000 kötet könyv volt. Ennek 60 százaléka szépirodalom, 30 százaléka ismeretterjesztő mű, 10 százaléka pedig gyermekirodalom.

A vezetőség helyes meglátását bizonyítja az olvasólétszám gyors növekedése. Az elmúlt három hónap alatt az olvasók száma 628-ra emelkedett s csak augusztusban 2180 kötet könyvet kölcsönöztek. Ebben kétségkívül a könyvtár elhelyezése elsőrendű szerepet játszik, de a jó könyvtári propagandamunka is elősegítette az olvasók letszámának növekedését.

A könyvtár távlati terveiben első helyen szerepel a kapcsolat felvétele az üzem műszaki könyvtárával. A műszakiak, mérnökök, technikusok, művezetők és szakmunkások szakmai könyvekkel való ellátását az üzem műszaki könyvtára oldja meg.

A SZOT határozatok értelmében az alsó- és középszintű szakkönyvek fokozottabb használatában, *a szakmunkások olvasottságának növelésében nagyobb szerepet kell juttatni a szakszervezeti könyvtáraknak.* Nekünk az a tervünk, hogy amennyiben lehetséges az alap- és középfokú műszaki könyveket a műszaki könyvtártól letétként átvesszük a szakszervezeti könyvtár részére. Az alap- es középfokú szakirodalom propagandáját főként a műszaki szinvonal emelésében élenjáró, a szakmai oktatásban és ismeretterjesztésben részvevő munkások, újítók, szocialista brigádok körében kell megerősíteni.

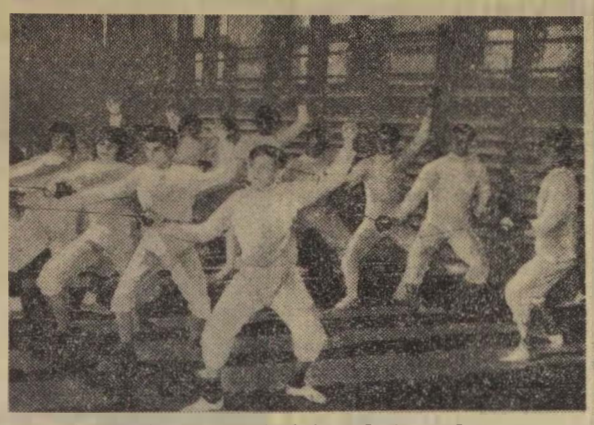
A szocialista brigádtagok szép számmal iratkoztak be eddig is könyvtárunkba, *jelenlegi számuk: 162.* Az új könyvtár az ipari tanulókkal is külön foglalkozik, hiszen számuk jelentős, közel 500. Az elsőéves ipari tanulók beiratkozásakor felhívjuk figyelmüket a szép- és a szakirodalomra.

Kamancza Mária

Az olimpiai tölgy árnyékában

Őszinte beszélgetés Szentesen a vasutas sportról

Szentesen, a *Petőfi Sándor* iskola előtt álló tölgyfa abból a palántából terebélyesedett, amelyet *Lőrincz Márton* légsúlyú birkózó olimpiai bajnok kapott 1936-ban a berlini olimpiai játékokon. S ez egy kicsit szimbólum is, mert az iskolában élénk a sportélet. Ott tartják edzéseiket a *Szentesi Vasutas SC* vívói is. A mintegy 50 fiatal — leányok és fiúk — a helyes kéz- és kartartást, ellépést, szúrást, visszavágást gyakorolják.



Gyakorolnak a fiatal vívók (Tőzsér Ernő felv.)

164 igazolt versenyző

— *Egyesületünknél az elmúlt 3 év alatt jelentős változás történt* — tájékoztat *Fazekas János* —. *Az asztalitenisz és a súlyemelő szakosztály megszűnt. A labdarúgó-, tekе-, természetjáró- és vívószakosztályokban viszont fokoztuk a minőségi munkát. Ennek eredménye, hogy tőrvívóink elérték az országos szintet.*

Kimutatások kerülnek elő, amelyekből megtudjuk, *hogy 1963-ban a hat szakosztályban 140 igazolt versenyzőt tartottak nyilván, ma négy szakosztályban 164-en sportolnak.* Három évvel ezelőtt a vívók létszáma 40 volt, ma 63. Sportlétesítményben nincs hiányuk. Hálásan nyugtázzák a Vasutasok Szakszervezetének anyagi támogatását.

A súlyemelő-szakosztályt rátermett vezető, edző hiányában meg kellett szüntetniük. Az asztalitenisz-szakosztály akkor szűnt meg, amikor kiestek az NB II-ből. Kár, hogy az egyesület elnöksége könnyen belenyugodott a szakosztályok megszűnésébe.

— *Legeredményesebbek a vívók* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Papp Zoltán* állomásfőnök —. *Dr. Mónus Sándor a szakosztály „mindenese", egyszemélyben szakosztályvezető, intéző és edző is, kiváló nevelő.*

Ebben az évben mind egyéniben, mind csapatban szép sikereket értek el. Az országos vidéki junior bajnokságon, tőrben *Simon Zoltán*, párbajtőrben *Csík Tamás* szerezte meg a második helyet, Csík Tamás kardban az ötödik, *Buk János* pedig párbajtőrben a harmadik helyen végzett.

Csapatban még jobb eredményekkel dicsekedhetnek. A magyar bajnokságon — a junior csapatok között — tőrben a negyedik helyen végeztek. A vidékiek közül egyedül a szentesiek voltak a döntőben. *Az országos vidéki junior bajnokságon tőrcsapatunk bajnokságot nyert,* párbajtőrben a második helyet foglalták el.

Nevelő egyesület

— Terveik?

— *Nevelő egyesület vagyunk.* Az általános iskola, a középiskola elvégzése után elkerülnek a versenyzők a városból, vagy bevonulnak katonának, akik maradnak már nem hajlandók versenyezni.

— *A labdarúgó-szakosztálynak is nehéz a helyzete* — veszi át a szót Fazekas János. —. *A nagyobb egyesületek elcsábítják a játékosainkat. Három évvel ezelőtt 9, ebben az évben 3 játékos hagyta itt az egyesületet.*

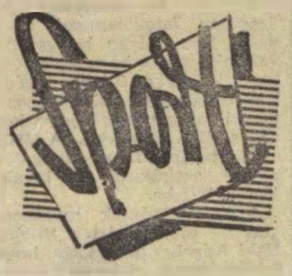
Megszűnő szakosztályok. Kitűnő nevelő-, oktatómunka. Tömören így jellemezhető a Szentesi VSC élete.

A felsorolás azonban nem teljes. Hiányzik a jellemzésből *a sport iránti hallatlan szeretetük.* Ez segíti át őket az előbb említett nehézségeken. S vígasztalást találnak a tömegsportban. Több sportágban elsőként rendezték meg a szocialista brigádok vetélkedőjét.

Házi bajnokságot írtak ki tekében, sakkban és labdarúgásban. A dolgozók jelentős része indult ezeken a bajnokságokon. Az elsők díjakat, serlegeket kaptak.

A szentesiek szeretik a sportot.

Tőzsér Ernő



Vízilabda-válogatottunk a második helyen végzett Bukarestben

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* szeptember 7. és 12. között Bukarestben rendezte meg a vasutas vízilabdázók nemzetközi találkozóját. A tornán 11 ország, *Franciaország, Hollandia, Belgium, Olaszország, a Szovjetunió, Lengyelország, az NDK, Jugoszlávia, Bulgária, Magyarország* és a vendéglátó Románia legjobb vasutas vízilabdázói vettek részt.

A csapatok három csoportban mérkőztek a továbbjutásért. A magyar csapat a szovjet és az olasz válogatottal került egy csoportba. Együttesünk csoportelsőként jutott tovább. Igy az első helyért mérkőzhetett a másik két csoport legjobbjával, az NDK és a román válogatottal. *Az NDK együttesét 7:3 arányban sikerült legyőzni.* A román csapattól azonban az utolsó másodpercekben kapott góllal 5:4 arányú vereséget szenvedett együttesünk.

Végeredményben *a tornát a vendéglátó román vasutas válogatott nyerte a magyar és az NDK válogatottja előtt.* Negyedik helyen a szovjet, ötödik helyen a jugoszláv csapat végzett.

Az elismerés kötelez

Az első félévben a Szombathelyi Járműjavító Üzemi Vállalat gazdasági eredményei, a célkitűzéseknek megfelelő szinten tükrözik az új gazdasági mechanizmus jegyében végrehajtott intézkedéseket. *Növekedett a termelékenység, csökkent az önköltség, a darabszámos tervszerűséget 100 százalékosan teljesítették.*

Az egyenletes termelés biztosítása érdekében 10 naponként az időarányos 33 százalékos, illetve 66 százalékos tervszámmal szemben 35,2 százalékos, a második 10 napban 70.4 százalékos eredményt értek el.

A mozdonyjavító osztály, a többlettermelés területén *a vállalt havi 600 órával szemben az elmúlt négy hónap alatt 3900 órát teljesített,* amit elsősorban a tervezett teljesítményi szint túlteljesítésével biztosítottak.

A kocsijavító osztály az **időarányos 40 darab teherkocsi fővizsga helyett 64 darabot teljesített.**

A megmunkáló osztály az alkatrészellátást a többlettermeléshez maradéktalanul biztosította.

A karbantartó osztály munkáját kiválóan szervezte, gépállási idő a karbantartási munkák kifogástalan minősége mellett nagyon minimális volt, a ledolgozott órákhoz képest.

Eredményeink értékelése nem maradt el.

Az első félév jó munkája alapján az üzem kollektívája miniszterhelyettesi dicséretben részesült.

Az 1966. szeptember 17-i ünnepségen pedig *több mint 125 ezer forint pénzjutalmat osztottak ki* az üzem dolgozói között.

Ez az elismerés arra kötelez bennünket, hogy eredményeinket fokozzuk és a IX. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásainkat maradéktalanul teljesítsük.

Kovács István

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: 19—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

Lakáscsere

— Elcserélném egy szoba összkomfortos Bp., VI., Lehel út 3. sz. alatti lakásomat két szoba összkomfortosra. Telefon: Gugelné 134—832 vagy 31—34.

— Komlói 2 szoba, összkomfortos tanácsi lakásomat elcserélném hasonló budapestire vagy esetleg pécsire. MÁV szolgálati lakás előnyben. Cím: Szanyi János, Komló, Vörösmarty u. 7. Tel.: 28—30, vagy Pécs fth. 13—24.

Ősz — a sinek mellől

Vagonokba rakjuk a nyár kincsét:
tájak gyümölcseit — téli napok
gazdag ízeit — telten, dörögve
futnak — országon át — a vonatok.

Szenet viszünk a városokba és
erdőnyi fát a bányáknak, s ha kell,
falunak gépeket; a rakodón
sereg munkás farönköket emel. —

Vagonokba rakjuk a nyár kincsét,
hogy ízeiből mindenütt legyen.
Súlyos, szép életet közvetítünk
ág-bogas, országos vas-ereken.

Fazekas Lajos

FELHÍVÁS

A KISZ Központi Bizottsága és a Honvédelmi Minisztérium felhívása alapján középiskolai tanulmányokat folytató fiatalok október 15-ig jelentkezhetnek a *néphadsereg Kilián György Repülőtiszti Iskolájára.* A tisztiiskola négy éves. A fiatalok a katonai képzettség elsajátítása mellett tanári, illetve felsőfokú technikusi képzettséget is nyernek.

A jelentkezés feltételei: *orvosi alkalmasság, I. fokú motoros repülőgépvezetői vizsga.* A feltételekről bővebb felvilágosítást ad a MÁV Sportrepülő Klub elnöksége. A tisztiiskola előkészítő tanfolyamára szerdán és pénteken 15—19 óráig jelentkezhetnek az érdeklődők a klub székházában. Cím: *Budapest, XIV., Thököly út 41.* Budapestiek és környékiek személyesen, a vidékiek írásban.

A *MÁV Sportrepülő Klub* elnöksége ugyancsak felhívással fordul a vasutas fiatalokhoz és vasutas szülők gyermekeihez, hogy jelentkezzenek repülő és ejtőernyős sportokra, továbbá a modellező szakosztályba. Jelentkezési feltétel: *a 15. életév betöltése és orvosi alkalmasság.* A repülő és ejtőernyős sportokra október 30-ig, a modellező szakosztályba december 31-ig jelentkezhetnek az érdeklődők a klub székházában.

Megjegyezzük

Lapunk szeptember 1-i számának *Baleseti krónika* rovatában *Hernádnémeti—Bőcs és Taktaharkány* állomások között a 4. sz. térközőrhelynél július 31-én történt utolérésről tájékoztattuk olvasóinkat. Az időközben befejeződött vizsgálat alapján közöljük, hogy a baleset bekövetkezésében a már közölteken kívül *mulasztás terheli a 2364 sz. vonat mozdonyszemélyzetét és vonatvezetőjét* is. Utóbbi az összeütközésnél halálos sérülést szenvedett. A vizsgálat megállapítása szerint a balesettől függetlenül mulasztás terheli a 2372. sz. vonat mozdonyszemélyzetét is.

A hibáztatottak ellen a hatósági és fegyelmi eljárás megindult.

Jogos kérdés

Szeptember 8-án az 1412-es 31 156 számú kocsijában utaztam. Útközben szemem a hirdetésekre tévedt. Az egyiken ez állt: *„Vegyen VIT-sorsjegyet!* Húzás 1965. július hóban!" A másik hirdetés a húsvéti játékvásárra hívja fel az utazók figyelmét.

Ezt a két „szakállas" hirdetést szépen ottfelejtették a kocsiban — gondoltam, kissé bosszankodva. Vagy talán a vasúton ennek nincs gazdája?

Perlaki Gyula,
Sopron

Vigyázat! Robbanásveszély!

Ilyen feliratú tábla áll *Sümeg* állomás raktárépületének közelében. A vizesárok végében már régen ott fekszik a földön 4 lövedék, de lehet, hogy alatta, a földben, még több is.

A hatóság tüskésdróttal körülvette ezt a veszélyes területet — *de a veszély megmaradt.* A tüskésdrót és a lövedékek fölé hajló eperfa lombjai gyenge biztosítékot nyújtanak a baleset ellen.

Az illetékesek miért nem szállíttatják el a háború ittmaradt „emlékeit"?

Bognár Károly

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Marosán Pál, Volosinovszki János, Debrecen; Dancs József, Bognár Károly, Tapolca; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kiss Lajos, Alsóörs; Cserháti József, Sziládi Sándor, Szeged; Szűcs Ferenc, Hatvan; Vas István, Rákosrendező; Markos József, Zalaegerszeg; Molnár Árpád, Katona András, Budapest; Perlaki Gyula, Sopron; Murányi Tibor, Bánréve; Kovács István, Szombathely; Szentgáli István, Gyöngyös: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Dőri János, Kaposvár: Kasza Imre, Sárrétudvari; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Várfalvi Gyula, Gyékényes; Póra János, Dobrókőz; Horváth Zoltán, Tatabánya-felső; Bányavasúti dolgozók, Diósgyőr: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

HÍREK

— **Önkéntes véradó napot** szervezett a Vöröskereszt a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél. A véradó napon az üzem 40 dolgozója összesen 13 liter vért adott.

— **Ezer tonna szén megtakarítását vállalták** a mátészalkai fűtőház dolgozói a pártkongresszus tiszteletére. Eddig 800 tonnával használtak fel kevesebbet a tervezettnél, s a megtakarítás értéke több mint félmillió forint.

— **A brnói nemzetközi vásáron** a Strojexport csehszlovák külkereskedelmi vállalat és a Győri Vagon- és Gépgyár képviselői szerződést írtak alá, amelynek értelmében 1966. és 1970 között évi 260, összesen 1300 magyar vasúti kocsit szállítanak Csehszlovákiába.

— **A nemrég lezajlott szombathelyi Savaria Karnevál** szervező munkájáért Erdélyi Béla, a megyei tanács vb-elnöke köszönetét fejezte ki a szombathelyi igazgatóság fiataljainak, akiknek nagy részük volt abban, hogy a hagyományos ünnepség sikerrel zárult.

— **Egyhetes szakmai továbbképzésen vettek részt Budapesten** a vasút polgári védelmi törzsparancsnokai. A tanfolyamot a Polgári Védelem Országos Parancsnokságának szakelőadói és a KPM szakemberei tartották.

— **Nyugdíjba vonulása alkalmából** ünnepélyesen búcsúztatták munkatársai Kókai Jánosnét, Hatvan állomás takarítónőjét. A 60. életévét betöltött vasutas asszonynak az állomás nőtanácsa nevében Bernáth Károlyné ajándékot adott át.

— **Népszerű az Ismerd meg hazádat mozgalom a székesfehérvári vasúti csomópont** dolgozói körében. Ebben az évben Szegedre, Aggtelekre, Miskolcra és Esztergomba látogattak el. Terveik között szerepel még egy egri és debreceni kirándulás is.

— **Ünnepélyes brigád értekezletet** tartott Hatvan állomáson a Haladás szocialista brigád, amelyen megjelent Kijácz József állomásfőnök és Szuromi István, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára is. A szocialista brigád tagjai minden tervmutatóiukat túlteljesítették.

— **Elsők között csatlakozott a kongresszusi versenyhez** Vigh Lajos szocialista brigádja a debreceni járműjavítóban. A fiatalokból álló brigád derekasan helytáll a munkában. Havi átlagos teljesítményük 102,3 százalék. S ami a legfontosabb, kifogástalan minőségű munkadarabok kerülnek ki kezükből.

A Hivatalos Lapból

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

37. számból: 121 463/1966. I/8. D. Tényleges vasúti alkalmazott k és nyugellátottak arcképes igazolványának érvényesítése 1967. évre.

38. számból: 121 651/1966. 1/2. B. A jelzőlámpa-kihordási és sorompókezelési díjak módosítása.

A GYÓGYSZERIPARI TRÖSZT

(Budapest XIII., Lehel út 11.)

az ANYAGBESZERZŐK FIGYELMÉBE ajánlja
a vasút területén hasznosítható elfekvő anyagait

			egységár
VASKOHASZATI ANYAGOK:			
1000	kg	Buga, kovácsolt, 320x320x1210 mm	8,—
674	"	Négyzetbuga, 320 mm, A. 34. 12.	4,70
1000	"	Ö.v. buga, 300x500, ÖV. 18.	7,01
2000	"	Ö.v. buga 550x500, ÖV. 22.	6,65
5000	"	Ö.v. buga. 600x500, ÖV 22.	6,31
330	"	Öv. buga, 300x500, ÖV. 22.	6,50
832	"	Szürkeöntvény, 230 mm, ÖV. 18.	6,49
200	"	Szürkeöntvény, 280 mm, ÖV. 18.	6,49
1300	"	Szürkeöntvény, 290 mm, ÖV. 18.	6,49
VILLAMOSSAGI ANYAGOK:			
3482	db	Bilincs, Omega, 28 mm	8.66
3	"	Jeladó, karos, SK. 11.	2 115,—
35	"	Kapcsoló, SBNP. II. 10A Rb.	420,—
300	"	Tömszelence, fokozott lámpához	37,20
1	"	Trafó nyitott 5 kVA, 0—190—380 V	1 689,—
1	"	Trafó zárt 3x380/3x24—42, 100 VA	3 440,—
9	"	Ampermérő, DA 200, 5mA, 60mV	633,—
8	"	" 144 LA. 250/5A	465,—
5	"	" 144 LA. 1500/5A	465,—
4	"	" 144 LA. 150/A	465,—
3	"	" 200 VA. 5A 0,5—7,5A	269,10
3	"	" 96 LA, 300/5A	465,—
5	"	" lengőtekercses, 100 5	319,12
5	"	"	1 902,40
11	"	FE—KO hőelem, L—400	1040,—
1	"	Kapcsoló MK. 401. 380 V, 100—140 A	2 450,—
2	"	" MK. 601 380 V 280—400 A	10 208,—
1	"	" MN. III. 601. 380 V, 560—800 A, O. fesz. 3 s. é. kézihajtás.	5 338,50
295	"	Hőkioldó, vegyes	110,—
1	"	Szárazmegszakító 1000 A	7 186,—
3	"	Villesz tábla EAO II. 8.	723,36
39	"	Lámpatest bevezető, rugós, DIB O	460,—
8	"	VM. 21. piros nyomógv	293,—
2	"	Kapcsoló, kondenzátor, F760,380 V, 40 A	2 000,—
2	"	Kapcsoló, kondenzátor 48KVAR tip. 380 V, 100 A haszn.	2 500,—
2	"	Kapcsoló, lemezburkolati, LBK—917—46/a, 550 V	1 060,—
MŰSZEREK:			
60	db	Manométer, 150 mm, 0—4 atm.	210,—
23	"	Manométer, 150 mm, 1,5 p	204,—
46	"	Manométer, 150 mm, 0—63 atm.	197,—
3	"	Távadós feszmérő, acs. 150 mm, 0—4 atm.	2 767,25
3	"	PTKK hőelem. 710 mm. 0.35	900,—
22	"	Thermo elem, NIPEN 700-as	490,—
37	"	Hőelem bütét, TED 6, 100 mm	300,—
2	"	Profil leolvasó, P—805—807	713,71

AZ IDŐKÖZBENI ELADAS JOGAT A VÁLLALAT FENNTARTJA

Az érdeklődőknek felvilágosítást nyújt:
dr. Bocskay Ferencné
GYÓGYSZERIPARI TRÖSZT
Budapest XIII., Lehel út 11.
Telefon: 200—941 127 mellék

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára 40 fillér 1966. OKTÓBER 15.

70 éves a szegedi MÁV Nevelőintézet

1896 szeptembere óta — a vakációkat kivéve — mindennap 320 egyenruhás fiatal hagyja el reggelenként a szegedi MÁV Nevelőintézet öreg falait, hogy Szeged különböző középiskoláiban tanulmányaikat folytathassák.

Az ország különböző területéről itt kapnak otthont az árva, félárva és a sok gyermekes vasutas szülők gyermekei. *Az intézet tanárai nemcsak a tananyaggal, a szakmai oktatással foglalkoznak, hanem mint gondos szülők, nevelik, oktatják a gyerekeket az életre, a munkára.* Az intézet napirendje szigorú, de nem vonja meg mindazt, amire a fiataloknak, a tanulás mellett még szükségük van. Sportolhatnak, szórakozhatnak, játszhatnak. Az intézetnek *jól felszerelt könyvtára, televíziós terme, stúdiója, házi mozija van*, és az állandó 30 színházi bérlettel felváltva viszik a hallgatókat előadásra.

Akikről ritkán szól a krónika

Az őszi forgalom idején a szegedi igazgatóság területéről 900 ezer tonna cukorrépát kell elszállítani. S ebből a nagy munkából *a Gazdasági Vasutak mezőhegyesi üzemfőnöksége derekasan kiveszi részét.* Naponta 130—140 nagy vasúti kocsi cukorrépát és répaszeletet szállítanak. Feladásra kerül ott még kender és egyéb mezőgazdasági termék is.

Az üzemfőnökséghez 176 kilométer hosszú vonalhálózat, három nagy állomás, három állami gazdaság tartozik. Jó munkájukat bizonyítja, hogy az év első 8 hónapjában az árutonna-fuvarozási tervüket 123 százalékra, az árutonna-kilométer-tervet 178, az árubevétell tervet 157 százalékra teljesítették.

A debreceni járműjavítóban

Közel tíz nappal csökkent a fővizsgás teherkocsik átfutási ideje

A fuvaroztatók egyre több kocsit kérnek a MÁV-tól, hogy áruikat szállítani tudják. Éppen ezért, nem mindegy, hogy a járműjavítókból a javításra beérkezett kocsik mennyi átfutási idő után kerülnek ismét a forgalomhoz. A debreceni járműjavító kocsiosztályának dolgozói még a kongresszusi verseny kezdetén ebből az ismert tényből indultak ki, és vállalták, hogy a beküldött kocsik javítási idejét csökkentik.

A verseny eddigi eredményei azt bizonyítják, hogy a kocsiosztály dolgozói állják szavukat. Míg márciusban, a kongresszusi verseny kezdetekor

egy fővizsgás teherkocsi átlagos átfutási ideje 25,8 nap volt, addig augusztusban az átfutási idő 16,5 napra csökkent.

A fővizsgarészleg kongresszusi versenyében a területen dolgozó 16 szocialista brigád kivétel nélkül kimagasló munkát végzett.

Kocsis József hegesztő 21 tagú, ezüstplakettel kitüntetett szocialista brigádja *még 3 újítással is segítette az eredményesebb munkát.* Jelentős újításuk például a beszorult csöves ütközőtokok szétszerelését szolgáló készülék, amelyet már üzemszerűen is alkalmaznak. A szerkezet segítségével jelentős fizikai erőt takarítanak meg.

Jó munkájáért dicséretet érdemel *Pongor Tibor* bognár, *Fekete László* szekrénylakatos, *Nagy V. József* alvázlakatos szocialista brigádja is.

Ezek az eredmények is azt bizonyítják, hogy a kocsijavító részleg dolgozói, párttagok és pártonkívüliek egyaránt helytállnak a kongresszusi versenyben.

Volosinovszki János

Jól dolgozó komplexbrigádok

A szegedi igazgatóság területén 17 központosított állomáson dolgoznak komplexbrigádok. Munkájukat az elmúlt hónapban értékelték. A legjobb eredményt a kecskemétiek érték el, második helyen Kunszentmárton állomás komplexbrigádja végzett. A kecskemétiek a bázisidőszakhoz viszonyítva *a kocsik tartózkodási idejét 1966 első félévében 5 százalékkal csökkentették, s ugyancsak 5 százalékkal csökkent a késetten kezelt kocsik száma is.* Kocsinként 17,04 forint kocsiálláspénzt takarítottak meg.

Hasonló eredményt értek el a kunszentmártoniak is. Az egy kocsira eső kocsiálláspénzt *a vállalt 2,96 forintról 0,28 forintra csökkentették.* Jelentősen csökkent a kocsitartózkodási idő, a késetten kezelt kocsik száma, és az egy kocsira eső kocsiálláspénz összege is.

Békéscsaba állomás MÁV—AKÖV komplexbrigádja egy tényező kivételével szintén teljesítette szerződésben vállalt kötelezettségeit. *Csupán a kocsitartózkodásnál volt 0,41 óra lemaradásuk.* A békéscsabaiak azonban vállalták, hogy ezt a lemaradást a kongresszusig pótolják.

(sziládi)

455 részvevője volt a MOROP kongresszusnak



Rödönyi Károly miniszterhelyettes megnyitó beszédét mondja.

Az *Európai Vasútmodellezők Szövetsége*, a MOROP október 3-tól október 8-ig Budapesten tartotta XIII. kongresszusát. A kongresszus ünnepélyes megnyitóján, melyre a Közlekedési Múzeum kupolacsarnokában került sor, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet.

— Megtiszteltetés részünkre, hogy a szövetség Budapesten rendezi a vasútmodellezők és vasútbarátok ezévi találkozóját — mondotta bevezetőjében a miniszterhelyettes, majd arról beszélt, hogy a modellvasutat, mint oktatási, tervezési és kutatási eszközt, hogyan igyekszünk a közlekedéstudomány szolgálatába állítani.

— Ez a kedves időtöltés, melyet mi felnőttek is szívesen művelünk, a vasút barátainak nagy szeretetét tükrözi a vasút iránt — hangsúlyozta. *— S ezt mi magyarok különösen nagyra tudjuk becsülni. Ez az ügyszeretet segítette talpra állítani vasutunkat a második világháború borzalmas pusztításai után és ennek a hivatásszeretetnek köszönhetjük az utóbbi években elért eredményeinket is.*

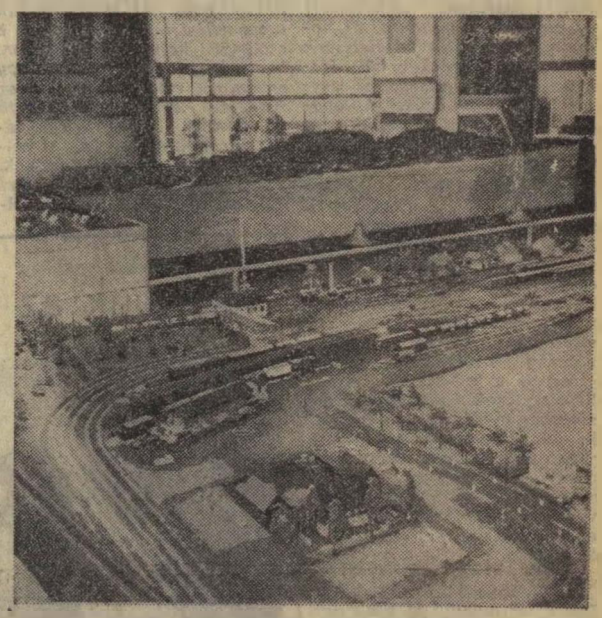
Az ünnepi megnyitón felszólalt *Walter Siegwart*, a MOROP elnöke. Hangsúlyozta, hogy a budapesti kongresszus a legnépesebbnek ígérkezik, s minden bizonnyal nagy mértékben elősegíti majd a vasútmodellezést.

A MOROP-kongresszus ünnepélyes megnyitója után a vendégek megtekintették a Budapesti Nemzetközi Vásár akadémiai pavilonjában megnyílt *vasútmodell-kiállítást.* Tíz ország, köztük a magyar amatőr-modellezők mutatják be legsikerültebb munkáikat. A drezdai közlekedési múzeum a *Modellvasút tegnap és ma* címmel önálló kollekcióval jelent meg a kiállításon. A terepasztalok makettjeivel együtt közel ezer vasúti modellt tekinthetnek meg az érdeklődők.

A kongresszus budapesti programja keretében a Közlekedési Múzeumban tartották a FERPRESS, *a vasúti szaksajtó ez évi értekezletét* is, melyen mint megfigyelők, a magyar vasutas sajtó képviselői is jelen voltak.

A MOROP XIII. kongresszusán egyébként a várakozásnak megfelelően, népes küldöttségek, 455 vendég vett részt.

V. F.



Részlet a modellvasút-kiállításról
(MTI Foto — Kácsor László felvételei.)

Negyedszer nyerték el a vándorzászlót a sturovói MÁV-képviselet dolgozói

Szob és Sturovo határállomások között már hagyományai vannak a határforgalmi versenynek. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy ez

a verseny mindkét vasút számára gyümölcsöző,

hiszen olyan célokat tűztek maguk elé a két határállomás vezetői és dolgozói, amelyek amellett, hogy *a két vasút dolgozóinak szocialista együttműködését és barátságát is mélyítik, a szocialista vasutak közös érdekeit is messzemenően szolgálják.*

A határforgalmi verseny értékelésére és a győztesnek járó vándorzászló átadására szeptember 1-én Szobon került sor. Az ünnepségen ott voltak a budapesti igazgatóság képviselői, Szob határállomás gazdasági és mozgalmi vezetői, valamint a csehszlovák vasutak és Sturovo állomás képviselői.

A részvevőket *Lengyel Ottó*, a sturovói MÁV-képviselet vezetője üdvözölte, majd részletesen ismertette, miként alakultak eredményeik 1966 első felében. Mint mondotta, a vándorzászló elnyeréséért folyó verseny az utóbbi időben rendkívül kiegyensúlyozott. Ezt bizonyítja az is, hogy az első félévben *a MÁV-képviselet dolgozói mindössze 3,7 százalékkal értek el jobb eredményt a csehszlovák vasutasoknál.* Ezzel negyedszer került birtokukba a vándorzászló.

A MÁV-képviselet vezetőinek beszámolójában elhangzottakból ide kívánkozik néhány adat: 1962-ben

az összkocsiforgalom havi átlaga 45 ezer körül mozgott, 1965-ben ez a szám 58 ezerre emelkedett.

A közös határállomás üzembe helyezése óta a tranzitszállítmányok átfutási ideje pedig magyar vonatkozásban *22-ről 12 órára csökkent.*

Ezekre az eredményekre joggal büszkék a szobi vasutasok és a sturovói MÁV-képviselet dolgozói. Ugyanakkor tisztában vannak azzal is, hogy a szállítási feladatok és ezzel együtt a gondok tovább nőnek. Éppen ezért, nagyon helyesen szabták meg, hogy a jövőben még körültekintőbben, még lelkiismeretesebben kell dolgozniuk, ha azt akarják, hogy a két határállomás versenyében helytállhassanak.

(vf)

FILAKOVÓRA KERÜLT A VÁNDORZÁSZLÓ

Somoskőújfalu és *Filakovo* határállomások között évek óta élénk a határforgalmi verseny. A magyar vasutasok jó munkáját dicséri, hogy a versenyből többször kerültek ki győztesen.

Ebben az évben az első félévi eredmények alapján azonban a győztesnek kijáró vándorzászlót *a csehszlovák vasutasok nyerték el.* Az ünnepélyes zászlóátadásra, amelyen megjelentek a budapesti igazgatóság és Somoskőújfalu állomás képviselői is, Filakovon került sor.

Mocsári Ferenc, Somoskőújfalu állomásfőnöke elmondta, hogy ebben az évben az állomás vágányhálózatának átépítése nehezíti munkájukat. A menetrendszerűséget emiatt nem tudták tartani.

Szűcs Ferenc

Felavatták Clark Ádám szobrát a Közlekedési Múzeum előtt

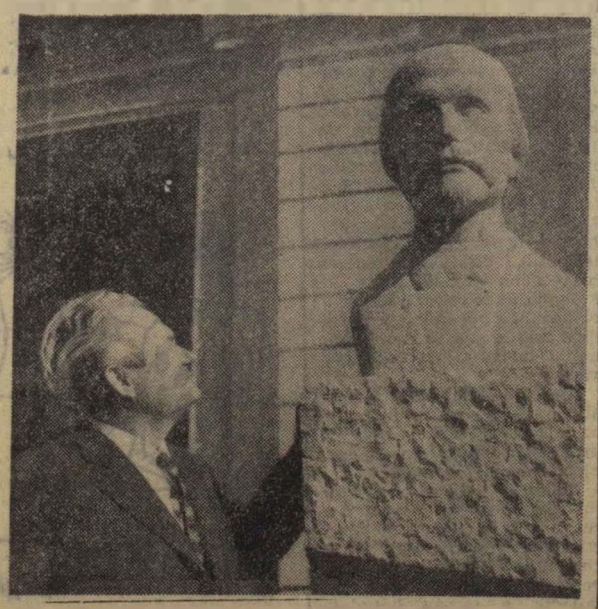
Október 8-án, szombaton délelőtt bensőséges ünnepségre került sor a Közlekedési Múzeum előcsarnokában. *Dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter felavatta *Clark Ádámnak*, a Lánchíd építőjének mellszobrát és megnyitotta a Clark Ádám emlékkiállítást.

A múzeum vezetősége nevében *Mészáros Vince*, a Közlekedési Múzeum igazgatójának megnyitó szavai után dr. Csanádi György mondott ünnepi beszédet. Méltatta Clark Ádám munkás életét, ismertette maradandó alkotásait.

— Clark Ádám emlékét nemcsak a Pestet és Budát összekötő első állandó Dunahíd, a Lánchíd építéséért őrizzük kegyelettel. Ez a kiváló szakember hű segítőjévé, műszaki tanácsadójává vált a reformkor nagy vezéralakjának, Széchenyi Istvánnak. Az első magyar közlekedési minisztérium műszaki tanácsosaként kivette részét a magyar közlekedésügy megszervezésének csaknem minden jelentős műszaki feladatából... Számos vasúti hidat épített, s vezette a pest-budai közlekedésben ma is jelentős alkotásnak számító Várhegy-lagút építését is.

Az ünnepségen részt vettek Clark Ádám leszármazottai, unokái és dédunokái is.

A Lánchíd építőjének szobrát *Borics Pál* szobrászművész készítette.



Borics Pál szobrászművész alkotása előtt.
(MTI Foto — Gárdos Katalin felvétele.)

A negyedik negyedévi termelési tanácskozások elé

Az éves tervek, célkitűzések, a kongresszusi versenyvállalások teljesítésében a celhoz vezető út háromnegyed részét megtettük. A teljesítések adatainak gyűjtése, összegezése most folyik. Nem könnyű a feladat, mert háromnegyedévi munka eredményeit, tapasztalatait — az intézkedési tervek, kongresszusi versenyvállalások összefüggésében — a valóság alapos megismerésének igénye alapján kell vizsgálni, elemezni. Csak ez vezethet a további feladatok helyes és reális meghatározásához.

A teljesítések létszámait úgy kell vizsgálni, hogy az intézkedési tervekben foglaltakból mi valósult meg, s mi nem. Elemezni kell az egyes versenyformákat. *Hogyan szolgálták a különböző versenyformák az intézkedési tervekben foglaltak valóraváltását és a kongresszusi versenyvállalások részarányos teljesítését? Megtettünk-e mindent, és hogyan, a teljesítés feltételeinek biztosítása érdekében? Hogyan alakult a mozgalmi szervek együttműködése, különösen a szakszervezetek és KISZ-szervezetek tevékenysége?*

Szakszervezetünk elnöksége a közelmúltban foglalkozott a szocialista munkaversennyel. Megállapította, hogy a verseny tartalmát illetően, értünk el eredményeket, de a formális vonásokat még nem sikerült teljesen felszámolni. *Továbbra is fő feladat a munkaverseny tartalmi elemeinek erősítése, a külsőségek, formális vonások visszaszorítása, megszüntetése.* Ennek feltétele, hogy a verseny ne csak a mennyiségi teljesítésekre, hanem a minőségi munkára, a szervező, irányító munka színvonalának javítására is ösztönözzön.

Fontos része a termelési tanácskozások előkészítésének a csomóponti és szolgálati ágak, vállalatok műszaki konferenciáinak megtartása. Tapasztalataink szerint, *egyes csomópontokon az a helytelen gyakorlat alakult ki, hogy a szolgálati ágak műszaki konferenciái megelőzik a csomóponti műszaki konferenciákat.* Ez történt legutóbb Békéscsaba csomóponton. Az is előfordul, hogy a csomóponti műszaki konferencián a szolgálati ágak külön-külön számolnak be, mint *Nyíregyháza, Mezőhegyes, Celldömölk* csomóponton.

A csomóponti műszaki konferenciának *minden esetben meg kell előznie a szolgálati ágak műszaki konferenciáit,* ahol az állomásfőnök beszámol a csomópont eredményeiről, a szolgálati ágak együttműködésének helyzetéről, feladatairól, az intézkedési tervben foglaltak alapján. S csak ennek megvitatása után lehet dönteni arról, hogy a szolgálati ágak saját műszaki konferenciáikon és a termelési tanácskozásokon mit, és hogyan ismertetnek a csomópont együttes tevékenységéből, milyen feladataik vannak a szolgálati ágak együttműködésének erősítésében, fejlesztésében.

A szolgálati ágak műszaki konferenciáján már a szolgálati ág tevékenységéről kell — sokoldalú elemzés alapján — módszertani beszámolót tartani úgy, hogy az segítse a termelési tanácskozásokat közvetlenül megtartó részlegvezetőket, üzemrészvezetőket a beszámoló elkészítésében.

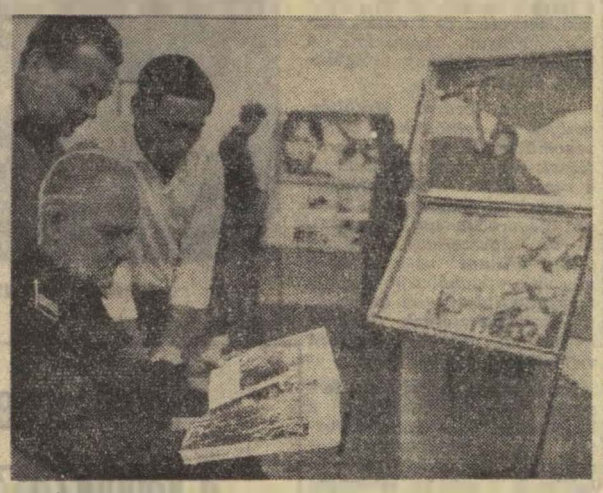
Alapos felkészülés szükséges ahhoz, hogy jól tájékoztassuk a termelési tanácskozásokon a szolgálati hely, vállalat, üzem, üzemrész kollektíváját, hogy érdemben vitathassák meg az 1966. évi terv még hátralevő tennivalóit. A termelési tanácskozások akkor érik el céljukat, ha a vasutas dolgozók, a szocialista címért versenyző kollektívák tudják, mi a feladatuk a takarékosabb gazdálkodás megvalósítása, a termelékenység emelése, a menetrend szerinti közlekedés érdekében az adott szolgálati helyen, vagy munkahelyen.

A jó beszámoló egyik előfeltétele annak, hogy a termelési tanácskozás ne legyen formális. Másik előfeltétel *a jó előkészítés, a megfelelő idő és hely kijelölése, a dolgozók tájékoztatása.* Nem engedhető meg a *Dombóvári Építési Főnökségnél alkalmazott módszer,* amely szerint vagy nem tartják meg a termelési tanácskozásokat, vagy ahol megtartják, *„5 perc alatt, az eperfa árnyékában"* elintézik.

A termelési tanácskozások egyre jobban kezdik betölteni hivatásukat. Különösen azokon a szolgálati helyeken, ahol felismerték jelentőségét. *A negyedik negyedévi termelési tanácskozások sikere jelentős mértékben függ a jó előkészítéstől.* Éppen ezért, az igazgatóságok egyes osztályai, a területi-és a megyei bizottságok tekintsék egyik legfontosabb feladatuknak a műszaki konferenciák, termelési tanácskozások szervezeti és politikai előkészítésének segítését.

Dr. Bordi István

Vádoljuk az imperializmust



A MÁV Budapesti Építési Főnökségének szakszervezeti bizottsága Vádoljuk az imperializmust! címmel kiállítást rendezett a főnökség kelenföldi új munkásszállójának klubjában. A kiállítás megnyitóján megjelent Tran Van Khanh, a vietnami nagykövetség attaséja. A megnyitóval egy időben a vietnami nép harcáról Lakatos Ernő, a Magyar Ifjúság főszerkesztő-helyettese tartott élménybeszámolót. Képünkön a kiállítás egy részlete látható
(MTI Foto — Kácsor László felvétele.)

Józsi bácsi nyugdíjba ment



Gáspár József

Egy munkáshétköznap véget ért. *Gáspár József,* a vasutasszakszervezet portása — mindenki Józsi bácsija — 45 évi szolgálat után nyugdíjba ment.

Várta, nagyon várta már a pihenést. De nem a fáradtság, hanem az unokák miatt.

— *Nyolc unokám van!* — mondta nagyapai büszkeséggel, valahányszor a családjáról esett szó, s elénk rakta a kedves kis gyerekhad fényképeit is. — *Ha majd nyugdíjba megyek* — ismételgette Józsi bácsi —, *velük leszek, Sanyikával, Jancsikával, Katikával, meg a többiekkel. Virágot ültetünk, gyomlálgatunk, kapálunk. Ők is, én is. Mert az én életem már üres lenne a nyolc kis buksi fej nélkül.*

Szereti unokáit, a családját, akikért egy életen át dolgozott. Pedig a munkában eltöltött 45 év nem is volt könnyű. *1921-ben a BSZKRT-hoz került, s 1942-ben nyugdíjazták.* A tétlenséget, az egyedüllétet — mert akkor még nem voltak unokák — nem sokáig bírta. *1950-ben felmondta a nyugdíját,* s szakszervezetünkhöz került. Először portás, majd irattáros, ügykezelő, fűtő és 1956-tól ismét portás beosztást kapott.

Reggelente már csak néha köszönthetjük őt, mert Józsi bácsi végleg nem szakadt el tőlünk. Az a havi 500 forint, amit mint nyugdíjas keres, jó lesz az unokáknak. Nyugdíjba vonulása alkalmából kívánjuk, hogy még hosszú-hosszú éveket éljen, nagy-nagy szeretetben, családja, s unokái körében.

(sz. j)

Cikkünk nyomán

Megoldották a 12/24-es forduló szolgálatban foglalkoztatott órabéres dolgozók elszámolását a pályafenntartási szolgálatnál

A *Magyar Vasutas* 1966. július 2-i számában *Hogyan kell elszámolni a rendszeres 12 24-es fordulószolgálatban foglalkoztatott órabéres dolgozók munkabérét* címmel cikk jelent meg, amely a Budapest Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség területén alkalmazott elszámolási móddal foglalkozott.

A cikk rámutatott arra, hogy a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség számviteli dolgozói az érintett dolgozókat nem az érvényben levő (132 300/1960. I Fkv.C.—54/1960 sz. *Hivatalos Lap* és 102 344/1961. I/Fkv. C.—4/1961. sz. Hivatalos Lap rendeletek alapján számolták el.

Eszerint a 210 órán felüli szolgálat teljesítése esetén, szolgálatonként *egy 25 százalékos, havonta legfeljebb 20 — pótlékolt — óra számolható el.* Az ezen felül jelentkező órákat 50 százalékos pótlékkal felemelt bérrel kellett volna elszámolni.

A Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség számviteli csoportjában használt Hivatalos Lap példányain e rendelkezés mellett — ma már ki nem deríthető eredetű — kézírással, *olyan bejegyzés szerepelt, hogy ezt a szabályt a pályafenntartási szolgálatnál nem kell alkalmazni.*

Ez a bejegyzés oda vezethető vissza, hogy a szóban forgó utasítás szerkesztésével és szövegezésével foglalkozó munkabizottság ülésén *valóban elhangzott olyan kijelentés, hogy ezen elszámolás a pályafenntartási szolgálatra nem vonatkozik,* mert ott nincsenek forduló-szolgálatot teljesítő órabéres dolgozók.

Ez a kijelentés eljutott a budapesti igazgatóság többi pályafenntartási főnökségéhez is, melynek folytán a hivatkozott hivatalos lapi mellékletbe több helyen hasonló kézírású bejegyzés került. Ennek következménye, hogy az elszámolást ott is a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökséghez hasonlóan végezték.

Időközben szükségszerűvé vált a 12 24 órás forduló szolgálat bevezetése a pályafenntartási szolgálat egyes munkahelyein is. A számviteli munkaterületen foglalkoztatott dolgozók személyében — az elmúlt időszak alatt — változás történt, akik az eredeti alaprendelet bejegyzésére támaszkodva, *úgy érezték, hogy az elszámolás tekintetében helyesen jártak el,* s ezt az általuk helyesnek vélt elszámolást a különféle szintű és mélységű hivatalvizsgálatok sem észrevételezték.

Megítélésünk szerint, a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség számviteli dolgozói *a jóhiszemű, de helytelen elszámolás ellenére sem marasztalhatók el.* Ezek a dolgozók jól képzettek, lelkiismeretesek és a dolgozók érdekeit sokrétű és bonyolult munkájuk közben is szem előtt tartják.

Végeredményben *az említett cikk elősegítette, hogy a szóbanforgó problémát véglegesen megoldjuk* olyan formában, hogy az érintett dolgozókat keresetveszteség ne érje, a munkaügyi elvek maradék nélkül érvényesüljenek és az elszámolást lényegileg egyszerűsítsük.

A folyó évi, október hó 1-i hatállyal életbe lépő 117 571/1966. I/6. D. sz. rendelet *megszünteti a pályafenntartási, építési szakszolgálatnál kis létszámban található fordulószolgálatot teljesítő órabéres dolgozók jelenlegi és az eddigiek során alkalmazott elszámolását* azzal, hogy ezeket havibéres dolgozókká kell átsorolni. Munkaköri bérüket a 133 000/1963. I/2. B. sz. rendeletnek megfelelően — az általuk ténylegesen betöltött munkakör alapján kell megállapítani.

Gáspár Lajos
I/6. D.

Harminc családi ház társadalmi összefogással

A debreceni járműjavító vállalatnál *144 brigád versenyez a szocialista brigád cím elnyeréséért.* Tíz üzemrész 501 brigádtagja pedig célul tűzte ki, hogy ebben az évben megszerzik a *„Szocialista üzemrész"* címet.

A brigádok munkája ebben az évben sokat fejlődött. Sikerült megtalálniuk azt az utat, amelyen haladva eredményesen valósítják meg a szocialista brigádmozgalom három fő célkitűzését.

A vállalat dolgozói közül az állami oktatás különböző formáiban 210-en vesznek részt, s közülük 170 szocialista brigádtag. Az egymás segítésében is dicséretes eredmények születtek. *A szocialista brigádtagok csak ebben az évben 30 családi házat építettek fel,* s az egymásnak adott társadalmi órák elérik a 3000-et.

A szocialista brigádtagok az újítómozgalomban is aktívan részt vesznek. Az éves versenyvállaláskor 65 brigád tett ígéretet, hogy újítási javaslatot dolgoz ki. Közülük 51 brigád már teljesítette vállalását.

A szocialista brigádtagok több üzemlátogatáson is részt vettek, s az ott szerzett tapasztalatokat saját üzemük hasznára fordítják.

Volosinovszki

Szigetvári hétköznapok

Szigetváron szeptember első felében ünnepelték Zrínyi és maroknyi védőserege hőstettének 400 éves évfordulóját. Az ünnepségsorozatra ezrével érkeztek a vendégek. Jellemző a nagy forgalomra, hogy *szeptember 10—11-én, a 48 óra leforgása alatt, közel tizezer menetjegyet váltottak az állomás személypénztárainál.* Rendkívüli információs szolgálatot szerveztek, mentesítő vonatokkal erősítették a menetrendszerű járatokat.

Százszázalékos szervezettség

Az ünnepi feladatokból jelentős részt vállaltak az állomás szakszervezeti aktivistái is. Szervező munkájuk eredményeként, valamennyi szocialista brigád részvételével, társadalmi munkában nagytakarítást végeztek. Ezt *Tóth József* váltókezelőtől, a szakszervezeti bizottság titkárától tudtuk meg, akivel az ünnep után a hétköznapok eredményeiről és feladatairól beszélgettünk.

— *Ma este fejezzük be a tagdíjbesorolást. Eddig minden rendben ment. Örömmel állapíthattuk meg, hogy szervezettségünk száz százalékos és tagdíjhátralék is csak elvétve fordult elő* — mondta Tóth József, aki a szigetvári alapszervezetnek nemcsak titkára, de egyik alapítója is volt, a felszabadulás után.

Az alapszervezetnek 128 tagja van. Az állomás dolgozóin kívül, a Pécsi Pályafenntartási Főnökség IV-es és V-ös szakasza, és több pályaőr tartozik ide, valamint 27 nyugdíjas.

— Hogyan értékeli az alapszervezet munkáját? — kérdeztük.

— *Lehetőségeink nem túlságosan nagyok* — válaszolta —, *de igyekszünk megtenni dolgozóink és szervezetünk érdekében, amit csak lehet. A szakvonali vezetés és a pártszervezet mindenben segít bennünket.*

— Például miben?

Jó eredmények a kongresszusi versenyben

— *Elsősorban a munkában. Az állomáson három szocialista brigád dolgozik, és ugyanennyi van a két pályafenntartási szakasznál is. A kongresszusi versenyben nagyon jó eredményeket értünk el eddig.* Az állomás élüzem szinten dolgozik. A IV-es szakasznál dolgozó két brigád eddig 103,5 százalékra teljesítette fenntartási tervét, és ha ezután sem lesz náluk visszaesés, akkor az idén is megszerezhetik, a *„Szocialista munka szolgálati helye"* címet — mondta Tóth József, majd megjegyezte: — Nem a véletlen műve ez, hiszen a pályamesterük, *Fábián Lajos,* a párttitkárunk...

Napirenden az oktatás

Közvetlen munkatársairól, a vezetőségi tagokról és a két bizalmiról is elismeréssel szólt a szakszervezeti titkár. *Simon Miklós* főtiszt, forgalmi szolgálattevő, a munkavédelmi felügyelői funkciót látja el, társadalmi munkában. Negyedévenként rendszeresen megszervezi az üzemszemlét és gondoskodik arról, hogy a szolgálati helyeken semmi ne akadályozza a biztonságos munkát. A következő üzemszemlén már a téli előkészületekkel is foglalkoznak. Az alapszervezet anyagi ügyeit *Hirth Józsefné* személypénztáros, a gazdasági felelős intézi. A legutóbbi pénztárellenőrzés alkalmával is elégedetten nyilatkoztak munkájáról. A társadalombiztosítási tanácsot *Zab Ferenc* elnökünk vezeti. Eredményesen végzik a nyugdíjelőkészítést, a segélyügyeket és a betegek látogatását.

— *Most az oktatás szerepel napirenden* — folytatta a titkár. — *Szakszervezeti politikai iskolánk az idén a második évfolyammal folytatódik. Állomásunkon az előírt általános iskolai végzettséget már mindenki megszerezte. Jelenleg hatan gimnáziumban folytatják tanulmányaikat. Oktatási munkánk kiszélesítését, sajnos, gátolja, hogy sok munkatársunk vidékről jár szolgálatba.* Az idén eddig csak egyszer sikerült őket is bevonni kulturális rendezvényeken való részvételre, amikor közösen megnéztük a *„Kőszívű ember fiai"* című magyar filmet. Kulturális rendezvényekre egyébként alig van lehetőségünk, hiszen ilyen célra megfelelő termünk, ebédlőnk nincsen. Szeretnénk legalább egy kis könyvtárat létesíteni, hiszen az olvasottság ma még gyenge oldala tagságunknak és az igény, amint tapasztaljuk, már megvan.

A dolgozókkal való törődés abban is kifejezésre jut ennél az alapszervezetnél, hogy a nyugdíjba menőket egy-egy ajándékkal lepik meg.

Nélkülözi a látványos vonásokat a szigetvári alapszervezet munkája, mégis jó eredményeket mutathatnak fel. A vezetőség fáradhatatlan szervező-nevelő munkája nyomán fejlődik a tagság öntudata, növekszik munkalendülete.

Lőrincz János

MUZIKÁLIS FŐNÖK



— Rendben van, ha éjjel felkelsz gyakorolni, hogy el ne aludjanak a forgalmistáid, de ma még le sem feküdtél!
(Pusztai Pál rajza.)

Egy vezérigazgatói elismerés nyomában

Az első félévben túlszárnyalták az élüzemszintet a Déli pályaudvar dolgozói

Két alkalommal jártunk ezen a napon a Déli pályaudvaron. Az volt a célunk, hogy képet adjunk arról: *mi történt Budapest e modernizált pályaudvarán a nyári szezon „forró" három hónapjában?* Ezek a hónapok a kongresszusi munkaverseny jegyében különösen felfokozott feladatokat állítottak a pályaudvar és a társszolgálati ágak dolgozói elé. Ezért kerestük fel a fűtőház főnökségét, s Rakk Kálmán állomásfőnököt, aki délelőtti elfoglaltsága miatt csak délután állhatott rendelkezésünkre.

Kepler Mihály fűtőházfőnök hivatali szobájában *Katona András* mérnök, helyettes főnökkel és *Balogh István* szb-titkárral beszélgettünk a nyári idény tanulságairól:

— *A fűtőház nem tett különösebb felajánlást a kongresszus tiszteletére* — kezdte Katona András, akit mint a BVSC harmincötszörös válogatott vízilabdázóját jól ismer a magyar sportközönség. — *Azt vállaltuk, hogy teljesítjük az évi tervet, s mindent elkövetünk a nyári forgalom sikeres lebonyolításáért.*

Ennek nem kis részben az a magyarázata, hogy szinte szünet nélkül oktatjuk dolgozóinkat a balesetvédelmi előírások betartására. Nemcsak az utasokra, hanem saját dolgozóinkra is nagyon vigyázunk, hogy ne érjen senkit baleset.

— Milyen terveket tűztek maguk elé?

— Olyan szerencsés helyzetben vagyunk — hangzott a válasz —, hogy most már minőségi javításokra is gondolhatunk. *Nagyobb gondot szeretnénk fordítani a személykocsik tisztaságára, a világítás javítására és más nagyon fontos munkafeladatokra,* amely a legközvetlenebbül mutatja meg a hazai és a külföldről jövő utazóközönségnek, hogy mennyire tartjuk szem előtt a kényelmes, boszszankodásmentes utazását...

Maros László

Újítás a trakciós motorok javításánál

— *Ehhez kapcsolódott az a kötelesség* — folytatta —, *hogy saját járműparkunkkal visszük továbbra is a vonatokat, s a lényegesen megnövekedett forgalomban így sem lesz fennakadás.* Szombaton és vasárnap a heti csúcsforgalom napjaiban, persze, igényt kellett tartanunk a ferencvárosi fűtőház és a Rákosi Motorüzem Főnökség segítségére, mert azokban a napokban a forgalom lebonyolítására még járműparkunk száz százalékos munkábaállítása esetén sem lettünk volna képesek.

Értékes munkasikereket említ Balogh István szb-titkár A fűtőház javítóműhelye is jól dolgozott, *nagyszerűen segítette a feladatok teljesítését az újítás, amely lehetővé teszi az M 44-es sorozatú mozdonyok trakciós motorjának meghibásodása esetén a süllyesztéses megoldású helybeni javítást.* Azelőtt ilyenkor e motorokat az Északi Járműjavítóhoz kellett szállítani, ahol azok rendbehozatala *15—20 napot is igénybe vett.* Most négy nap alatt történnek ezek a javítások, s megtakarítják az ide-odaszállítás költségeit is.

— *Nehezítette munkánkat, s erre jó lenne felfigyelni az illetékeseknek* — mondta Katona András —, *hogy az anyagellátás a motorkocsiknál nem a legmegfelelőbb. A tartalékalkatrészek hiánya gyakran okoz zavarokat. Fennáll ez az akadozás például a Bb motorkocsik hengerfej-javításánál, s bár kis alkatrész, de mégis nagy problémák okozója a dörzskapcsoló lamellák hiánya is.*

A kongresszusi verseny keretében adódott feladatok megoldásában figyelemre méltó munkát végzett itt a fűtőházban *Frangens Lóránd* csoportja, amely különösen azzal a bravúrjával tűnt ki, hogy egyetlen éjszaka kicserélt egy vezértengelyt, holott ez a munka általában kétnapos erőfeszítést kíván. *Szabó László* szocialista brigádja az M 31-es sorozatú mozdonyok javításánál tűnt ki. De nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a végső eredmények elérése nem következhetett volna be a mozdonyszemélyzet jó helytállása nélkül. Sokat beszéltek *Solti László* motorvezető, szocialista brigádtag teljesítményéről: túlterheléssel, menetrendszerűen továbbított egy balatoni vonatot.

Beváltak a tolt vonatok

— A Déliben az idén először alkalmaztak tolt vonatokat. Milyen tapasztalatokat szereztek?

— *A tolt vonatok kitűnően beváltak* — mondta az állomásfőnök. — *A szerelvények jobb kihasználását segíti ez a módszer. Legnagyobb előnye, hogy a szerelvények kevesebb ideig tartózkodnak a forduló állomásokon.*

— *Még egy nagyon örvendetes tényről szeretnék beszámolni* — folytatta az állomásfőnök. — *„Az idén is balesetmentesen fejeztük be a nyári idényt. Évek óta nincs sem halálos, sem csonkulásos baleset a pályaudvarunkon.*

Ötszázalékos forgalomemelkedés

Az élüzem szint elérésével, sőt túlszárnyalásával büszkélkedhet — immár második esztendeje — a Déli pályaudvar állomásfőnöksége.

— *A múlt évben és idén is túlteljesítették az élüzem szintet, s augusztus 20-ra a vezérigazgatói elismerés mellett pénzjutalmat is kaptak dolgozóink* — kezdte a beszélgetést *Rakk Kálmán* állomásfőnök. — *Dicsekvés nélkül mondjuk, jó munkát végeztünk, hiszen a nyári utasforgalom különösen erős volt,* s főleg a külföldiek utazása emelte meg a nyári átlagszintet. Ha voltak is kocsiproblémáink, a forgalom jól bonyolódott le, az utazóközönség még csak nem is sejthette, mennyi nehézség megoldása révén biztosítjuk zavartalan utazását.

Mind a három műszakban egy-egy szocialista brigád volt a „motorja" a munkának. A terveljesítés ütemében visszaesés nem mutatkozott, pedig elképzelhető, hogy mit jelent egy ilyen forgalmas pályaudvaron — a tavalyi évhez képest — 5 százalékos forgalomemelkedés.

— Milyen volt az együttműködés a társszolgálati ágakkal? — kérdeztük.

— Ilyen szempontból nincsenek problémáink — hangzott a válasz. — Minden héten, hétfőn reggel az állomásfőnökségen találkozunk a fűtőház, a műszaki kocsiszolgálat, a pályafenntartás és a szertár vezetőivel, hogy megtárgyaljuk az elmúlt hét tapasztalatait és a soron következő hét feladatait. E megbeszélések a csomóponti pártitkár; *Hollósi László* vezetésével mindig nagyon eredményesen, lényegretörően folynak le.

Mostoha körülmények Miskolc-Gömörin

Nem túlságosan megnyugtató a kép, ami a *Miskolc-Gömöri* pályaudvaron a látogatót fogadja, még nappal sem. Gyűrött, vastag keréknyomoktól mélyen barázdás talaj. Aki látja, önkéntelenül is arra gondol:

Mi lesz itt, ha majd beáll az őszi esőzés, a téli fagy? Ember legyen a talpán, aki itt közlekedni tud majd...

A nagy forgalmú pályaudvaron dolgozó MÁV—AKÖV komplexbrigádnak pedig nemcsak közlekednie, hanem nehéz fizikai munkát is kell végeznie ezen a munkahelyen. Hiszen

havonként mintegy 800—900 vagon áru érkezik a Gömöri pályaudvarra,

amit ki kell a vagonokból rakni, hogy mielőbb eljusson rendeltetési helyére. Van azokban a vagonokban széntől a bútorig, mésztől a vattáig, mindenféle áru.

Ezen a rendezetlen, gidresgödrös talajon *a nap minden órájában fennáll a rakodómunkások baleseti veszélye.* Még nappal is, hát még éjszaka: amikor a rendkívül roszszul, szinte alig megvilágított munkahelyen kell a komplex brigád tagjainak elvégezni az amúgyis balesetveszélyes kiés berakodást.

Az AKÖV dolgozói szinte pironkodva mutatják a nagy forgalmú pályaudvar két bódé „irodáját", amelyekben az adminisztrációs munka folyik.

A dolgozók két, mintegy 7x4 méteres szobácskában öltöznek, vetkőznek, mosdanak, pihennek, étkeznek.

Az egyetlen mosdó előtt gyakran hosszan sorakoznak a munkások, hogy legalább kezet tudjanak mosni étkezés előtt, vagy a munkaidő végeztével.

Legfeljebb hajszállal jobb a komplexbrigád vasutas dolgozóinak a helyzete, ami az öltözést és a tisztálkodást illeti. A 47 rakodónak — és a még ide tartozó egyéb munkásoknak — *a zsúfolt öltözőből nyíló két zuhanyozó és hat mosdó áll rendelkezésére.* A külső körülmények — a munkahely veszélyessége, a minimális világosságot is alig biztosító térvilágítás —, azonban számukra is ugyanolyan súlyos helyzetet teremtenek, mint az AKÖV-dolgozók számára.

Kit vonnak felelősségre, ha netalán baleset történik? Mert azt, hogy eddig még nem fordult elő súlyos baleset, csodának lehet nevezni...

V. J.

Miért nincs hulladékgyűjtő?

Utazásaim során már sok embertől hallottam azt az egyébként jogos kifogást, hogy a mellékvonalakon közlekedő motorkocsikban miért nem építenek hulladékgyűjtőt. Ezzel elkerülhetnénk, hogy a szemetet és egyéb hulladékot ne a kocsi és a fűtőtest közé dobálják az utasok.

Amikor egy ilyen kocsi fővizsgára kerül, talán fel lehetne őket szerelni ilyen hulladékgyűjtővel.

Markos József

45 év után...

Kint ordítóan hideg volt, a havat hordta a szél. A távközlőmesteri szakaszon megszólalt a telefon. *Székesfehérvár* és *Dinnyés* között megszakadt a telefon-összeköttetés — jelentették a drót másik végéről. Két ember indult útnak, hogy az elszakadt légvezetéket megkeressék és összekössék. A vasúti töltésen hatványozott erővel verte a havat arcukba a szél. Pár kilométer után már nem érezték a hideget, csak vakon mentek előre.

A 8-as térköz közelében találták meg az elszakadt vezetéket. Az utolsó erőfeszítés következett. *Összeszorított fogakkal vették fel a küzdelmet, a jeges oszlopon nemegyszer megcsúszott a mászóvas.* Az oszlop tetején úgy tűnt, hogy mindenestől zuhannak a földre. De ez csak az oszlop kilengése volt. *Szijártó István* keze a kesztyűben is átfagyott már. Amikor megfogta a két huzalvéget, érzéketlenül csavarta össze. Bent, az őrhelyen, hamarosan megszólalt a távbeszélő csengője...

★

Negyvenöt évvel ezelőtt egy nyulánk, sovány gyerekkel állított be édesapja a kerékgyártó bognármesterhez. Tizenöt éves volt ekkor a Pista gyerek, és távol a szülői háztól igyekezett szakmát tanulni. Ezután az országot járta, hogy a szakmát jobban megismerje. Később a szeneslapát következett, majd a csákány. Csak tizévi nehéz munka után kerülhetett a távirda-intézőséghez, ahová kezdettől fogva vágyott.

A második világháború után már önálló feladatot kapott. Az ő vezetése alatt állította helyre egy 14 tagú brigád Székesfehérvár térségében a biztosító berendezések egy részét. Hiába volt szakmája, mégsem iparosként dolgozott. A távirda-intézőségen nem kellett kerékgyártó. *A szakma szeretete azonban sokat segített. Amikor arra lehetőség nyílott, tanult. Idős fejjel, 50 éves korára műszerész lett.* Nem is akármilyen, mert munkáját úgy végezte, hogy egymás után kapta az elismerő okleveleket.

★

Székesfehérvárott, a szőlőhegyen, egy ódon külsejű, de fényes belsejű épületben gyülekezett *a MAV Távközlő Fenntartási Főnökség 119-es szocialista munkabrigádja.* Az épület szélkakasa a város felé mutat. A völgyben épületóriások emelkednek. Két évtized fejlődését mutatják az emeletek. Bent, a terített asztalnál 45 év munkájára emlékeznek a brigádtagok.

Az évek elröppentek, s eljött az idő, amikor Pista bácsitól búcsúzniuk kell. Attól az embertől, aki mindenkinek mindenben segített. Ha szomorkodtak, ha rossz volt a hangulat, Pista bácsi derült vidámságot rögtönzött. *Ő volt a brigád ezermestere. Kovács, asztalos, bognár, festő, lakatos, és ki tudná elmondani, hogy mennyi szakmához tartozó munkát végzett a műszerészségen kívül. Télben, fagyban, nyári melegben járta az őrhelyeket, hogy a berendezés mindig jó legyen. Bevallása szerint közel százezer kilométert tett meg gyalog és kerékpáron.* Reggel mindig ő volt az első a munkahelyen. Fiatalon szokta meg, hogy elkésni nem lehet. Negyvenöt év alatt nem is késett el egyszer sem, de a betegállományt sem ismerte. Negyvenöt év alatt egyszer sem járt nála a betegellenőr. Fegyelmezett, munkaszerető brigádtag volt.

A brigádtagoktól sok könyvet és egy zsebórát is kapott, ezt azért, hogy most már jobban ossza be az idejét, ne siessen annyira, mint eddig.

★

Egy vasutas 45 évi munkája után megérdemelt pihenőre tért. Nem alkotott nagyot, de amit tett, azt úgy tette, hogy példaképp maradjon az utódok, a 119-es szocialista brigád számára.

Székelyhidi János

BALATONBOGLÁRI ŐSZ

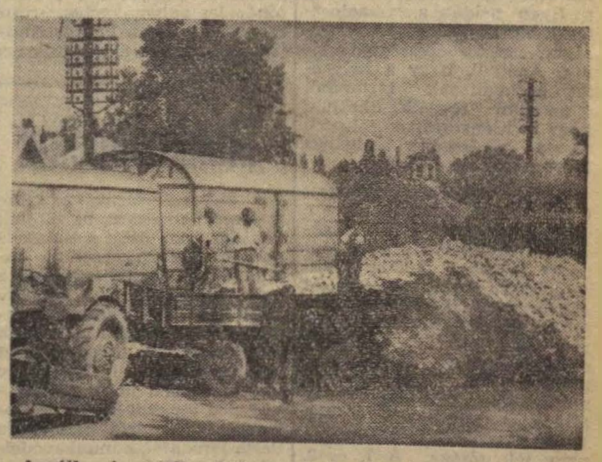
A balatoni üdülők bezárták már kapuikat. A nyári nagy személyforgalom helyét a magyar tenger partján is átvette a teherszállítás. Ilyenkor ősszel a mezőgazdasági betakarítások idején Balatonboglár állomáson is akad munka bőven. A gyümölcs-, a zöldség- és a cukorrépa-szállítás mellett még számos más áruféleség, építőanyag érkezik s indul az állomásról, amelynek egy mozgalmas napját a fotoriporter is megörökítette.



A Balatonboglári Állami Gazdaság szilvatermésének utolsó szállítmányát rakják hűtővagonokba



Néhány méterre a hűtőkocsiktól már nem a könnyű rekeszeket, hanem a nehéz sörös hordókat emelgetik az erős emberek.



Az állomás másik végében növekedik a cukorrépahalom.



Az áruval telt, útrakész vagonokra Dóra Lajos bárcázó teszi fel a „pontot"

(Hemző Károly képriportja.)

A téli felkészülésről

A vasutaknak Európában csaknem mindenütt gondot okoz a téli forgalom lebonyolítása. Különösen a magyar vasútnak kell nagy feladatokat megoldani, hiszen az ország fekvése, domborzati viszonya, időjárása meglehetősen bonyolult. Ezért különös gonddal kell évről évre felkészülnünk a téli szállítások lebonyolítására.

A téli forgalom igénybe vesz embert, gépet, kocsit és pályát. A megerőltető igénybevétel is csak abban az esetben hozza meg a maga eredményét, *ha kellő időben és megfelelően készülünk fel.* A felkészülés rendkívüli széles körű, sokrétű és körültekintő munkát igényel. A hófúvások által keletkező akadályok, az esetleges elfagyások, a vonatok fűtése stb., mind összetett és komplikált feladatot jelent. Ezekről azonban nem kívánunk szólni, mert egyrészt a megfelelő intézkedéseket az illetékes szolgálati ágak vezetői már megtették, másrészt *a téli forgalomra való jó felkészülés legfontosabb részének az emberről való gondoskodást tartjuk.* Az ember az, akinek minden körülmények között helyt kell állnia. Ezért elengedhetetlenül szükséges a téli forgalomra való felkészülésnél azt vizsgálni, *hogy az emberről való gondoskodás tekintetében jól felkészültünk-e?* Elkövettünk-e mindent, hogy a dolgozó ember a legnehezebb helyzetekben is jókedvvel, becsületesen végezze munkáját?

Ennek szellemében tárgyalta a vasutasszakszervezet elnöksége néhány nappal ezelőtt *a vasutas dolgozók egészségügyi és munkakörülményeinek, szociális ellátottságát a téli forgalommal kapcsolatos helyzetét.*

Az elnökség arra a megállapodásra jutott, hogy az emberről való gondoskodás értelmezése és az aszerint való cselekvés egyre inkább meghozza eredményeit. Nem állíthatjuk, hogy nincsenek kisebb-nagyobb hiányosságok, *mégis* az a véleményünk, hogy ebben az évben is előre léptünk. Egy sor olyan hibát számoltunk fel, amely korábban elkedvetlenítette vagy bosszantotta az embereket. *Mindenkit bosszant egy-egy kitört ablaküveg, a rossz tüzelőanyag-elosztás, a fűtetlen helyiségek, vagy olyan hibák, amelyeket szervezéssel is meg lehet oldani.* Ilyen például a ruhaelosztás. Ezeknek többsége hanyagságból, nemtörődömségből adódik. Anélkül, hogy a helyzetet optimálisnak tartanánk nyugodtan megállapíthatjuk, hogy e hiányosságok jelentős részét a legtöbb szolgálati helyen már orvosolták.

A szeptemberben megtartott üzemszemlék jelentős része a téli forgalomra való felkészülés jegyében zajlott le, *sőt egyes helyeken külön a téli forgalomra való felkészülést ellenőrzendő szemléket tartottak.* A legtöbb helyen a felméréseket követően rendelkezéseket hoztak ablaküvegek pótlására, a laktanyák és szálláshelyek őszi nagytakarítására. A munkahely világításának különösen télen van nagy jelentősége. A 7. és 8. szakosztályok együttes intézkedéseket tettek és ennek eredményeként számtalan helyen új, modern világítást szereltek fel.

A korábbi években mindig a legnagyobb gondot okozta a téli ruhaellátás, ez jelenleg megoldottnak tekinthető. Az igazgatóságok beszámolói egyaránt jelzik, hogy *egy-két ruhafélleség kivételével csaknem valamennyi téli védőruha rendelkezésre áll.* Az Anyagellátási Igazgatóság raktáraiból az elosztás folyamatosan történik és *ha a külszolgálati helyek jól szervezik e munkát, akkor a zord idő beálltáig minden dolgozó hozzájut az őt megillető téli ruhákhoz.*

A dolgozók védőitallal való ellátására is történtek intézkedések. E tekintetben lényeges változás várható. *A védőitalt ugyanis nem az Utasellátó adja, hanem az üzemi konyhák.* Felhívjuk a figyelmet azonban arra, hogy ez az átmenet, ott, ahol a megszervezésre nem fordítanak kellő gondot, zökkenőket okozhat az ellátásban. Éppen ezért az üzemi konyhákkal időben kell felvenni a kapcsolatot és a megfelelő beosztást eszerint megvalósítani. *Lehetőség van ugyanis arra, hogy az üzemi konyhák a hideg idő beköszöntével ügyeletes szolgálatot is felállítsanak.*

Szeretnénk felhívni a figyelmet *a dolgozók melegedő- és szálláshelyeire, azok megfelelő fűtésére.* Az egyébként sem kitűnő vezénylésre a zord télben várható nagyobb arányú vonatkésés, hófúvás, gépmeghibásodás nem lesz kedvező befolyással. Bizonyára a szokásosnál is többen kényszerülnek laktanyákba, munkásszállásokon éjszakázni. Ezért ezek fűtéséről és világításáról időben gondoskodjunk.

Még egy dologra, a balesetvédelemre, a balesetek elleni következetes harcra is fel kell hívni a figyelmet. Köztudott dolog, hogy *a balesetek elleni küzdelem nem függ az évszaktól, de különös jelentőségét a hó, fagy, köd, sikosság, a hideg okozta gyorsabb fáradékonyság kellően aláhúzza.* A jó felkészülés, az időben biztosított védőeszközök segítenek megbirkózni a baleseti veszéllyel.

A felkészülés jelentősége köztudott és egyre többen értik fontosságát. E megértés az évről évre javuló előkészületekben tükröződik. Ugyanilyen fontos, hogy a felkészülést végrehajtás, s megfelelő ellenőrzés kövesse. A szakvonali és mozgalmi vezetők, a dolgozók összefogása, az időben végzett ellenőrzés, jelzés és cselekvés a biztosítéka az idei téli forgalom sikeres lebonyolításának. Ez pedig egyaránt érdeke a vasutasoknak, az egész népgazdaságnak.

S. J.

A MÁV—AKÖV komplexbrigád-mozgalom tapasztalatai

A MÁV és az autóközlekedési vállalatok jó munkájától függ, hogy a szállításra felkínált áruk megfelelő időben a rendeltetési helyükre érkezzenek. A szállítás gyors, pontos és biztonságos végrehajtása alapvetően befolyásolja a népgazdasági tervek sikeres végrehajtását, a lakosság szükségleteinek kielégítését.

A korszerű fuvarozási formák kialakítása a központosított pályaudvari fel- és elfuvarozási rendszer megszervezése 1962-ben kezdődött, és *napjainkig mintegy 80 állomáson valósították meg.*

A közúti gépkocsiközlekedés elsősorban a rövidtávú, 50, egyes meghatározott áruknál pedig a 100 kilométeres távolságokon belüli szállításokat bonyolítja le, azonkívül a vasútra történő fel-, illetve elfuvarozást végzi. A vasút feladata pedig a nagy tömegű áruk nagy távolságra történő elszállítása.

Eredményes együttműködés

Az együttműködés eredményességét bizonyítja, hogy a vasúton szállított áruk *átlagos szállítási távolsága az 1962. évi 147,3 kilométerről 1966-ban 155,1 kilométerrel növekedett.* Bár ehhez hozzájárult a tranzitforgalom emelkedése is.

E két közlekedési ágnak a forgalommegosztás hatékonyabb összekapcsolásával sikerült egy egységes *„közút—vasút—közút"* fuvarláncot kialakítani. Az egységes fuvarozási folyamatok kiszélesítése érdekében *tovább kell fejleszteni a pályaudvari fel- és elfuvarozást, valamint a körzeti állomások rendszerét.* A fuvarozási rendszerek kialakításának egyik leghatékonyabb eszköze a MÁV—AKÖV komplexbrigád-mozgalom továbbfejlesztése —, melynek eredményesebbé tételével gazdasági és szakszervezeti szerveinknek még intenzívebben kell foglalkozniuk.

A mozgalom segítése érdekében a MÁV 14. sz. *Hivatalos Lapjában,* valamint az *AVIG Értesítő* 9. számához az érdekelt vezérigazgatóságokkal egyetértésben, irányelveket adtak ki. Ezen túlmenően rendszeresen foglalkoznak az egyéb társadalmi és szociális jellegű vállalások alakulásával is. *A legjobb eredményt elérő, illetve célkitűzéseiket a legjobban teljesítő komplexbrigádok részére a vasútigazgatóságok egy-egy vándorzászlót, és két-két oklevelet alapítottak.* A brigád tagjai személyenként a zászló, illetve oklevél elnyerésekor 300—400 forint összegig terjedő pénzjutalomban is részesülnek.

137 komplexbrigád

A mozgalom népszerűségét bizonyítja, hogy míg 1965-ben 121 komplexbrigád alakult és küzdött a célkitűzések megvalósításáért, addig 1966-ban 137 —, melyből 11 az erkölcsileg magasabb fokú célkitűzések teljesítéséért, a szocialista komplexbrigád cím elnyeréséért harcol.

Az 1966 első félévi kiemelkedő teljesítmények alapján, összesen *6 zászló és 11 oklevél talált gazdára és 82 ezer forint jutalmat osztottak ki a legjobbak között.* A legeredményesebb munkát *Budapest—Angyalföld* állomás komplexbrigádja végezte, ahol a kocsikezelési időket a január havi 9,8 óráról 6,5 órára, továbbá *Pécs állomásé,* ahol 12,1 óráról 6,4 órára csökkentették.

A két közlekedési ág sikeres együttműködésének eredménye, hogy az általuk kezelt kocsik száma *az előző évi 6,6 százalékról 1966-ban már 10,4 százalékra emelkedett. A késetten kezelt kocsik száma viszont 5 százalékkal csökkent, ami a kocsiálláspénz 1 421 000 forintos csökkenését és mintegy ezer vasúti teherkocsi megtakarítását jelentette.* A kényszerkirakásokért is ötszázezer forinttal kevesebbet fizettek ki az autóközlekedési vállalatok, mint az elmúlt év azonos időszakában.

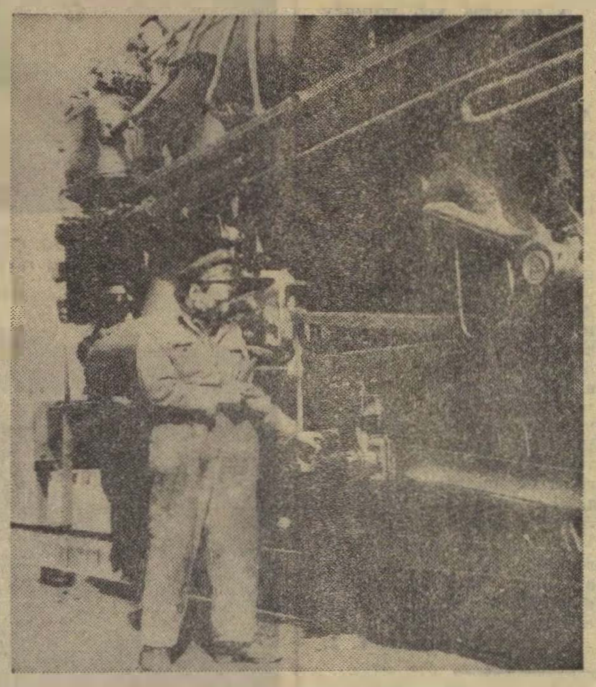
Havonta 10 millió tonna áru

A munka eredményesebbé tétele érdekében szakszervezeti közép- és alapszervezeteinknek ügyelni kell arra, hogy a negyedik negyedévi termelési tanácskozások beszámolóiban *az érdekelt gazdasági vezetők elemzően foglalkozzanak a MÁV—AKÖV komplexbrigád-mozgalom eddigi eredményeivel és határozzák meg a további teendőket.* Adjanak konkrét segítséget a brigádok munkájához, hogy az őszi szállítási feladatok megoldása zökkenőmentes és eredményes legyen.

Szállítási feladataink nagyok, de a két közlekedési ág még hatékonyabb együttműködésével sikeresen megoldhatók. *Ezév I—IX. hónapjának szállítási feladatait 100,7 százalékra teljesítettük.* Ahhoz, hogy az állami tervben meghatározott feladatoknak eleget tehessünk, *az év hátralevő időszakában a vasútnak havonta mintegy 10 millió tonna árut kell elszállítani.* Ez a mozgalom is komoly mértékben hozzájárulhat ahhoz, hogy az 1966. évi és pártunk IX. kongresszusa tiszteletére tett vállalásokat és szállítási feladatokat maradéktalanul teljesítsük.

Szabó II. József

VÁLLALÁSUKAT TÚLTELJESÍTETTÉK



Ha csak egy kis ideje van, *Patkós András* mozdonyvezető, a dunaújvárosi fűtőház dolgozója, mozdonya körül tevékenykedik. A 411 359. számú gőzmozdony kiérdemelte a fűtőház legjobban karbantartott mozdonya címet. Patkós András és brigádja a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy elegytonna-tervüket 105 százalékra, a szénmegtakarítást pedig 103 százalékra teljesítik. *Vállalásuknak már most eleget tettek, és mindkét tényezőnél 110 százalékos eredményt értek el.*

T. E.

Munkavédelmi aktivisták között Balatonkenesén

A zsibongó lárma, a gyermekkacaj messzire, az iskolák falai közé költözött a Balaton-partról. Szakszervezetünk balatonkenesei üdülőjét, amely a nyári hónapokban, a szünidő alatt a vasutasgyerekek birodalma volt, a felnőttek vették birtokukba. A szakszervezet munkavédelmi felügyelősége szeptemberben ott tartotta egyhónapos munkavédelmi tanfolyamát. A záróvizsga után *Berta Istvántól,* a munkavédelmi felügyelőség vezetőjétől és *Szatmári Józseftől,* a tanfolyam vezetőjétől érdeklődtünk a bentlakásos iskola tapasztalatairól, eredményeiről.

Egyhónapos tanfolyam

— *Már hagyomány, hogy minden évben megszervezzük a munkavédelmi aktivisták egyhónapos iskoláját* — kezdte a beszélgetést Berta István. — *Ez volt az ötödik ilyen tanfolyam, amelyre az ország különböző szolgálati helyeiről 46 aktivista érkezett. A cél az, hogy a nagyobb szolgálati helyek szakszervezeti bizottságánál dolgozó munkavédelmi felügyelők szinte kivétel nélkül részt vegyenek ilyen tanfolyamon. Szükséges ez, mert csak így tudják munkájukat pontosan, lelkiismeretesen elvégezni.*

— Mi volt a tanfolyam tematikája? — A kérdésre *Szatmári József* válaszol:

— *Az elméleti oktatás mellett arra is gondoltunk, hogy a részvevőket gyakorlati módszerekkel is megismertessük. Az üzemi szemle elméleti előadása után például a hallgatókat Székesfehérvárra vittük, és ott csoportokra osztva külön-külön, ki-ki a saját szakterületén azt nézte meg, hogy egy üzemi szemlét hogyan kell előkészíteni és lebonyolítani.*

A balesetvizsgálat módszertani előadását is gyakorlati munka követte, mégpedig úgy, hogy a már megtörtént balesetek jegyzőkönyveit szétosztották a hallgatók között, s ők a jegyzőkönyvek kapcsán visszapergették az eseményeket és bírálták, helybenhagyták, vagy kiegészítették a baleseti jegyzőkönyvet.

21 előadás

Az előadásokat a *Vasúti Főosztály* különböző szakosztályainak munkavédelmi főelőadói és szakszervezetünk munkavédelmi felügyelőségének munkatársai tartották. Az egyhónapos iskolán részletesen foglalkoztak az ezévben megjelent általános, balesetelhárító és egészségvédelmi óvórendszabályokkal is. *A tanfolyam részvevői összesen 21 előadást hallgattak, amelyeket külön csoportokban konzultáción vitattak meg.* Az egy hónap alatt 10 munkavédelmi filmet vetítettek le. A hallgatók így vizuálisan is érzékelhették az előadás témáját.

A tanfolyam vezetőivel folytatott rövid beszélgetés után álljon itt néhány hallgató véleménye is. *Balogh Tihamér,* a debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottságának munkavédelmi felügyelője a következőket mondotta:

— Először azt gondoltam, hogy hosszú lesz az egy hónap, s aztán, ahogy múltak a napok, ahogy belemélyedtünk az anyag tanulmányozásába, szinte észre sem vettem, már vége is lett.

Csordás Jenő GYSEV:

— Fertőszentmiklós forgalmi szolgálattevője vagyok. Társadalmi munkában Pinnye és Fertőendréd állomások munkavédelmi ügyeit intézem. Örülök, hogy részt vehettem ezen az egyhónapos oktatáson. Nagyon sokat tanultam. Ez az elméleti oktatás szükséges volt.

Nagy István Hódmezővásárhelyről, *Gyimesi Nándor* Salgótarjánból hasonlóképpen nyilatkozott. Azt kifogásolták csak, hogy a műszaki, technikai ismeretek előadásai kicsit magas színvonalúak voltak. Nehezen értették.

Mindent összevetve, az egyhónapos munkavédelmi tanfolyam eredményes volt.

Sz. J.

Több segítséget kérnek a muronyiak

Murony nem nagy állomás. Utas- és vonatforgalma azonban jelentős. Az állomáshoz még egy mellékvonal is tartozik, amely Békés községgel köti össze a *Budapest—Békéscsaba* közötti fővonalat. Az állomás dolgozói három szocialista brigádban tömörülve végzik munkájukat. A szocialista brigádtagok sérelmezik, hogy munkájukat a felsőbb vezetés nem értékeli, nem törődnek velük.

Most a hűvös idő beállta előtt *érzékenyen érinti őket, hogy a régi állomásfőnök „elfelejtett" tüzelőt igényelni.* Az új állomásfőnök hiába kér szenet, mivel a határidőből kicsúsztak, nem kaphatnak. Lehet, hogy a muronyi vasutasok szén nélkül maradnak?

Az állomáson naponta több mint ezer utas fordul meg, mivel jegypénztárosuk nincs, *rendszerint gondot okoz a jegykiadás.* A mindenkori forgalmi szolgálattevő látja el ezt a munkát, s bizony nem egyszerű feladat a vonatok fogadása, menesztése és a jegypénztár kezelése.

Boldizsár Gyula

Baleseti krónika

Szeptember 24-én *Mende állomáson* a téglagyár iparvágányán végzett tolatásnál az 5598 sz. vonat mozdonya a rajta levő 13 légfékből kikapcsolt rakott kocsikkal a 15 ezrelékes lejtőn megszaladt és a vágányzáró földkúpba ütközött. A kivizsgálás még tart.

★

Szeptember 24-én a kaposvári fűtőház csonka vágányából kihúzó 27075 psz. mozdony horzsolódott I/17 sz. kijáró helyi menettel. A horzsolás következtében két kocsi *megrongálódott, a mozdony pedig összes tengelyével kisiklott.* Személysérülés nem történt. A balesetet *Sipos László* váltókezelő — a szolgálatvezető váltókezelő távol volt — illetéktelen beleavatkozása idézte elő.

★

Nyirbátor állomáson szeptember 26-án a 6198 sz. vonat tolatás közben mintegy 5 kocsival meghaladta a bejárati jelzőt és jelzésadásra sem tolattak vissza. Ezzel veszélyeztették a *Nyircsászárról* már útban levő 6121 sz. vonatot. Baleset ugyan nem történt, mert a 6121 sz. vonat mozdonyszemélyzete a 6198 sz. vonattól mintegy 30 méterre megállította a szerelvényt. A 6198-as vonat személyzete ellen fegyelmi eljárás indult.

★

Szeptember 26-án *Hort-Csány* állomáson a kijelölt szabad III. vágány helyett a 9779 sz. vonattal foglalt II. vágányra járt a 6492 sz. vonat. A balesetet *Bakta János* mozdonyvezető és *Kovács Béla* váltókezelő gyors intézkedése akadályozta meg. A veszélyeztetést *Godó Pál* forgalmi szolgálattevő és Kovács Béla váltókezelő mulasztása idézte elő. Fegyelmi eljárás indult ellenük.

★

Jákó-Nagybajom állomásról szeptember 28-án *a megállj állású jelző ellenére engedély nélkül haladt ki az 1155 sz. tvg. és nyílt vonalon szembe találkozott a 4024 sz. gépmenettel.* A veszélyeztetést az okozta, hogy a tvg. vezetője a forgalmi szolgálattevő átállásra vonatkozó rendelkezéseit félreértette és nem vette figyelembe a váltókezelő megállj jelzését sem.

★

Október 2-án *Kisvárda* állomás vontatási telepén *Kerekes Pál* mozdonyfűtő mozdonyvezetője távollétében *jogosulatlanul elindította a 411381 sz. mozdonyt,* s miután azt megállítani nem tudta, erősen ütközött a 275134 psz., kezelés alatt álló mozdonnyal. Mintegy 30 métert tolta maga előtt, s a két gép csak a csonka vágány ütközőbakjának átszakítása után állt meg. A járműveken kisebb-nagyobb sérülések keletkeztek. *Könnyebb sérülést szenvedett a 275134 sz. mozdony két dolgozója is.* Az eljárás megindult.

★

Október 5-én a *Nyugati pályaudvar* D vágányára bejáró 3511 sz. személyvonat *elégtelen és késői fékezés miatt a vágányzáró baknak ütközött.* Az ütközés következtében nyolc utas könnyebb sérülést szenvedett. A balesetet az idézte elő, hogy a mozdonyszemélyzet nem tartotta be a fékező szelep 8. sz. váltójára előírt intézkedéseket.

Szíriai vendégek szakszervezetünkben



Szabó Antal főtitkár a szíriai delegáció tagjaival beszélget. (Hemző Károly felvétele.)

A szíriai vasutasszakszervezet öttagú delegációja látogatott el Magyarországra, hogy tanulmányozza a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeit. A delegáció, amelyet *Mohamed Zaki, Kawas Kalek*, a szíriai vasutasszakszervezet alelnöke vezetett, szeptember 26-tól október 5-ig tíz napot töltött hazánkban.

A programban különböző vasúti szolgálati helyek, üzemek, szociális, kulturális és sportlétesítmények megtekintése szerepelt. A vendégek a tanulmányút végén szakszervezetünk székházában számoltak be tapasztalataikról. *A hazánkban látottakról, a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeiről elismeréssel beszéltek.* Őszintén elmondták, meglepte őket mindaz, amit láttak, mert Szíriában nem sokat hallottak Magyarországról. Amit hallottak — különböző nyugati propaganda-forrásokból — ellentétes azzal, amit Budapesten, az ország szép fővárosában és vidéki körútjuk során is láttak.

A fogadás, a baráti beszélgetés végén szakszervezetünk elnöksége nevében *Szabó Antal* főtitkár ajándékot adott át a szíriai delegációnak.

Hangverseny a MÁV Kórházban

Este hét óra. A kórház márvánnyal burkolt előcsarnoka már csendes, egy beteg halad fel a lépcsőkön. Az előcsarnok függönnyel elválasztott részében, a hangverseny-dobogón már előkészítve állnak a hangszerek. A zongora teteje nyitva, a kottaállványokon várakoznak az előadásra kerülő hangjegyek...

Fehér köpenyes orvos jön. Hegedűn játszik a *Weiner Leó* nevét viselő zenekarban, mely 1948-ban alakult, s azóta számos sikeres hangversenyre volt alkalom.

A MÁV Kórház főorvosa, *dr. Novák Emil*, a kultúrcsoport vezetője és a zenekar első csellistája, örömmel dolgozik a sikerek érdekében. A zenekar dirigensével, *Kálmánchey Zoltán* karnaggyal együtt nagy gonddal készíti elő a műsorokat.

A karmester int, felhangzik *Vivaldi* remekműve. Fekete hajú, csinos énekesnő lép a dobogóra, *Bakó Dorottya*, s felhangzik Mozart 429. kantátája, a szép színezésű, meleg hangzású mezzoszoprán száll, csillog, szinte elfelejtem minden gondomat. A hangversenyt hallgató kórházi betegek is felejtik bajaikat, és gyönyörködnek a művészi teljesítményben.

A huszonhárom tagú zenekar évek óta kiváló munkát végez.

Puky Gáborné

Széchenyi és a közlekedés

Emlékezés Széchenyi Istvánra, születésének 175. évfordulója alkalmából

A múlt század elején még a közbiztonság hiánya, az úttalan utak jellemezték hazánkat. Két olyan nagyváros, mint *Pest és Szeged között még nem volt kövezett országút.* Buda és Pest lakói csak a mai Rudas-fürdő magasságában, 43 hajón imbolygó, úgynevezett *„Repülő híd"*on juthattak egymáshoz. A hajózás még kezdetleges.

A *„Nagy Parlagot"*, ahogy Széchenyi nevezte az elmaradott hazát, annak közepében a poros, sáros Pestet, körülötte a zsombékos területet, politikai és gazdasági nyomor jellemezte. Ezzel szemben külföldi utazásai során az ipar és a közlekedés forradalmi jelenségeivel találkozott. Nagy hatással volt rá az, hogy az ember úrrá lett a vízen. A folyók felett átívelő hidak, az alagutak, utak egyre jobban izgatták fantáziáját. Amikor pedig Angliában *Liverpool* és *Manchester* között meglátta a hídakon és alagutakban vágtázó vasparipát, így kiáltott fel: *„Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad egy vonat, ördögi erővel ragad mindent magával..."*

Később *Vásárhelyi Pál* mérnökkel, a magyar vizek kiváló ismerőjével, sziklákat robbant az *Al-Dunán*. A partmenti sziklás szakaszon műutat terveztet. El is készült, amit róla *„Széchenyi útnak"* neveztek el. Miután az Al-Duna behódolt Széchenyi elképzelésének, a Tiszát kezdte zabolázni; *visszaszorította medrébe, és termőföldé varázsolta az árterület jelentős részét.*

Széchenyit ünnepelték 1830 szeptember 4-én is, amikor a legelső gőzhajó — az *„I. Ferenc"* — Bécsből Pestre érkezett. *A Lánchíd-tervezését éppen úgy, mint az építést figyelemmel kísérí. Ő volt az, aki elsők között szorgalmazta a balatoni gőzhajózást.* Közben utazik, ír, politizál. De mindennél jobban izgatta örökké nyugtalan fantáziáját a vasútvonalak szaporodása Európában. Anglia után Belgiumban, Németországban, Franciaországban, Olaszországban és a cári Oroszországban már gőzmozdony pöfögött. *Itthon nem jó vélemennyel voltak a vasútról. A karok és rendek sem barátkoztak a vasútépítés gondolatával.* A közlekedést az 1825 27. évi országgyűlés mellékesként kezelte.

Az 1836 37. évi országgyűlés azonban már másként állt a kérdéshez. Az országvezetés is látta a hazai tűrhetetlen állapotokat. Azonban hiába volt *Széchenyi, Kossuth, Deák* és néhány jó szándékú magyar minden igyekezete, *a XXV. törvénycikk, mely az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról szólt, csak nehezen öntött formát.* A törvény születését, szentesítését nagyon késleltette, hogy az a cseppet sem szimpatikus Lánchíd eszméjével volt kapcsolatban. A pestbudai nemesség, élén *Cziráky Antal* országbíróval, tiltakozott a törvény ellen, csak azért is, mert a tervezett hídon a nemes embernek is hídvámot kell fizetni. Pest város tanácsa, hogy akadályozza a törekvést, a hídfő telkéért szinte megfizethetetlen összeget követelt.

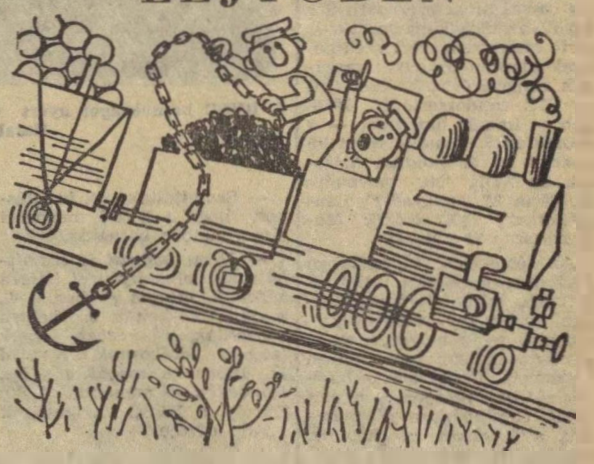
Nagyon sok bonyodalmat jelentett a kisajátítási jog beiktatása. A földtulajdonosok, nagybirtokosok is tele szájjal kiabáltak ellene. A törvényjavaslatot ide-oda küldözgették, *V. Ferdinánd király*, tanácsadói sugallatára, hol ezzel, hol azzal nem értett egyet. Csak akkor írta alá, amikor a törvényhozás jogát kihagyták belőle.

A nehezen, de végül is jóváhagyott *első vasúti törvény elemi erővel agitált a vasútépítésre, a közlekedés fejlesztésére.* A törvény északtól délre és keletről nyugatra 13 irányban jelölte meg a vasútvonalak létesítését. Érdekes, ezek az irányok csaknem tökéletesen megegyeztek azokkal az irányokkal, melyeket Széchenyi a közútfejlesztést illetően az 1825. évi országgyűlésen, mint első számú feladatot már megjelölt.

Az első vasút építése idején, Széchenyi a helytartótanácsnál mint a közlekedési tanács elnöke működött. Az alig később megírt tanulmánya, *„Javaslat a magyar közlekedésügyi rendezéséről"* még ma is a legkiválóbb szakmunkának minősülhet.

Gergely József

LEJTŐBEN



— Nem áll a jelző! Elő a pótfékkel! (Pusztai Pál rajza.)

Bartók zenéje Bayreuthban

Bayreuthot, ezt a méreteiben kicsi, szellemében óriási zenei központot *Wagner Richárd* neve fémjelzi. Ő létesítette itt saját színházát a maga alkotta zenedráma előadására, s az ő hagyományait ápolja azóta immáron a harmadik Wagner generáció.

Idén az ünnepi játékok színháza megnyitásának 90. évfordulóján feltűnt Bayreuthban egy új név: *Bartók Béla* neve. Bayreuth haladó szellemét nemcsak a Wagner-operák rendezésének korszerűsege jellemzi, hanem az is, hogy itt, ahol *Liszt Ferenc hamvai is nyugszanak*, összekerült a XIX. és a XX. század két nagy zenei egyénisége: Wagner Richárd és Bartók Béla.

Amint 1952-ben, a második világháború pusztító vihara után az ünnepi játékok újból kezdetüket vették, Bayreuth gazdái egyidejűleg ifjúsági ünnepi találkozókat is meghirdettek minden nemzet művészifiataljai számára. *Az ifjúsági találkozók programja évről évre terebélyesedett.* Zenészek, költők, karmesterek, képzőművészek egyre nagyobb számban vettek és vesznek részt rajta, ezzel is hitet téve a wagneri összművészet — valamennyi művészeti ág — klasszikus egysége mellett.

A magyar fiatalok évek óta megjelennek ezeken a találkozókon, ahol nem versenyek vagy vetélkedők sorozatán mérik össze képességeiket. *hanem zenei szemináriumokat hallgatnak, az ünnepi játékok világviszonylatban is legmagasabb szintű Wagner-előadásain vesznek részt*, és nem utolsósorban, saját művészetük bemutatása révén teszik emlékezetessé, egyben hallatlanul tanulságossá és értékessé számukra az itt töltött néhány hetet. A világ legkülönbözőbb részéből ide sereglett fiatalok az idén nyáron Wagner Richárd művészete mellett Bartók Béla művészetével gazdagodva térhettek haza.

A *Magyar Tudományos Akadémia* archívumából összeállított Bartók-kiállítás, a tavaly újjáépített városi koncertcsarnokban megtartott nagyszabású Bartók-hangverseny és a Wagner-szeminárium mellett megrendezett Bartók-szeminárium voltak az ünnepi találkozó programjának kiemelkedő pontjai. *Jóleső érzés volt Wagner nevével és művészetével egyidejűleg csaknem ugyanannyit hallani Bartókról Bayreuthban.* látni fényképét és műveit jóformán minden jelentősebb kirakatban, de főleg olvasni azokat a tanulmányokat, amelyek Wagner és Bartók művészetének értékelése mellett azokat az érintkezési pontokat kutatták, ahol a korban egymást követő két zseni koncepciózus elmélete megiscsak találkozott.

Bayreuth főként az ifjúsági ünnepi találkozók útján lett a wagneri összművészet elméletének ragyogó valóraváltása.

Visszatérve még az ideí — Wagner és Bartók nevében folyó — ünnepi játékokra. a kezdeményezés nagyszerűsége és a nemzeti öntudat büszkesége mellett az a felismerés hatott döbbenetesen újszerűnek, egyben zseniálisnak, ahogy a 90 éves *Bayreuth szellemi irányítói éppen ennek az elmúlt 90 évnek két zenei fókuszát biztos érzékkel összehozták és a világ elé tárták.* Magyarország az új Bayreuthban zenei nagyhatalommá vált.

Dr. Csillag Ferenc

Megy a hagyma vándorútra

A 8516-os számú személyvonatnál október 1-én mint vonatvezető teljesítettem szolgálatot. Makó állomásra érve a forgalmi szolgálattevő értesített, hogy egy háromszázezer forint értékű exporthagymaküldeményt Lökösházán át Szófiába kell továbbítani. A vagont a kocsi végére csatolták, és megkaptuk a 69-es számú raktanúsítványt, a hozzá tartozó nemzetközi fuvarlevéllel és a Növényvédő Állomás kiviteli engedélyével együtt.

Másnap, október 2-án a 8517-es számú vonatnál teljesítettem szolgálatot, és *azzal az utasítással fogadnak, hogy a tegnap érkezett hagymaküldeményt ma vigyük vissza Makóra.* Amikor megkérdeztem, hogy miért, azt a választ kaptam. hogy helytelen áruirányítás miatt. Az ügy itt még nem ért véget. Hátra volt még a *„harmadik forduló"*, amikor ugyanezt a hagymaküldeményt Makóról ugyanazokkal az okmányokkal, amelyeket már jól ismertem, ismét útnak indították Lökösházára.

Ki a felelős ezért a felelőtlen utaztatásért?

Kotormán Mihály
Mezőhegyes

Miért nem kapnak ebédet?

A Déli pályaudvar jegyvizsgálói már több ízben szóvá tették, hogy *Szombathelyen az állomás üzemi konyháján nem kapnak ebédet.* A személyzet az 1802-es gyorsvonattal 10,47 órakor érkezik Szombathelyre. és az 1811-essel, 13,06 órakor fordulnak vissza. Az utasítás szerint a személyzetnek már a vonatindulás előtt egy órával, tehát 12,06 órakor a vonatnál kell lennie. Az ebédeltetés pedig hivatalosan 12 órakor kezdődik, s így ők ebéd nélkül kénytelenek vonatra szállni, mert a konyha személyzete 12 óra előtt nem szolgálja ki őket.

Miért?

Foki István

Könyvismertetés

DR. UNYI BÉLA:

PÁLYAMESTEREK ZSEBKÖNYVE

A vasút építési és fenntartási munkáit, valamint a berendezések karbantartásával összefüggő szolgálatot ismertető művel a szerző a pályamesterek mindennapi teendőit kívánja elősegíteni. E célnak megfelelően a könyv a talajmechanika és földművek tárgyalásával vezeti be az olvasót a geodézia ismeretanyagába, különös tekintettel a vasútépítéssel kapcsolatos munkákra. Ezután részletesen tárgyalja — gyakorlati példákkal illusztrálva — a vasúti pálya vonalvezetésével összefüggő, továbbá a vasúti útátjárókra vonatkozó hazai és a fontosabb külföldi előírásokat, valamint az építési és karbantartási tudnivalókat. Miután a vasúti hidak gondozása, a szerkezeti hibák felismerése, illetve megszüntetése, a magasépítmény-karbantartás, a kivitelezett munkák átvétele ugyancsak a pályamester feladata, a könyv mindezen fontos kérdésekre is kitér. Következőkben a pálya jelző- és biztosító berendezéseit mutatja be. Végül a műszaki ismeretek mellett az üzemgazdasági szempontokat is részletesen ismerteti.

Feleki László: MINDENFÉLE HÍRES EMBEREK

Nem az a könyv, amelyet egyfolytában olvas az ember. De üdítő, felfrissítő élményt ad, ha belelapozunk és felvidulunk rappáns, szellemes telitalálatain, melyekkel nagy embereket épp úgy, mint hétköznapi mindnyájunkat néhány keresetlen szóval vagy mondattal jellemez. Aforizmái nemcsak széles műveltségről, de mély és csípős emberismeretről is tanúskodnak, világhíresség gekről összeállított szótára pedig gyakran gyilkosan lényegbetaláló igazmondással állítja elénk az ijedt, póre emberi valóját. Irodalmi és művészeti aranyköpései groteszk igazításukkal hökkentenek meg. a szerelem és más életjelenségek tárgyában elejtett megjegyzései pedig az irónia eszközeivel ejtenek gondolkodóba.

Csoóri Sándor: A KÖLTŐ ÉS A MAJOMPOFA

Akár Mezőkövesden, akár Havannában vagy a göcseji tájakon jár a költő, mindenütt akadnak olyan személyes élményei, melyek sem versben, sem novellában el nem mondhatók, csak ilyen kötetlen, vallomásszerű jegyzetekben. Am, a hevenyészettnek tűnő feljegyzések biztos, szigorú ítélettű, egységes világnézet termékei, melyekben az igazság és szépség vágya nyilatkozik meg a fonák emberi jelenségek láttán. Gyakran kesernyésen szatirikus, de máskor őszintén lelkesedni tudó karcolatok sorában villannak fel a közelmúlt és ma élményei, emlékei, a falvak, városok és messzi tájak hangulatai, irodalmi és művészeti kalandozások szubjektív visszhangjai, a közéleti furcsaságok tollhegyre tűzött csodabogarai váltakoznak itt a bensőséges önvallomások lírai hevületű színfoltjaival.



az előfizetéses LOTTÓ szelvény!

1 szelvényt 1-szer tölt ki, 1 hónapig játszik vele
Feltétlen résztvesz a havi jutalomsorsoláson!

Sport

A ranglista ötödik helyén

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) szeptember 25—30. között tartotta XXI. kongresszusát az olaszországi *Sorrentóban.*

A kongresszus napirendjén többek között a szervezet tevékenységének hatékonyabbá tételeit célzó előterjesztések megtárgyalása, az 1967. évi versenynaptár és költségvetés összeállítása szerepelt. Sor került az 1965/66-os sportévad férfi versenyein elért eredmények alapján az egyes országok rangsorolására. Eszerint az UIC vándorserlegét 1966-ban — immár hatodszor — *a Szovjetunió vasutas sportolói nyerték el, 98 ponttal.* Második az NDK 96, harmadik Bulgária 87, negyedik Lengyelország 75,5, *ötödik Magyarország 73 ponttal.*

Az értékelés időszakában kézilabda, kerékpár, atlétika, birkózás, vízilabda sportágakban került sor versenyekre. Az első négy helyezést elért ország valamennyi versenyen részt vett. *Magyarország a kézilabda-bajnokságon nem vett részt.* Kerékpárban a második, atlétikában a hetedik, birkózásban az ötödik, vízilabdában a második helyet szereztük meg. *Figyelembe véve, hogy egy sportágban nem indítottunk versenyzőt a versenyeken részt vevő húsz ország között elért ötödik hely dicséretre méltó eredmény.*

A szervezetnek jelenleg 26 ország a tagja. Spanyolország felvételére a sorrentói kongresszuson került sor.

1967-ben főleg női csapatok részére rendeznek versenyeket. Jugoszláviában női teke, a Szovjetunióban női röplabda, Lengyelországban női kosárlabda-versenyekre kerül sor. Az NDK rendezi a férfi és női asztalitenisz-versenyt, Anglia a férfi úszást. 1967 első európai vasutas sportversenye Olaszországban lesz, ahol a sízők mérik össze tudásukat.

A plénum úgy döntött, hogy a XXII. kongresszusra 1967 szeptemberében kerül sor Belgiumban.

Diplomás bajnokcsapat

Először nyert bajnokságot a BVSC vízilabda csapata



A BVSC bajnokságot nyert vízilabda csapata. A képen látható játékosok közül hiányzik a fiatal, tehetséges csatár, Konrád III.

(Hemző Károly felvétele.)

— Számítottak rá induláskor, hogy a BVSC megnyeri első vízilabda bajnokságát?

— *Nem, hogyan is számíthattunk volna ilyenre! Hiszen a tokiói olimpia évében a 4., majd 1965-ben a 6. helyen végeztünk, s közben egyik legjobb játékosunk, Konrád II. átigazolta magát a Bp. Honvédba* — mondotta Laky Károly, a BVSC vízilabdások kiváló edzője.

Döntő fordulat

Azután — hiába, igaz az a közmondás, hogy evés közben jön meg az étvágy — a háromfordulós bajnokság első szakaszában több pontot sikerült összeszedniük, mint 1965-ben. Akkor már kezdték kóstolgatni, ízlelgetni az esetleges bajnoki cím édes ízét. *A döntő fordulat — ezt Laky Károly határozottan állítja — a második forduló volt. Egyetlen pontot sem vesztettek és a BVSC előnye így az ő. Józsa előtt 6, az FTC előtt 8 pontra növekedett.* Ekkor már — ahogy mondják — a Nemzeti Bank is adott volna kölcsönt rá, hogy a Szőnyi útra kerül a bajnoki cím.

— Mégis csak az utolsó mérkőzésen szerzett két pont biztosította a bajnokságot — jegyezzük meg.

— *Igen, de ebben nagy szerepe volt annak, hogy a harmadik fordulóra elvették pályaválasztó jogunkat és minden mérkőzést a margitszigeti Sportuszodában kellett lejátszani.* Ez kissé érthetetlen döntés volt, hiszen a bajnokságban játszó egyesületek többsége — az Eger, a Szolnok, a Bp. Honvéd, a Vasas Izzó és az Ú. Dózsa —, valamint a BVSC saját pályával rendelkezik. Meggyőződésem, ha végig a Szőnyi úton játszhattunk volna, amikor pályaválasztók voltunk, 3—4 ponttal többet szerzünk.

— Különösen a mérsékelten sikerült *Európa-bajnokság után alakult ki nehéz helyzet.* A lelkileg is letört, formájukban visszaesett játékosokkal éppen ebben az időszakban kellett a sűrített programot, heti *3—3 bajnoki találkozót lejátszani.* Nekem is, a többi edzőnek is arra kellett ügyelnünk legjobban, hogy minden mérkőzésre idegileg regenerált csapatot tudjunk a vízbe küldeni. A BVSC-játékosok között pedig pattanásig feszült lett a hangulat a nagy felelősségtől: *itt az alkalom, a vasutas egyesület első vízilabda bajnokságának megnyeréséhez!*

Nagyszerű fegyvertény

A többit mindenki tudja. A harmadik forduló utolsó versenynapján a BVSC legyőzte a Vasas Izzót, legnagyobb vetélytársa viszont pontot adott le, *így a BVSC vezetői, a lelkes szurkoló „törzsgárda" bajnokot ünnepelt a Sportuszodában.* Nagyszerű fegyvertény volt.

— Kik voltak a diadal vezérei? — tesszük fel a kérdést. Laky keskeny arca mosolyra derül.

— *A csapatban csak nagyon bátor, küzdeni tudó közkatonák voltak. A 37. életévét taposó Molnár Róbert éppen úgy körömszakadtáig harcolt a mérkőzéseken, mint Gyerő Zoli, akinek a nagy tudású Konrád II-t kellett pótolnia. Minden játékosom önmagát múlta felül ebben a bajnokságban.*

Pedig ezek a játékosok nemcsak a medencére nevelődtek. Laky Károly edzői elve, hogy *lehetőleg tanuljon, diplomát is szerezzen az élsportoló.* Ne csak a rangadókra, az életre is készüljön akkor, amikor ez az „életalapozás" viszonylag könnyebb. *A jelenlegi bajnokcsapatban is három kész mérnök, egy orvos és két egyetemi hallgató játszik.* Mindebben — őszinte hálával beszél erről — nagy segítséget kapott a szakszervezettől, a vasút vezetőitől. Mosolyogva mondja, hogy *Szabó Antal* főtitkárhoz, de a szakszervezet más vezetőihez sem tudott olyan kéréssel fordulni, hogy a válasz ne ez lett volna: *„Jó, majd megpróbáljuk!"*

Megpróbálták és rendszerint sikerült. Igaz, Laky sem ment jogtalan, apró-cseprő kérésekkel a sportszerető vezetőkhöz. *Dr. Csanádi György* minisztert is akkor kereste fel, amikor az uszoda részére volt szükség anyagi támogatásra. Megkapták, mint ahogy sok mindent megkapott vasutas sportpályafutása során.

Újabb feladatok előtt

És most? Akad munka a bajnokcsapat háza táján is, éppen elég. Felkészíteni a csapatot az *Európa-Kupára,* s jó volna az utrechti kisiklást rendezni — mondja. — Az EK után végleg visszavonuló Kunos és Molnár helyére fiatalokat kell bedolgozni, a minden bizonnyal újra visszatérő 4x5 perces játékidőhöz is ki kell alakítani a csapat taktikáját.

Ott szerepel a tervben Kuba is, ahol — az év elején — hat eredményes hetet töltött és ahova most újra hívják. *Laky Károly, nem tagadja, szívesen menne.* De olyanok is visszatartják már, akik pedig, nem is olyan régen, részesei voltak, hogy a válogatott szakvezetése kikerült Laky kezéből. Úgy látszik, az utrechti kátyú mélyebb, mint hinnők. Most mindenki visszatartaná, de nem szívesen válik meg ettől a nagy szaktudással rendelkező, hókuszpókusz nélkül is eredményeket elérő, tiszta szándékú, kiváló sportembertől a vasutasok társadalma sem.

Vedres József

Vasutas természetjárók találkozója a Lengyel Kultúrában

A *Vasúti Főosztály Sportklubjának* természetbarát szakosztálya, lengyel barátainak meghívására, októberi összejövetelét *a Lengyel Kultúra budapesti helyiségeiben tartotta.* A vendéglátók elégedettek lehettek az érdeklődéssel, mert a szakosztálynak több mint 70 tagja „szállta meg" a mozitermet. A klubest első részében ugyanis a Lengyel Kultúra vezetősége több érdekes filmet mutatott be a megjelenteknek. Láthatták például a Lengyelország ezeréves fennállása alkalmából rendezett ünnepségekről készült riportfilmet, a Varsót, Krakkót bemutató színes, és a természetjáróknak külön örömet okozó Tutajozás a Mazúri-tavakon és a Visztula forrásvidékét bemutató filmet.

A filmvetítés után *Forgó János* szakosztályvezető a személyes élményt adó, „valódi" barangolásra terelte a figyelmet, nevezetesen a közeli idők programjára.

Bejelentette, hogy *mikrobuszos túrát rendeznek a Dunántúlra,* a helyreállított és belső restaurálás alatt levő, sok érdekes látnivalót kínáló *sárvári Nádasdi-vár,* valamint az *alcsúti arborétum* megtekintésére. Október harmadik vasárnapján pedig részt vesz a szakosztály a társadalmi erdei szolgálat bemutatóján, amelyet a Pálvölgyi cseppkőbarlang mellett tartanak, majd *Kókai Irén* vezetésével megtekintik az új világítással nemrég újra megnyitott barlang látnivalóit.

A programismertető átnyúlt már az év utolsó hónapjába, amikor is december harmadikán a nagymezőpusztai turistaházban rendezik a vasutas turistagyerekek és a felnőttek Mikulás-estjét.

Ali bácsi, a szakosztály Mikulása, lassan már készíti a hátizsákját, melyből az aktív túrázók bakancsába ajándék, a lustákéba pedig virgács kerül majd.

(zámbó)

HÍREK

— **A pártkongresszus tiszteletére** két hónappal lerövidítik a Szolnok vasútállomás rekonstrukciójának első szakaszát. A program szerint az első szakaszt 1968. december 31-re kellene befejezni. A kivitelező vállalatok szocialista szerződésben vállalták, hogy az új rendezőpályaudvaron 1968. november 7-én megindulhat a forgalom.

— **2000 indiai gyártmányú vasúti tehervagont** vásárolunk a következő években Indiától. Az első 500 vagon szállításáról szóló szerződést az elmúlt napokban írták alá a magyar és az indiai szakemberek a NIKEX Külkereskedelmi Vállalatnál.

— **Új bakdarut kapott a tapolcai fűtőház.** A daru segítségével meggyorsul a ki- és berakás, illetve az anyagok mozgatása. Ezeket a műveleteket eddig kézi erővel végezték.

— **Mennyi város, mennyi nép** címmel a SZOT és a Fővárosi Művelődési Ház zenés irodalmi műsoros estet rendez, melynek nyilvános főpróbáját október 5-én tartották a Fővárosi Művelődési Ház Fehérvári úti színháztermében. A műsorban neves művészek, többek között Berek Katalin, Kállai Ilona, Bánki Zsuzsa, Horváth Ferenc és Tallós Endre is felléptek.

— **Alsóörsön elkészült az új áruraktár,** amelyhez árupénztárosi irodákat és mosdót is építettek. A munkákat a Celldömölki Építési Főnökség dolgozói végezték.

— **Új kutat kap Polgárdi állomás.** A kútfúrók már megérkeztek, s minden bizonnyal rövidesen befejezik a munkát, s a gőzmozdonyok már Polgárdiban is tudnak vizet venni.

— **Új transz-ázsiai vasútvonal épül** a Szovjetunióban. A Tyumen Szurgot közötti 700 kilométer hosszú vonalszakasz építését már megkezdték. Ez lesz az első része annak a 7300 kilométer hosszú vasútvonalnak, amely Nyugat- és Kelet-Szibérián áthaladva, a Szovjetunió európai részét a Csendes-Óceánnal köti össze.

— **Idegenforgalmi könyvkiállítást rendezett** az IBUSZ az ország-világ járók baráti köre és a Panoráma szerkesztősége a Magyar Nemzeti Bank kultúrotthonában. A kiállítást, amely október 5-től 12-ig tartott nyitva, Barabás Tibor Kossuth-díjas író nyitotta meg.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Debrecen; Sziládi Sándor, Szeged; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Markos József, Zalaegerszeg; Fóki István, Budapest; Szűcs Ferenc, Hatvan; Kotorman Mihály, Mezőhegyes; Bognár Károly, Tapolca: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Holecz Károly, Balatonszentgyörgy; Váczi József, Budapest; Gömöri Béláné, Jászboldogháza; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Tapolca: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Telefonhívószám-változások

A *Hivatalos Lap 1966. évi 35. száma* közölte a budapesti igazgatóság vasútüzemi telefonhálózatán történt hívószámváltozásokat. A változás következtében a Vasutasok Szakszervezete központjának hívószámai is módosultak. Az új üzemi hívószámok a következők: *16—86, 19—77 és 19—78.*

Október 16-án

Vasutas operabérleti előadás

Az 1966/67. évi színházi évad első vasutas operabérleti előadására október 16-án kerül sor az Erkel Színházban. A bérlettulajdonosok Erkel: Hunyadi László című operáját láthatják. Az előadás vasárnap délelőtt 11 órakor kezdődik. A főbb szerepeket Gyurkovics Mária Szőnyi Olga és Udvardi Tibor éneklik.

A Hivatalos Lapból

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

39. számból: 117373/1966 I/4. D. Használaton kívüli selejtezett épületek bontásának szabályozása.

40. számból: Állásfoglalások a vasutas dolgozók fegyelmi szabályzatához.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném tanácsi földszintes, 2 szoba félkomfortos lakásomat összkomfortos szolgálatira. Cím: Cservári Bp. IV., (Újpest). Árpád u. 19. fszt. 5. Telefon: 425—588 vagy 35—87.

— Elcserélném két szoba,, összkomfortos, kertes, telefonos MÁV villalakásomat két egy-egy szobásra. Cím: Bp. XIV., Szeged út 74. Érdeklődni: naponta 8—10-ig vagy 20—22 óráig 206—691-es telefonon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

Budapest VI., Benczúr utca 61.

Telefon: városi: 229—872

üzemi: 19—77

Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—419.

Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75.915.001—K 98

Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

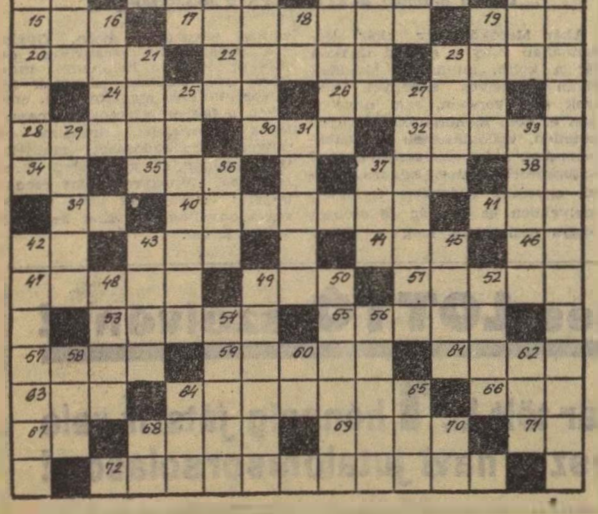
Vízszintes: 1. A szakszervezeti munka javításának ismérve. 11. Gazdasági Bizottság. 12. Flimforgató csoport. 13. Fenn ellentéte. 14. Kettősbetű. 15. Bibliai alak. 17. Férfi név. 19. Falevélnek van. 20. Germán mitológiában a halál főistene. 22. Zoológus családi neve. A Magyar Édesvízi Halhatározó szerzője. 23. L. S. 24. Megszólítás. 26. Kétkerekű emberhúzta kocsi. 28. Nyelvcsap, latinul. 30. Halfajta. 32. Idegen női név. 34. Téli sporteszköz. 35. Latin üdvözlés. 37. Őrleményben van! 38. Dorog széle. 39. Skálahang. 40. Valamely nép lelki, erkölcsi sajátságainak, szokásainak összefoglalása. 41. Gépesített Adatfeldolgozó. 42. Bánat. 43. Trombita hang. 44. Dudva. 46. Téli csapadék. 47. Nobel-díjas angol fizikus. Az izotópok felfedezője. 49. Francia terrorszervezet. 51. Épületmaradványok. 53. Igen ritka zsiráffféle állat. 55. Másutt lenni, közhasználatú idegen szóval. 57. Moszat. 59. ... normale supérieure. 61. Női név. 63. ...ria, elmélet. 64. A kétülléses kerékpár. 66. Homály a közepén 67. Állati lakhely. 68. Egy skála. 69. Régimódi. 71. Kimondott betű. 72. Idegkimetszés, görög szóval.

Függőleges: 1. Borsod megyei község. 2. Kimondott betű. 3. Keverve lát. 4. Bűvész. 5. Csontkeményű, vulkanizált kaucsuk (ék, fel.) 6. Szülő, németül 7 Betűpótlással, latin elmélet. 8. Ausztriai folyó. 9. Csontokat köt össze. 10. Mindenki elé. 11. Gömb, földgömb. 16. Afrikai nomád nép. 18. Hangtalanul súg. 19. Iram. 21. Nem nálad. 23. Esik, feltételes módban. 25. Üreg a test belsejében. 27. Dánia, Svédország és Norvégia között 1397-ben létesült unió. 1523-ban szűnt meg. 29. Baktériumok által termelt méreg. 31. Olajfa termése. 33. Az USA egyik állama. 36. Becézett női név. 37. Futballista igéje. 42. Olasz eredetű szőlőfajta. 43. Izletes szalonna. 45. Majdnem szoba. 48. Afrikai állam. 49. Vissza: latin szónoklat. 50. Egyenleget. 52. Melos görög szigetet ismertebb neve. 54. A Bánk bán egyik szereplője. 56 Angol város (o=s) 58. Talál. 60. Könnyűfém. 62. Mutatószó 64. Útkártya. 65. Magyar Optikai Művek. 68. Ellentétes kötőszó. 70. Nikkel vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1. Beküldési határidő: november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Megnő a vállalati önállóság, a felelősség és kockázat.

Könyvet nyertek: Házi József, Bp. XVII., Nógrádkövesd u. 9., Fésűs Lászlóné, Szentes, Marx tér „A" ép III. lh. Nagy László. Hevesvezekény. Vörös hadsereg út 11., Bíró Mihály Eger. Rajner K. út 41., Csortán Béla, Miskolc III., Szinyei M. Pál u. 10. V. 3.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM Ára 40 fillér 1966. NOVEMBER 1.

A harmadik negyedév végéig

86 millió tonna árut szállított a vasút

Az igazgatóságok teljesítménye szeptemberben is kedvezően alakult. Az áruszállítási igényeket általában kielégítettük, *10 millió tonna áru került elszállításra és ezzel az év háromnegyed részének szállítási teljesítménye 100,5 százalékra alakult.* Ez azt is jelenti, hogy

a 85,6 millió tonna áruszállítási előirányzatot 86 millióra teljesítettük.

Az üzemeltetésre jellemző fontosabb gazdasági mutatók eredményei is megfelelnek a várakozásnak. A statikus kocsikihasználásnál az év első kilenc hónapjában 19,23 tonnás teljesítménnyel *a célkitűzést 101,21 százalékra teljesítettük.*

A tehervonatok átlagos terhelésénél *947 tonnás eredmény született.* Ez a bázishoz viszonyítva 17 tonnás túlteljesítést jelent.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége is kedvezően alakult. *A 96 százalékos éves vállalásunkat eddig folyamatosan teljesítettük.* A tehervonatok menetrendszerűségénél a 71 százalékos éves vállalással szemben 73,23 százalékos a kilenc hónap összesített eredménye.

A rakodással képzett irányvonatokkal továbbított árusúly aránya 46,2 százalékra növekedett a 44 százalékos célkitűzéshez viszonyítva. A teherkocsipark üzemeltetésének kedvező eredményeit tükrözi

a kocsiforduló idő alakulása, amely a tervezett 3,69 napról 3,57 napra, tehát 3,4 százalékkal csökkent.

A vonóerő fajlagos teljesítményei valamennyi igazgatóság területén a célkitűzéshez és a vállalásokhoz viszonyítva szeptemberben és a kilenc hónapi összesítésben egyaránt kedvezően alakultak. Hálózati szinten a 2 százalékos éves vállalással szemben, *a célkitűzéshez viszonyítva 3,8 százalékos eredményt értünk el az összes dolgozó mozdonyok fajlagos teljesítményeinél.* A vonali szolgálatot végző mozdonyoknál pedig a 3 százalékos éves vállalást 4,2 százalékra teljesítettük.

A forgalmi és vontatási utazószemélyzet foglalkoztatásánál is fokozottan javul az eredmény. A vonatkísérő személyzet egy szolgálati órájára eső vonatkilométer teljesítmény a célkitűzéshez viszonyítva 1,7 százalékkal növekedett és a 9 hónapi eredmények alapján 3,67 km/órát ért el, *amely az előző évihez képest 6,2 százalékot emelkedett.*

A vontatási utazó személyzetnél a termelékenység 1,9 százalékot javult a célkitűzéshez és a bázishoz egyaránt.

A járműjavító ipar termelési és gazdaságossági eredményei a vasúti közlekedés eredményeihez hasonlóan az év eddigi időszakában ugyancsak jól alakultak.

A teljes termelési érték tervet 101,2 százalékra teljesítették.

Az önköltség csökkentés keretén belül a ráfordítási hányad csökkentésénél 0,9 százalékos eredményt értek el Javult a javítások minősége és csaknem valamennyi vállalatnál csökkent a javítások átfutási ideje.

A IX. pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett szocialista munkaverseny hatására a vasút területén kiváló eredmények születtek. Az év eddigi időszakában a hálózaton valamennyi vállalásunkat túlteljesítettük.

A szeptember havi teljesítmények alapján az egyes igazgatóságok eredményei az alábbiak szerint alakultak:

	Összteljesítmény %	Jutalom Ft
Budapesti igazgatóság	101,51	240 000
Miskolci igazgatóság	101,39	80 000
Debreceni igazgatóság	102,01	109 000
Szegedi igazgatóság	101,79	80 000
Pécsi igazgatóság	100,12	58 000
Szombathelyi igazgatóság	101,89	80 000
Hálózat:	101,58	647 000

Az év hátralevő időszakában a szállítási feladatok változatlanul nagyok. A vasutas dolgozók munkalendülete azonban biztosíték arra, hogy a rendelkezésre álló szállító kapacitás még hatékonyabb kihasználásával teljesíteni tudjuk a tervet.

Az elvégzendő feladatok nagyságának figyelembe vételével *az anyagi ösztönzés növelése is előtérbe került. A vezérigazgatóság a szakszervezettel egyetértésben október és november hónapokra 50 százalékkal felemelte az igazgatóságok havi jutalomösszegét.* Ezen túlmenően novemberre jelentős összegű célprémium került kitűzésre az utazószemélyzet, valamint a vezénylő és irányító személyzet részére a vonatkísérő és mozdonyszemélyzet termelékenyebb foglalkoztatásának elősegítése, illetve a szolgálati óra csökkentése érdekében.

58 pályamű érkezett a vasúti perontetők tervpályázatára

Az Építésügyi Minisztérium a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal közösen — mint az ismeretes — országos, *nyilvános tervpályázatot hirdetett vasúti perontetők tervjavaslatainak elkészítésére.* A pályázatot azzal a céllal hirdették meg, hogy a MÁV a vasúti perontetők elvi és szerkezeti megoldására terveket szerezzen be, amelyek alapján minden tekintetben megfelelő, végleges tervek készülhetnek.

A pályázatra 58 pályamű érkezett be. A bíráló bizottság megállapította, hogy olyan kiemelkedő pályamű, amely a tervpályázat kiírásában szereplő, valamennyi szempontot kielégítette volna, nem volt. Éppen ezért *a legmagasabb, a 30 ezer forintos pályadíjat nem adták ki.* A tervek között több olyan akad, amely helyes, előremutató szerkezeti megoldásokat és olyan értékes, új elképzeléseket tartalmazott, amelyek jól felhasználhatók a vasúti perontetők végleges kialakításában. A pályázat sikerét nagyban elősegítette a pályázók érdeklődése, amit a beküldött 58 pályamű is igazol.

A bíráló bizottság a beérkezett pályaművek közül *hármat díjazásban részesített.* Két pályamű kiemelt megvételben, további 8 pályamű megvételben részesült.

A díjazott és megvásárolt pályaművek alapján készítendő, végleges tervekről a közeljövőben történik majd gondoskodás.

Óriásdaru, új rakodógép

A közelmúltban új, nagy teherbírású vasúti darut és korszerű rakodógépet kapott a MÁV. A két újdonságot október 19-én a rákosrendezői pályaudvaron, illetve Angyalföld állomáson mutatták be a szakembereknek és a sajtó képviselőinek. *A lipcsei Kirov gépgyár* 125 tonna teherbírású óriásdaruját *nehéz hídalkatrészek, nagy gépi berendezések emelésére, továbbá vasúti balesetek alkalmával használják majd.* A daru ugyanis egy mozdonyt is könnyűszerrel a magasba emel.

Az új vasúti daru kiváló tulajdonságait óriási teherbírása mellett az alábbi adatok fémjelzik:

a főhorog 7 méteres gémkinyúlásnál 125 tonna terhet emelhet. A maximális, 25 méteres kinyúlásnál 38 tonna súly mozgatására képes.

A főhorgon kívül egy segédhoroggal is rendelkezik, amellyel 28 méter gémkinyúlásig 20 tonna teher emelhető. Nagy előnye, hogy *daruvonatként 100 km/óra sebességgel is vontatható.* Meghajtó motorja egy 12 hengeres, 4 ütemű, 200 lóerős, léghűtéses Diesel-motor.

Az új daru a budapesti bemutató után a Budapest—Szeged közötti fővonalon, Szatymaz térségében egy vasúti híd szerkezet beemelésénél dolgozott először. A hatalmas szerkezet már a rákosrendezői bemutatón is bebizonyította, hogy megfelel a vele szemben támasztott követelményeknek.

A T—335-ös típusú

vagonkirakógép is sikerrel mutatkozott be Angyalföldön.

A 6 tonna súlyú berendezéssel ömlesztett tömegárut, gabonafélét, műtrágyát, sódert, zúzott követ, nyitott és fedett kocsiból egyaránt lehet be- és kirakni.

A bemutatón részt vevő szakembereknek egyöntetűen az volt a véleménye, hogy *a T—335-ös típusú rakodógép kitűnő berendezés.* Ha ez így van, érdemes lenne több ilyen gépet is beszerezni, elsősorban Záhonyba és a központosított pályaudvarokra, ahol nagy mennyiségű ömlesztett árut kell — az év minden szakában — ki- és berakni.



Egy vasúti személykocsit is könnyedén a magasba emel az óriásdaru.

(MTI Foto — Kovács Sándor felv.)



Az új rakodógép pillanatok alatt kiüríti az ömlesztett áruval megrakott vagonokat.

(MTI Foto — Fehérvári Ferenc felv.)

Szocialista szerződést kötöttek a szolnoki rekonstrukción dolgozó vállalatok

A szolnoki rekonstrukció 1963-ban kezdődött, és 1975-ig három ütemben valósul meg. Az első ütemben az új rendező-pályaudvar építését végzik el. A Duna—Tisza közéről érkező és induló elegy, a ceglédi és újszászi fővonalak, valamint a 4. sz. főközlekedési út felett átemelve kerül a magas fogadóra. *Ezáltal megszűnik az állomás budapesti oldalán a sok keresztkijárat, de nem lesz szintbeni kereszteződés sem.* A magas fogadóról a korszerű kettős vágányfékkel ellátott gurítón keresztül jut az irányvágánycsoportra a továbbítandó elegy. Jellemző e munka nagyságára, hogy

eddig 1 millió 300 ezer köbméter földet mozgattak meg, és a teljes befejezésig még 850 ezer köbmétert kell megmozgatni.

A rekonstrukció zavartalan megvalósítása érdekében a kivitelezésben részt vevő szervek képviselői szeptember 30-án Szolnok állomáson találkoztak. Előbb megtekintették a munkálatokat, majd megbeszélték: mit tehetnek a határidők lerövidítése érdekében.

A megbeszélést *Brezvai István*, az MSZMP Szolnoki Városi Pártbizottságának titkára nyitotta meg. Elismerő szavakkal beszélt az építők eddig végzett munkájáról, és rámutatott, milyen népgazdasági jelentősége van a munkák idő előtti teljesítésének.

Ezután *Madarász István*, a KPM I. Vasúti Főosztály 1. sz. beruházási felügyelősége helyettes vezetője ismertette a szocialista szerződéstervezetet, mely szerint

1968. december 31 helyett november 7-re átadhatják az első ütem létesítményeit,

a magasfogadót, az irányrendezőt, a hozzá tartozó indító és mosó vágánycsoportot üzemeltetésre.

A tervezet részletesen tartalmazta a tervező, a kivitelező, a beruházó és a felügyeleti szervek feladatait. *A végrehajtandó feladatokkal és a határidővel az érdekeltek egyetértettek, majd a kivitelezést végző vállalatok gazdasági és mozgalmi vezetői aláírták a szerződést.*

A legfontosabb most a tervek időbeni szállítása és a pontos, határidőre készülő tervbírálat, hogy a Betonútépítő Vállalat, az ÉM Szolnok megyei Állami Építőipari Vállalat, a MÁV Hídépítési Főnökség, a MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség mint generálkivitelezők és vállalkozóik teljesíthessék vállalásaikat.

Sebestyén János

November 5-re elkészül

a „kongresszusi szerelvény"

A Landler Jenő járműjavító dolgozói — mint arról már lapunkban is hírt adtunk — a szocialista brigádok kezdeményezésére vállalták, hogy a IX. pártkongresszus tiszteletére *terven felül elvégzik egy 424-es gőzmozdony és 40 darab teherkocsi fővizsgáját.* A Landler kollektívája nem kis feladatra vállalkozott. A mintegy 1 millió forint termelési értéket képező terven felüli munkát nem egyszerű feladat olyan üzemben elvégezni, ahol egész éven át több száz gőzmozdonyt és teherkocsit kell megjavítani. Az üzem dolgozóinak felajánlása ugyanis úgy szól, hogy a *„kongresszusi szerelvény"* elkészítését az önköltség-megtakarításból végzik el és a kongresszus kezdetére adják át rendeltetésének.

A 424-es gőzmozdony javításával már az elmúlt hetekben elkészültek a mozdonyosztály dolgozói. Mivel a kocsijavítók is szorgalmasan dolgoznak, az üzem pártértekezletén a kommunisták úgy határoztak, hogy

a „kongresszusi szerelvényt" az eredetileg vállalt határidő helyett a Budapesti Pártbizottság pártértekezletének napján, november 5-én átadják a vasútnak.

A kommunisták határozata nagy lelkesedést váltott ki a dolgozók körében, s a pártértekezletet követő napokon újabb vállalások születtek a termelőosztályokon. A dolgozók vállalták, hogy az év hátralevő részét felhasználják a következő gazdasági évre való gondos felkészülésre, a zökkenőmentes átmenet biztosítására. A vállalások között szerepel, hogy a járműjavítási munkák 1966. január 1-i befejezetlen állományát 35 ezer órával tovább növelik, ezzel a zökkenőmentes átmenethez mintegy 100 ezer órányi félkész mozdony és 10 ezer órányi félkész teherkocsi áll majd rendelkezésükre 1967. január 1-re.

A járművekhez szükséges alkatrészeket a gyártási osztály dolgozói terven felül készítik el. A terven felüli munkát úgy akarják biztosítani, hogy teljesítményüket az év hátralevő időszakában 103,5 százalékra emelik.

Az öntöde dolgozói a tervmunkákon felül vállalták

öt 424-es és két 328-as gőzmozdony összes tengely- és rudazat-bronzágyainak öntését,

továbbá vállalták két darab munkavédelmi berendezés, egy forgácselszívó és egy vizes porleválasztó készülék elkészítését is.

Hasonló terven felüli vállalások születtek az üzem többi műhelyében, részlegénél is.

A kongresszusi munkaversenyt a dolgozók kezdeményezték a Landler Járműjavítóban. Szocialista brigádok, párt- és szakszervezeti aktivisták, KISZ-fiatalok, a műszakiakkal közösen munkálkodnak azon, hogy amit vállaltak, azt maradéktalanul teljesítsék. Eddigi eredményeikkel már bizonyították.

VASÚTI KÖNYVNAPI ANKÉT

Az ezévi műszaki könyvnapok gazdag programja keretében október 26-án *kiállítással egybekötött vasúti könyvnapi ankétot rendeztek* a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Az ankétot *Holló Lajos*, az 1. szakosztály helyettes vezetője nyitotta meg, majd *Lindner József* vezérigazgató-helyettes tartott vitaindító előadást. Mind az előadó, mind a vitában felszólalók annak az igényüknek adtak kifejezést, hogy a vasút műszaki kádereinek sokkal több műszaki szakirodalomra lenne szüksége, mint ami jelenleg rendelkezésre áll. Különösen a Vasúti Tudományos Kutatóintézet és a Vasúttervező dolgozói, de az egyéb területeken dolgozó mérnökök, műszakiak is igénylik ezt.

Az ankét befejezése után a részvevők megtekintették a kultúrteremben rendezett műszaki könyvkiállítást.

A szakszervezetek és a gazdasági mechanizmus reformja

A szocializmus építésének jelenlegi és jövőbeni időszaka a társadalmi, politikai, gazdasági élet szinte minden területén *új helyzetet teremt, újszerű munkát, módszereket követel.* A változással együttjár, hogy megnőttek a dolgozók igényei és követelményei a szakszervezet tevékenysége iránt. A régi módszerek a mozgalmi életben sem kielégítőek már. *Szükségessé vált a szakszervezetek helyének, szerepének pontos körvonalazása a szocialista társadalomban.*

„Kiindulva abból, hogy a gazdasági mechanizmus reformjának eredményes végrehajtása igényli

— a dolgozók fokozott bevonását a gazdálkodás irányításába és ellenőrzésébe, továbbá

— a dolgozók javaslatainak, véleményének, tapasztalatainak összegezését és fokozott hasznosítását a szakszervezetek szerepe és felelőssége jelentősen fokozódik" — szögezi le a gazdasági mechanizmus reformjának irányelve.

A szakszervezeteknek kettős feladatot kell ellátniuk:

1. Szervezni és fejleszteni a dolgozók tevékenységét társadalmunk politikai, gazdasági erejének növelésére.

2. Munkálkodni a dolgozók reális anyagi, szociális és kulturális igényeinek kielégítésén, képviselni és védeni a munkával, munka- és életkörülményekkel kapcsolatos jogaikat. E két feladat nem választható el. Annak érdekében, hogy a szakszervezetek tevékenysége kifejezze a dolgozók össztársadalmi és szakmai érdekeit, a munkában egységesen kell jelentkeznie.

Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével minőségileg *új szakasz kezdődik a szocializmus építésében.* Olyan szakasz, mely az eddigieknél bonyolultabb feladatot ró a társadalomra. A megváltozott helyzet, a megnövekedett feladatok megkövetelik, hogy a szakszervezetek olyan módszereket dolgozzanak ki, amelyek kettős, de mégis egységes, és egyidőben jelentkező feladatuk legjobb végbevitelét, a munka tartalmi és szervezeti részét segíteni tudják.

Az a tény, hogy a dolgozók alkotó tevékenységét, bírálatát jobban érvényesíthessük a gazdaság irányításában, *elsőrendű feltétel az üzemi demokrácia szélesítése.* A dolgozóknak a vezetésbe való bevonását a szakszervezeteken keresztül kell megvalósítani úgy, hogy az ne akadályozza, hanem segítse az egyszemélyi felelős vezetést.

A gazdaságirányítás az állami szervek feladata. *A vezetésben azonban együttesen kell érvényesülnie a gazdasági vezetők egyszemélyi felelősségének és a dolgozók vezetésben való részvétele elvének.* Minden olyan intézkedésnél, amely a dolgozók élet- és munkakörülményeit érinti, az állami szervek döntés előtt kötelesek véleményüket egyeztetni az illetékes szakszervezeti szervvel.

A gazdaságirányítás reformja elsősorban állami, vállalati oldalról kívánja kibontakoztatni a gazdálkodásban meglevő tartalékokat. *De a szakszervezetek is a tartalékok feltárására hozását, jobb kihasználását segítik a tömegek oldaláról, társadalmi oldalról.* A szakszervezetek munkájában hatékonyabbá kell tenni a munkaversennyel való foglalkozást, szabad teret biztosítva a kezdeményezések kibontakoztatásának.

A szakszervezeti munka elsőrendű módszere jövőben is a nevelés, a meggyőzés marad. A célok elérése érdekében a széles körű agitációs tevékenység, a tömegek érdekeire való apellálás hatékonyabb tömegmunkát követel. *A szakszervezetnek mindenkihez el kell jutnia.* Így nő társadalmi súlya, szerepe.

Másik tennivaló: *védelmezni a dolgozók törvényben biztosított jogait.* Ilyen tekintetben is rendkívüli módon megnő a szakszervezeti mozgalom felelőssége. És ami a lényeg: *bizalmat csak abban az arányban vívhatnak ki, ahogyan fellépnek a törvények megszegői, a vállalati érdek túlhajtói és a bürokratizmus ellen.*

A szakszervezeteknek növelni kell társadalmi és politikai súlyát. Minden kérdésben bátran önállóan kell kezdeményezni. Hatékonyan részt kell venniök a politikai, gazdasági, kulturális célkitűzések kialakításában és megvalósításában. Sajátos nézőpontjuk kell legyen: *a munkáshatalom alapvető érdekeinek alapján, a dolgozók szemszögéből kell állást foglalniuk minden kérdésben.*

Az üzemi szakszervezeti szervek a dolgozók érdekeit úgy képviseljék, hogy ez ne kerüljön szembe a dolgozók összességének érdekeivel, tehát ne csorbítsa a népgazdasági érdekek érvényesülését. A dolgozók kollektív érdekeinek képviselete mellett fontos feladata az egyes dolgozók egyéni jogainak, érdekeinek képviselete és védelme is.

Az egyszemélyi felelősség növekedése a gazdasági vezetés részéről megkívánja a szakszervezetek jogkörének növekedését is. *Ahhoz, hogy a szakszervezetek feladatukat betölthessék, meghatározott jogokkal kell rendelkezniük.* Szükséges, hogy véleményezési joguk legyen a dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő minden kérdésben. Egyetértési jog illesse meg a szakszervezeteket a munkaviszonyt érintő kérdések általános jellegű szabályozása, szerződések megkötése terén. *Vétójog illesse meg a szakszervezeteket a közös megállapodásokat sértő intézkedésekkel szemben.* Önálló szabályozási joguk legyen továbbra is a dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő speciális kérdésekben. Ellenőrzési jog illesse meg a szakszervezeteket a dolgozók jogait és törvényes érdekeit tartalmazó jogszabályok megtartását illetően.

Lényeges, hogy minden szakszervezeti szerv megkapja azokat a jogokat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy adott területen a feladatát elláthassa. Éppen ezért a szakszervezetek az új gazdasági mechanizmus kidolgozásával párhuzamosan kidolgozzák a különböző szintű szakszervezeti szerveket megillető jogokat és hatáskört, hozzáigazítva ezt a gazdasági vezetők megváltozott hatásköréhez. *Ahol szükséges, módosítani kell a jelenlegi szervezeti felépítést is.*

Műszaki Könyvklub Híradó

Az idei műszaki könyvnapok alkalmából jelent meg a *Műszaki Könyvklub Híradó* első száma. A Híradót 1967-től a klub tagjai negyedévenként rendszeresen és ingyen kapják kézhez.

A Híradó első száma két írást is közöl a Műszaki Könyvklub munkájáról, hétköznapjairól. *A Műszaki Könyvklubnak jelenleg 26 ezer tagja van.* Indokolt tehát a tagok klubigényeinek messzemenő kielégítése, sokoldalú tájékoztatása. Mint azt a Híradó első számában olvashatjuk, a jövőben ehhez is segítséget kíván nyújtani a szerkesztőség.

A Híradó ezenkívül részletes ismertetőt ad a korábban megjelent és még kapható kiadványokból, továbbá a műszaki könyvújdonságokról. Közli a lap azt is, hogy november első felében kapják meg a klubtagok az 1967 első félévében megjelenő műszaki könyvek jegyzékét, mely alapján *15 százalékos kedvezménnyel biztosíthatják az őket érdeklő könyveket.* A megrendelőlapok beküldésének határideje 1967. január 15.

Lenin októbere

Az ősz, az október mindig felidézi 1917 emlékét, egy másik októberét. November 7-én az egész világot megrengető forradalomra és azokra a vöröskatonákra emlékezünk, akik megrohamozták a Téli Palotát.

Azóta 49 év telt el. A történelem, a múló idő nem homályosítja el október emlékét, nem oltja el október lángját. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom emléke és fénye évről évre kristályosabban ragyog. A forradalom, Lenin októbere nem vénül, a forradalom fiatal marad.

A 49. évfordulón emlékezzünk mi is Lenin októberére, Lenin katonáira, Oroszország bátor fiaira.

A régi orosz naptár szerint október 24-én (november 6-án) jelent meg a bolsevikok felhívása a pétervári Rabocsij Puty című lapban: „A hatalomnak át kell mennie a munkás-katona- és parasztküldött szovjetek kezébe. Uj kormánynak kell hatalomra kerülni, melyet a szovjetek választhatnak le, s amely a szovjeteknek felelős".

A párt, a Forradalmi Katonai Bizottság pontos szervező munkája nyomán 200 ezer ember mozdult meg Pétervárott, azért, hogy egyszer s mindenkorra, a szó igazi értelmében elsöpörje a cári hatalmat, a régi világot. Pétervárott megmozdult a föld, s a következő éjjel, október 25-re, (november 7-re) virradóra Lenin a Szmolnijba érkezett. Délelőtt 10 órakor már megjelent a Lenin fogalmazta Forradalmi Katonai Bizottság felhívása „Oroszország polgáraihoz", s bejelentette a szocialista forradalom győzelmét. Még ugyanaznap éjjel az Auróra-cirkáló ágyúinak jelére megindult a roham a Téli Palota ellen, s hajnalra onnan is kiverték az ellenforradalom erőit. Az Októberi Szocialista Forradalom győzött. Az általános nemzeti katasztrófától Oroszországot a forradalom mentette meg. S bár a szovjet hatalom nehéz, küzdelmes évekkel kezdődött, hiszen meg kellett vívnia harcát az ellenforradalmárokkal, a külföldi intervencióval, később az építés nehézségeivel, a forradalom népe mindezek ellenére bebizonyította életképességét, hűségét a fiatal szovjet hazához.

1917 októbere nekünk magyaroknak is sokat jelent. A magyar nép szabadsága, új élete, a boldogabb, szebb világ ott fogant a nagy október napjaiban, s ebből született világra 1945. április 4-e; a várva-várt szabadság napja. Népünk azóta tesz nagyszerű dolgokat, amióta szabad lett, amióta érzi, tudja, hogy van célja, van jövője. Harcaiban, munkájában érzi azt a tennivalót, amelyet a szocialista haza építésében ma, holnap és holnapután végeznie kell. Tervez, gondolkodik, s maga és gyermeke jövőjét építi. Vajon az októberi forradalom nélkül lehetne-e nyugodt, boldog életünk? Vajon anélkül lehetnének-e a termelésben, a gazdasági életben olyan gazdag eredmények, mint a mi hazánkban.

Mindezt annak a történelmi fordulatnak köszönhetjük, amely csaknem öt évtizede Pétervárott történt és annak a harcnak, amelyet a baráti Szovjetunió oldalán azóta is folytatunk.

A forradalmi küzdelmekben megpecsételődött a barátság, a testvéri szövetség hazánk és a Szovjetunió népe között, és ez záloga, biztosítéka minden sikerünknek.

November 7. a világ összes szocialista országában ünnep, s reménysugár a kapitalista országok munkásainak szívében is.

A gyermekekért mindannyian felelősek vagyunk

Nem az első eset, hogy szakszervezetünk budapesti bizottsága család- és ifjúságvédelmi aktivistáit egy-egy értekezletük alkalmával tájékoztatják a gyermekvédelemről, az ifjúság morális helyzetéről. Ez történt azon a megbeszélésen is, amelyen több mint 60 szolgálati hely nőfelelőse vett részt, hogy meghallgassák *dr. Komlósi Ferenc* rendőr alezredes, a Budapesti Rendőrfőkapitányság gyermekvédelmi osztálya helyettes vezetőjének tájékoztatását a gyermek-„bűnözésről".

Cél: a bűnözés megakadályozása

— Ezek a tájékoztató jellegű előadások — hangsúlyozta az előadó — *azért fontosak, mert a környezet, a közösség sokat tehet egy-egy rossz útra tévedt gyermek, vagy akár család morális gondolkodásának megváltoztatásáért.* Egyetlenegy bűntettet, vagy garázda cselekményt sem szabad elszigetelten, csak az egyén személyére leszűkíteni, mindig és mindenkor figyelembe kell venni a környezetet, azt a körülményt, amely lehetővé teszi, vagy éppen kényszeríti a bűn elkövetését.

A megelőző munkában a nőfelelősök, a család- és ifjúságvédelmi bizottság tagjai sokat segíthetnek. *A cél elsősorban a bűnözés megakadályozása, a felvilágosító, nevelőmunka és csak azután következhet a bűnüldözés.* S ez kétszeresen érvényes a 8—14 éves emberpalántáknál, akik még nem tudják megkülönböztetni a jót a rossztól, az erkölcsöset az erkölcstelentől, akik még hajlamosak arra, hogy a felnőtteket utánozzák, példájukat kövessék, még akkor is, ha rossz a példa. Nem egy eset tanúskodott már arról, *hogy a 12 éves gyermek csak azért lopott, mert a szüleitől is ezt látta,* sőt mi több, a szülő tanította rá.

Nyitott szemmel

Ha a nőfelelősök, a társadalmi aktivisták nyitott szemmel járnak, ha ismerik környezetüket, felfigyelnek azokra a jelenségekre, amelyek a jó érzésű emberek erkölcsi érzését sértik, s ha kellő időben segíteni tudnak, jó érzékkel lépnek közbe, akkor eredményes, hasznos munkát végeznek.

Dr. Komlósi Ferenc alezredes előadásában kitért a „gyermekbűnözés" országos tapasztalataira is. Elmondta, hogy míg a tőkés világban az össz-bűnesetek 50 százalékát a gyermekbűnözés teszi ki, addig nálunk 1960 és 1965 között ez a szám 10,6 százalék volt. A csavargólétszám viszont 1965-ben elérte a 3000-et, s ezek közül csak Budapesten 1500 fiatalkorút ítéltek el. A csavargást kiváltó okok között *első helyen a kalandvágy szerepel, de közrejátszik a szülői meg nem értés, a szülői brutalitás, üldözés is.* A gyermekek által elkövetett „bűntettek" többsége a szünidőre esik. Ezért fontos, hogy a szülő az iskolai szünetben jobban szem előtt tartsa gyermekét, hiszen az iskolai nevelés, a mindennapi házi feladat elvégzése alól mentesül a gyerek.

A gyermekekért mindannyian felelősek vagyunk, sajátunkéért és másokéért is. Nagyon fontos azonban a példamutatás. A szülőknek nincs kellő tekintélyük a gyermek előtt, ha erkölcsi normájuk laza, ha bűnöző életmódot folytatnak, ha brutálisan viselkednek egymással szemben. Rendkívül károsan befolyásolja a gyermek fejlődését a szülők egymás közötti, vagy a szomszédokkal folytatott vesszekedése is.

Kettős nevelés

A gyermek morális fejlődésében, életszemléletének kialakulásában közre játszik, sőt *sokszor döntő szerepet játszik a kettős nevelés.* Míg az iskolában az anyagi élet törvényeit, a dialektikus materializmus tanait hallgatja, addig odahaza — nagyon sok helyen — idealista nevelést kap. Ez a kettősség a gyermeki gondolkodást károsan befolyásolja.

A gyermek „bűnözés" megakadályozásában döntő a szülői felügyelet, a gyermek rendszeres beszámoltatása. *Nem vezet jóra, ha a szülő gyermekét mértéktelen zsebpénzzel látja el.*

Hogy mennyire döntő a szülői felelősség, álljon itt bizonyítékul egy legfrissebb adat: *1965-ben, 91,8 százalékban olyan gyermekek követték el a bűntettet, ahol mind a két szülő élt, 5,3 százalékban, ahol csak az édesanya, 2.2 százalékban az édesapa élt, a teljesen árva gyerekek a bűnesetek 0.7 százalékát követték csak el.* Az esetek 82,2 százalékában együtt éltek a szülők.

Téves tehát az a szemlélet, hogy az elvált, vagy különvált szülők gyermekei — épp a megváltozott családi körülmény miatt — hajlamosak a bűnözésre. A statisztika mást mutat. A számok pedig nem hazudnak.

(szerényi)

Cukrászverseny a Keletiben

A megnövekedett belés külföldi utasforgalom az Utasellátót is egyre nagyobb feladatok elé állítja. Különösen nagy gondot kell fordítaniuk az előre csomagolt ételáru-választék, különösen a cukrászsütemények választékának bővítésére. A vállalat vezetősége, *az utazóközönség jobb, kulturáltabb ellátása érdekében október 20-án kiállítással egybekötött cukrászversenyt rendezett a Keleti pályaudvar kultúrtermében.* A versenyen 14 üzemegység 22 cukrásza vett részt.

A versenykiírás értelmében minden részvevőnek ötféle mézes készítményt, továbbá ötféle szabadon választott cukrászipari vagy mézes készítményt kellett előrecsomagoltan, a receptúra és a technológia mellékelésével bemutatni.

A verseny részvevői *128 féle készítményt mutattak be.* A szakemberek ebből választják ki azt a 15—20 féle árut, amit majd a jövőben a pályaudvari és mozgóbüfékben árusítanak. *A törekvés az, hogy bővítsék a választékot, javítsák a minőséget,* s az árut higiénikus csomagolásban adják az utas kezébe.

A bíráló bizottság javaslata alapján a versenyen négy díjat adtak ki. Az első díjat, *1000 forint pénzjutalmat az Utasellátó szolnoki üzemének cukrász részlege nyerte,* a második díj, 800 forint pénzjutalom a *siófoki cukrászathoz került.* A harmadik díjat is vidéki, *a pécsi üzem cukrász részlege nyerte.* A budapesti üzemek közül a *Keleti cukrász részlegének* a negyedik helyet sikerült megszereznie.

Mint az eredmény mutatja, az Utasellátó cukrászversenye vidéki sikerrel zárult.

(vf)

A fűtőház büszkesége



Papp László mozdonyvezető útra készen
(Tőzsér Ernő felvétele)

Papp László mozdonyvezető 1939 óta dolgozik a vasútnál. A békéscsabai fűtőháznál kezdte, ott dolgozik jelenleg is. Sokáig fűtőházi munkás volt, majd 1942-ben gépre került. Fűtőként kezdte az utazó szolgálatot, majd segédkezelő és végül mozdonyvezető lett.

— *Papp László fűtőházunk büszkesége!* — vélekednek róla a fűtőház vezetői. — *Mindenki szereti a fűtőháznál közvetlenségéért, szerénységéért. Fegyelmezetten végzi munkáját. Balesete egyszer sem volt. Gépe a fűtőház legjobban karbantartott mozdonya.*

— A gépét keresem, a 424 162-es számú mozdonyt. Fellépek rá. Gyapjúval a kezében fogad.

— *Akkor élveztem igazán a mozdonyvezetői foglalkozást, amikor Békéscsabától Szolnokig megállás nélkül vittem a gyorsvonatot* — emlékezik a tapasztalt mozdonyvezető.

Közben megtörli a szabályzót, mintegy jelezve, hogy mindene a gép és nem a „szereplés". Csak nagy nehezen mond egy-egy mondatot.

— Legizgalmasabb évem 1962 volt. Kétszer is nehéz helyzetbe kerültem. Egy alkalommal Gyomán, az *Orient expresszel* foglalt vágányra engedtek be. Szerencsére időben észrevettem a veszélyt, így sikerült elkerülni az összeütközést. A másik kellemetlenség *Tápiószele* és *Tápiógyörgye* között történt. A 6616-os vonatot továbbítottam. Alig hagytuk el Tápiószelét, eltörött az egyik csatlóm. Munkához láttunk s a gépet egy csatlóra szerelve sikerült hazahoznunk.

Papp László 1948 óta tagja a vasutas-szakszervezetnek. 1965-ig négy éven keresztül *műhelybizottsági titkár volt.* Jelenleg a szakszervezeti bizottság termelési felelőse, s a „Dózsa György" szocialista brigád vezetője.

Közben a gépet kenik, készülnek az útra. A vezér korát meghazudtoló fürgeséggel fellép a mozdonyra. Kezét a szabályzóra teszi és kihajol. Lassan elindul a gőzmozdony. Miközben figyeli a pályát, halkan megszólal:

— *Több mint három évtizedes mozdonyvezetői pályafutásom a végéhez közeledik. Nemsokára nyugdíjba megyek. Egyet sajnálok csupán, a korszerű Diesel-mozdonyokat már nem vezethetem.*

Tőzsér Ernő

154 ezer forintot takarítottak meg

Eredményesen dolgoznak a szombathelyi igazgatóság MÁV—AKÖV komplexbrigádjai

Az első MÁV—AKÖV komplexbrigád öt évvel ezelőtt alakult a szombathelyi igazgatóság területén. Az úttörők, az elsők *Sopron-Déli pályaudvar* vasutasai, illetve AKÖV dolgozói voltak. S pár évvel később, amikor az igazgatóság területén kialakították a központi fel- és elfuvarozási rendszert, 9 szolgálati helyen alakultak komplexbrigádok.

Az első félév mérlege: kiváló

A mozgalom hatására a kocsik ki- és berakási ideje, a kocsiálláspénz összege csökkent, és ezeken *a központosított állomásokon olyan légkör alakult ki, ami hasznos az egyénnek, a vasútnak és a népgazdaságnak egyaránt.* Hogy ez mennyire így van, tanúskodjanak erről a szombathelyi igazgatóság területén dolgozó komplexbrigádok első félévi munkájának eredményei.

— *Az értékelésre és a jutalmak kiosztására az elmúlt hónapban került sor* — mondja *Szandi László*, az igazgatóság versenyfelelőse, a munkaügyi osztály főelőadója. — *A jó munka jutalmaként a komplexbrigádok vasutastagjai között 18 ezer forintot osztottunk szét. Legkisebb összeg, amit egy brigádtag kapott, 300 forint volt.*

— Milyen eredménnyel zárult az első félév?

— *Az egy kocsira eső átlagos rakodási idő a bázisidőszakhoz viszonyítva 4,8 óráról 4 órára csökkent. Ezzel a központosított állomásokon 154 000 forintot takarítottunk meg.* Az AKÖV által kezelt vasúti kocsik átlagos rakodási idejét a komplexbrigádok a vállalásuk szerint 3 százalékkal kívánták csökkenteni, az eredmény 8,8 százalék lett. S míg 1965 azonos időszakában 7889 kocsi raktak ki késetten addig ez a szám 1966-ban 6997-re csökkent.

A zalaegerszegiek dicsérete

— Melyik komplexbrigád érte el a legjobb eredményt?

— *A zalaegerszegiek, tervüket 121.9 százalékra teljesítették. Második Szombathely állomás kollektívája 119,68 százalékkal, a harmadik helyen pedig 116,1 százalékos eredménnyel a Sopron-Déli pályaudvar komplexbrigádja végzett.*

Közben előkerül az a jegyzőkönyv is, amely az első három komplexbrigád jó munkáját dokumentálja. Nézzük az eredményeket.

A zalaegerszegi komplexbrigád tagjai 1965 első félévében 3930 kocsit kezeltek, s ebből 1044-et raktak ki késetten. Az egy kocsira engedélyezett 4,4 órás rakodási idő 6 órára emelkedett, s egy kocsira 21,3 forint kocsiálláspénz jutott. Ezzel szemben 1966 első félévében a csaknem kétszeresére emelkedett forgalomnál — ugyanis 6334 kocsit kezeltek — csak 704 kocsit raktak ki késetten, s az engedélyezett 4,8 órás rakodási időt 4 órára csökkentették. Egy kezelt kocsira mindössze 7,5 forint kocsiálláspénz jutott.

A zalaegerszegi komplexbrigád jó munkájáról ennél dicsérőbben — mint ahogyan a számok beszélnek — mi sem szólhatunk. Kiváló munkát végeztek. *Jutalmuk a vándorzászló s több ezer forint.*

De büszkélkedhet eredményeikkel Szombathely állomás MÁV—AKÖV komplexbrigádja is. Az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva 0,4 órával csökkentették a rakodási időt, és kereken 1 forinttal lett kevesebb az egy kocsira eső kocsiálláspénz is. 1965-ben 996 kocsit kezeltek késetten, ez az összforgalom 18,8 százaléka volt, ez év első félévében pedig 810 kocsit, illetve a forgalom 14,64 százalékát rakták ki késetten. A szombathelyiek oklevelet és pénzjutalmat kaptak.

Hasonló eredményeket értek el az „úttörők", a Sopron-Déli pályaudvar komplexbrigádjai is. Csak egy adat: a késetten kezelt kocsik számát 7,7 százalékra csökkentették, s 9000 forint kocsiálláspénzt takarítottak meg.

Újabb komplexbrigád alakult

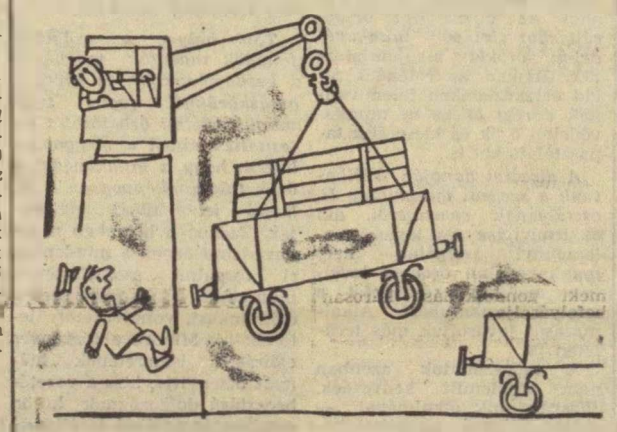
A féléves értékeléskor jutalmat kapott még a keszthelyi MÁV—AKÖV komplexbrigád is.

A komplexbrigád-mozgalom népszerűségét bizonyítja, hogy *a 9 komplexbrigád egy tizedikkel is bővült. A szombathelyi igazgatóság irányító szervei és az AVIG-irányítók kötöttek szerződést a munka jobb, pontosabb elvégzésére.* Mivel ez a brigád csak ez év tavaszán alakult, így az első félévi értékelésnél munkájukat nem vehették figyelembe. De ahogy megismertük őket, amilyen akarással és igyekezettel dolgoznak, az év végi értékeléskor minden bizonnyal az elsők között lesznek. *Az igazgatóságok irányító szervei között ők voltak az elsők, akik létrehozták a komplexbrigádot,* majd az ő tapasztalataik és segítségük alapján alakult meg Pécsett, majd később a többi MÁV-igazgatóságoknál a közös komplexbrigád.

A szombathelyi igazgatóságnál a komplexbrigádok ma már azon fáradoznak, hogy munkájukkal *a szocialista brigád címet is kiérdemeljék.* S a szocialista címért küzdő versenyt ismét a soproniak kezdeményezték. Ez év januárjában vállalták, hogy ebben az évben megszerzik a szocialista brigád címet. Ehhez a felhíváshoz 1967 januárjától az igazgatóság többi komplexbrigádja is csatlakozik.

Hogy a komplexbrigádok ilyen kiváló eredményeket értek el, *az elsősorban a kongresszusi versenynek tulajdonítható.* Vállalták ugyanis, hogy az éves tervüket a kongresszus idejére teljesítik. *Szeptember végéig éves tervük 85 százalékát már elvégezték,* és minden remény megvan, hogy a szombathelyi igazgatóság komplexbrigádjai a kongresszus kezdetekor azt jelentik majd: *éves tervünket teljesítettük.*

Szerényi József



— Hé! A kocsi a MÁV-é!

(Pusztai Pál rajza)

Sikerrel zárták a harmadik negyedévet Kecskeméten

A számok önmagukért beszélnek, s a gondosan papírra fektetett statisztika szerint *a kecskeméti vasutasok a harmadik negyedévben is derekasan helytálltak.* Tervüket — minden tényezőnél — élüzem szint felett teljesítették. A személyvonatok menetrend szerinti indítását 96,68 százalékra teljesítették. A kocsitartózkodásnál 98,08 százalékos eredményt értek el, ez 12,08 százalékkal magasabb, mint a megadott terv. A teherkocsik átlagos terhelésénél pedig 99 százalékos eredményt értek el.

Elsősorban a kocsirendezők érdemelnek dicséretet, hiszen az eléggé zsúfolt, balesetveszélyes állomáson *átlagban 1200 kocsit rendeznek naponta,* s munkájukat kifogástalanul látják el.

— *Az eredményekkel, a tervteljesítéssel nincs is különösebb baj* — mondja *Kovács Antalné* vezetőmérnök. — *Ami gondot okoz, az a fogadóvágányok hiánya. Két évvel ezelőtt az állomás átépítésekor két vágányt elvettek. Az elvett két vágány helyén széles peron létesült. A vágányok helyett azonban nem adtak másikat.*

— A hiányzó két vágányt hol építenék fel? Van az állomáson erre hely?

— *Hely van, meg is igérték, de sajnos, az igéret csak igéret maradt.*

— Munkájukat mennyiben hátráltatja ez?

— *Ha azt mondom, hogy nagyon fáj a fejünk emiatt keveset mondtam. Ami leg több gondot okoz, az a vonatok fogadása.* Sokszor kénytelenek vagyunk egy vágányra két-három vonatot beállítani — ami persze szabálytalan és balesetveszélyes —, mert egyszerűen nincs helyünk. Azonkívül a helyi személyvonatjainkat a várakozási időben a szertári vágányon tároljuk, mert nincs tárolóvágányunk. Ez pedig a rakodást hátráltatja.

— Azt említett két vágány esetleges megépítése minden gondjukon segítene?

— *Azt nem mondom, de megszűnne az állandó balesetveszély, a zsúfoltság, felszabadulna a raktári vágány, gyorsabb lehetne a rakodás. Egyszóval ez a két vágány kisegítene bennünket a bajból.*

Kecskeméten az iparosodó város, a megye fejlődő mezőgazdasága egyre több igényt támaszt a vasúttal szemben. S ezeknek a növekvő feladatoknak a kecskeméti vasutasok ma már csak megfeszített munkával tudnak megfelelni.

sz. j.



Az utolsó szakaszhoz érkezett a Zagyva és a Tisza-híd közötti új pályatest építése. A páratlan vágányt október 4-én és október 25-én, a páros vágányt pedig október 30-án és 31-én adták át a forgalomnak. A képen Papp András és Papp János brigádjai az utolsó simításokat végzik

(Tőzsér Ernő felvétele.)

Félmilliós megtakarítás

A műhelyben befejezték a munkát. Az irodában a szakvonal, a szakszervezet és a pártszervezet képviselői rövid tanácskozásra gyűltek össze, hogy megbeszéljék a nap eseményeit.

A vésztői fűtőházban így kezdik és végzik a munkát mindennap. Szükségesnek tartják a rövid eszmecserét, különösen azóta, amióta a kongresszusi verseny hajrájába léptek.

— *Dolgozóink az elsők között tettek vállalásokat a pártkongresszus tiszteletére* — büszkélkedik *Borsi István* fűtőházfőnök. — *A motorkocsivezetők vállalták, hogy gazdaságosabban üzemeltetik motorkocsijaikat, s ezáltal 3 százalékos hajtóolaj-megtakarítást érnek el.* A gőzmozdonyvezetők vállalása: a kiszabáshoz viszonyítva, 1,5 százalékos szénmegtakarítás. A vontatási műhely dolgozói 2,5 százalékos óramegtakarítást vállaltak az egyes javítási nemeknél. Vállalást tettek még a mozdonyfelvigyázók, a kocsitisztítók, a fűtők és a többiek is.

— Megmozdult az egész fűtőház — tájékoztat *Kovács Sándor* műszaki reszortos. — A „Béke" mozdonyjavító szocialista brigád külön vállalta, hogy terven felül elvégzi a 376.569 sz. mozdony 3 és 6 havi javítását. Ezt a vállalásukat már teljesítették.

Az Ifjú Gárda szocialista brigád egy selejtezésre kerülő fűtőkazán szétszerelését és az új bekötését vállalta terven felül. A munkálatokat befejezték, a kazánt október 15-én átadták rendeltetésének.

A dolgozók 45 százaléka részt vesz a munkaversenyben. Jelenleg 10 szocialista brigád működik a fűtőház területén. Közülük három már harmadszor nyerte el a szocialista brigád címet. Az Ifjú Gárda és a Béke brigád a bronzplakettért küzd.

A fűtőház dolgozóinak kongresszusi vállalása *mintegy félmillió forintot tesz ki.*

A kaposvári vasutasok helytállnak az őszi forgalomban

Varga Károly állomásfőnök, aki már 15 éve dolgozik Kaposváron, bizakodó hangulatban fogadott.

— *Jól begyakorlott, fegyelmezett törzsgárdánk van. Így az őszi csúcsforgalom sem hozott eddig zavarba bennünket* — mondta. — *A cukorgyárnak, bár még nem érte el a maximumot, naponta 80—100 vagon répa érkezik. A kocsik beállítását és kihúzását grafikon alapján, pontosan végezzük.*

A Kaposvári Cukorgyárnak „házi" teherpályaudvara van. Ilyenkor, a főidényben, 12 vasutas — fele raktárnok, fele forgalmi dolgozó — teljesít ott szolgálatot.

Naponta közel 200 vagon répa

Vékony fiatalember *Patak József*, a szolgálatos cukorgyári forgalmista. Az állomás II-es őrhelyénél találkoztunk vele. Számadásokat hozott az állomásra. Szolgálatáról kérdeztük.

— *Az a feladatunk, hogy a cukorgyári mozgásokat, rakodásokat koordináljuk az állomás munkájával* — válaszolta. — *A 200 kocsit megközelítő napi répabeérkezést ezután várjuk. A gyáriak szerint az idén igen jó a cukorrépatermés.* A leadás szépen megindult már. Nyolcóránként 16—18 kocsi répaszelet hagyja el a gyárat. Sikerült elérnünk, hogy a szeletet kétszer préseljék, így kevesebb kocsi kell az elszállításhoz, és a leve nem csurog a vágányok közé, sem a kocsivizsgálók nyakába...

Mióta a cukorrépakampány megkezdődött, különösen sok a dolga *Gallovich József* térfőnöknek.

— *Tizenöt kilométeres körzetben 18 iparvágány tervszerű kiszolgálását kell biztosítanunk a rendelkezésünkre álló három tartalék segítségével* — kezdte a beszélgetést. — *Mindennapos gondunk a Kaposvárról 18.26 órakor Budapestre induló gyorstehervonat összeállítása.* Ezt a 4051/a számú vonatot egy éve közlekedtetjük elsősorban élő, tej és TEEM-vonatokhoz csatlakozó exportszállítmányok továbbítására. Kitűnően bevált, gazdaságos vonatunk ez, igyekszünk mindent megtenni pontos közlekedtetéséért.

Gallovich József váltótársával, *Horváth István* intézővel ritkán találkozik, mert 16/32 órás beosztással dolgoznak, és egy-egy műszakjuk 7-től 23 óráig tart. Annál többet találkoznak a három túrral, az állomás forgalmi brigádjaival.

Jól dolgozó brigádok

— Melyik brigádot tartja a legjobbnak? — kérdeztük a térfőnöktől.

— Jelenleg Jányi Antal forgalmi szolgálattevő túrja a legjobb. Ebben dolgozik *Farkas Imre* kocsimester brigádja is. Szorgalmasak, munkájuk egyenletes és megbízható. Nem azért mondom ezt, mintha a többiekre panaszom lenne, hiszen *Sturm József* és *Wéber Tibor* túrja is jól elvégzi feladatait.

Kaposvár állomáson a nagy forgalomhoz képest viszonylag szűk a hely, a szolgálat ellátása minden dolgozótól koncentrált figyelmet követel. *Egy-egy megingás, téves jelzés kockára teheti az egész kollektíva nehezen kiharcolt jó eredményét.* Sajnos, ez történt szeptember 24-én, amikor *Sipos László* váltókezelő karambolt okozott a II-es őrhelynél. A balesetből anyagi kár származott. Sipos László az állomás egyik legjobb váltókezelője volt, akivel évek óta semmiféle probléma nem fordult elő. Az, hogy pillanatnyi „kisiklása" mégis megtörténhetett, a forgalmi szolgálat nagy-nagy felelősségére figyelmeztet.

Bernhardt Rezső állomásfőnök-helyettestől részletes tájékoztatást kaptunk a kongresszusi versenyben elért eredményekről. Az élüzem-követelményeket csaknem minden versenytényezőnél teljesítették. *A „csaknem" elsősorban a menetrendszerűségre értendő.* A 93 százalékos személyvonati menetrendszerűséggel igazán nem lehet dicsekedni, azonban — mentségükre szóljon — a fonyódi vonal átépítése és a gyékényesi vonal felújítása *objektív akadályt jelentett ebből a szempontból.* Az állomás munkájának minőségi javulását bizonyítja viszont a vonatközlekedési terv közel 10 százalékos túlteljesítése.

L. J.

Vállalásukat teljesítették

Még az év elején beszámoltunk arról, hogy Debrecen állomás dolgozói is csatlakoztak a IX. kongresszus tiszteletére indított munkaversenyhez. Az állomás féléves munkája eredményeként 20 000 forint jutalomban és vezérigazgatói elismerésben részesült.

Most arról adhatunk hírt, hogy az év első kilenc hónapjának eredményeként Debrecen állomás kollektívája a kongresszus tiszteletére tett felajánlását teljesítette. *A személyvonatok menetrend szerinti közlekedésénél a vállalt 95 százalék helyett 96,25 százalékos eredményt értek el.* A tehervonatok átlagos terhelésénél a terv vonatonként 1312 tonnát írt elő, ezt 1542 tonnára teljesítették. *Ezzel 11 tehervonatot takarítottak meg.* A kocsikihasználásnál is szép eredményeket értek el.

A kocsitartózkodásnál kongresszusi vállalásukat 1,57 százalékkal teljesítették túl. Ez azt jelenti, *hogy 1,17 órával csökkent a kocsitartózkodási idő.*

Czeglédi Sándor
szb-titkár

Az emberi segítségnyújtás szép példája

321 dolgozó jelentkezett véradásra a debreceni járműjavítóban

A debreceni járműjavító üzemi vöröskereszt szervezete immár *ötödik alkalommal hirdette meg az önkéntes véradónapot.* Az emberi segítségnyújtásnak ismét szép példáját mutatták a dolgozók, mert ezúttal 321-en jelentkeztek véradásra, akik közül 312-en vért is adtak. *Összesen 110.3 liter vér gyűlt össze.* A véradók között ez alkalommal 136 új jelentkező volt.

Sárosi István művezető, aki ebben az évben megy nyugdíjba, ezúttal harminchatodszor adott vért. Munkatársai közül 10 fiatal először jelentkezett véradásra. *Csiszár Tibor* 30-szoros véradó fiával együtt jelent meg. A jelentkezők között találtuk *Csákó Mihály* lakatos 48-szoros, *Sipos Lajos* 40-szeres, *Gyimesi Géza* 37-szeres és *Somogyi András* 36-szoros véradókat is.

A szocialista brigádok a véradásban is kitűntek. *Veres János* rézműves ifjúsági brigádja, *Varga József* kazánhegesztő brigádja, *Komlósi Sándor* tűzikovács, *Papp Miklós* mozdonylakatos és *Vég Lajos* armatúraszerelő brigádja teljes létszámmal jelentkeztek.

Volosinovszki János

Az első vasútorvosi napok elé

November 17-e és 19-e között három napon keresztül tanácskozásra ülnek össze a magyar vasutasság egészségének őrei, a vasutas orvosok. A felszabadulás óta először tanácskoznak és cserélik ki tapasztalataikat, hogy az egyébként is jó színvonalú vasútegészségügyi ellátás további javításának a lehetőségeit teremtsék meg.

A MÁV egészségügyi hálózata az elmúlt évek során végeredményben kialakult és *a legjobb úton halad afelé, hogy e kereteken belül is a magas színvonalú ellátást biztosítani lehessen.* Éppen ezért nagy a jelentősége az ilyen tanácskozásoknak, hiszen a kialakult szervezeti keretek megfelelő tartalommal való megtöltése most már a legfontosabb feladat. Rendelkezésünkre állnak mindazok az eszközök — igen kevés hiányosságtól eltekintve —, amelyek *a vasútegészségügyi munka lehető legmagasabb színvonalra való emelését elősegítik.* Ehhez eddig hiányzott néhány dolog, olyan eszközök, amelyek a munka teljességét hivatottak előmozdítani. Természetszerűleg nem olyan dolgokról volt szó, amelyek lehetetlenné tették volna korábban is a jó munkát, vagy bármiben is a vasutas dolgozók egészségügye hátrányt szenvedett volna. Nem erről, hanem a munka finomításáról, teljessé tételéről van szó.

E gondolatok jegyében született meg a vasútegészségügy első olyan írásos anyaga, amely megfelelő közlemények, hírek, tapasztalatok leközlésével közelebb hozza egymáshoz az üzemi és klinikai munkát, a megelőzést, a gondozást és a gyógyítást. Ezek a közlemények nagy érdeklődésre tarthatnak számot, és ha még az első szám érthető gyengéit magában hordozza is a „*Vasútegészségügy*", máris látszik, hogy olyan hézagot pótol, mely feltétlenül szükséges volt.

Ennek a munkának folytatása, vagy éppen teljessé tétele az első vasútorvosi napokban fejeződik ki. *Az írott betűn túl az élőszó erejével is az ismeretek gazdag tárházát teremti meg a dolgozó ember egészsége védelmében.*

Az üzemi és ellenőrző orvos, a gondozóorvos és klinikai orvos személyes találkozása bizonyára olyan gyümölcsöket érlel, amelyek egyaránt szolgálják a vasutas dolgozó egészségének megóvását, vagy helyreállítását. *Elő, szoros kapcsolatot lehet teremteni az üzem, a rendelő, a gyógyház és a kórház között.* Egészen bizonyos, hogy ezek a kapcsolatok még magasabb színvonalra segítik emelni a gondozó, megelőző, gyógyító és rehabilitációs munkát. Meggyőződésünk, hogy ez a háromnapos tanácskozás — melynek remélhető folytatása az értekezleten túl terjed — a vasútegészségügyi tudományos munka olyan nagy demonstrációja lesz, amely bizonyosan meghozza majd az eredményeket.

Ezeket a gondolatokat bizonyára mérlegelték és jól megértették a vasútegészségügy dolgozói is. Ezt bizonyítja az a *közel 100 tudományos előadás, mellyel nagy szeretettel és tudással foglalkoznak előadóik.* Az előadások döntő többsége azt az elgondolást tükrözi, hogy itt elsősorban a speciális vasútiszakmai, egészségügyi tapasztalatok kerüljenek kicserélésre. Természetesen ilyen sok előadásból más jellegű is akad, azonban a témák döntő többsége a vasúton előforduló ártalmakkal, megbetegedésekkel és az azok ellen való védekezéssel foglalkozik. Így előadásokkal jelentkeztek üzemi orvosok, konkrét üzemi tapasztalatokat feldolgozva. *Nagy területet szentelnek az előadások a látás, a hallás vasútnál egyébként is döntő problémáira.* Mint egyre inkább fejlődő tudományág, az érrendszeri megbetegedések és a vasúti munka összefüggése is helyt kapott a témák között. A vasútnál olyannyira fontos alkoholizmusról is bőven esik szó.

Az értekezlet vasutas egészségügyi szakemberek értekezlete lesz, elsősorban speciális vasúti témák feldolgozásával és megtárgyalásával, melynek döntő jelentősége a vasútegészségügyi helyzet állandó javulásában nyer majd kifejezést.

S. J.

Jegyvizsgálók dicsérete

Lapunk hasábjain hangzott el már bírálat udvariatlan jegyvizsgálókról, vitatkozó utasokról, vasutasokról. Ezúttal azonban a dicséret hangján szólunk. Szeged állomás vezetője a közelmúltban két dicsérő levelet is kapott. *Tóth Béla* a következő levelet írta Debrecenből:

„Nem tudom ki volt az a jegyvizsgáló nő, aki a gyorsvonaton kezelte a jegyeket, de örömmel állapítom meg, hogy a mai fiatal vasutasoktól meglepő szokatlan előzékenységgel, udvariassággal és szakszerűséggel látta el a szolgálatát. Rendkívüli kedvességét és magatartását a kocsiban utazók megelégedéssel nyugtázták."

A másik levél feladója pedig *Danka János* géplakatos, budapesti lakos.

„Nagyon jólesett annak a kalauznak a segítsége és kedvessége, aki Szegedre utazásom alkalmával a jegyemet kezelte. Már a felszálláskor az idősebbeknek, nagy bőröndjeikkel utazóknak segített. Aztán Kecskemét után ismét felkereste a kocsit és megkérdezte, kinek van a csatlakozással kapcsolatban kérdése. Készséggel megadta a felvilágosítást, majd udvariasan, mindannyiunktól elköszönt.

A fent idézett elismerő sorok *Király Irén* segédfelvigzóának és *Hegyi Ferenc* ellenőrnek, Szeged állomás dolgozóinak szóltak.

Sziládi Sándor

Cikkünk nyomán

Lapunk október 1-én megjelent 19. számában *Jogos kérdés* címmel bíráltuk az 1412-es vonat kocsijaiban elhelyezett, már rég lejárt hirdetéseket. A megjelent írásra *Benda Pál*, a szombathelyi igazgatóság vontatási osztályának vezetője a következő választ küldte: *„A lapban megjelent bírálattal egyetértünk. Valóban megtörtént, hogy az érdekeltek nem fordítottak kellő gondot a lejárt határidős hirdetések eltávolítására. A külszolgálataink figyelmét hasonló esetek megelőzésére felhívtuk.*

Köszönjük a jóindulatú bírálatot."

Néhány gondolat a munkavédelmi őrök munkájáról

A balesetmegelőzés érdekében a vasútnál is egyre hatékonyabb intézkedések születnek. A helyzet elemzése során több esetben mégis arra a megállapításra jutunk, hogy *a balesetek többségénél még ma is tapasztalható a káros szemlélet.*

Elnökségünk 1961. október 20-i ülésén — a műszaki fejlesztés mellett —, a nevelő és felvilágosító munka fokozására, a társadalmi tevékenység kiszélesítésére irányuló határozatban *megszabta a munkavédelmi őrhálózat megszervezését.* Azóta több ezerre tehető azoknak a vasutas dolgozóknak a száma, akik e tömegmozgalomban viselt néhányhónapos tisztségük során váltak tisztelőjévé az életet, a testi épséget védő szabályoknak.

Csökkent a balesetek száma

Ha csupán csak ennyi volna az eltelt 5 esztendő eredménye, még akkor is azt mondhatjuk, hogy a mozgalom életrehívása indokolt és helyes intézkedés volt.

De erről jóval többről van szó! *A munkavédelmi őrök jó munkájának is köszönhető, hogy már harmadik éve csökken a vasúti balesetek száma.*

Számos példa bizonyítja, hogy a munkavédelmi őrök jó munkájukkal tekintélyt vívtak ki. Itt megemlíthetjük a szombathelyi járműjavítót és a miskolci fűtőházat. Az utóbbinál a legutóbbi félévben bejelentett 34 hiányosságból 25-öt gyors intézkedéssel megszüntettek. A főmérnök megállapítása szerint a bejelentések egy része még az újítás fogalmát is kimeríti.

Mind több azoknak a szolgálati helyeknek a száma, ahol az úgynevezett *őrségváltáskor „lelépő" munkavédelmi őröket megjutalmaznak.* Ezeken az értékelő rövid értekezleteken jelen vannak a régi és az új munkavédelmi őrök és kicserélik tapasztalataikat is.

A dicséret hangján szólhatunk a szegedi igazgatóság II. osztályának vezetőjéről, aki az irányítása alá tartozó valamennyi szolgálati hely munkavédelmi őreinek levélben mondott köszönetet a végzett munkájukért. Alkalmazását javasoljuk más területen is.

A tapasztalatok azonban nem mindenütt kedvezőek. Vizsgálataink alkalmával — amely többszáz szolgálati helyet érintett —, számos olyan problémával találkoztunk, mely azt bizonyítja, hogy időszerű, szükséges e kérdés napirendre tűzése. A vizsgálatok egyértelműen megállapítják, *hogy a mozgalom az elért eredmények ellenére az utóbbi két évben nem fejlődött.* A tapasztalatok elemzése során több olyan rendszerbeli hiányossággal is találkoztunk, amelyek elsődleges oka, hogy szakszervezeti bizottságaink is sokat veszítettek lelkesedésükből, aktivitásukból.

Van és még sincs

Előfordult az is, hogy a szakszervezeti bizottságok az egyszeri választás után beszüntettek minden ez irányú tevékenységet és *az évekkel ezelőtt megválasztott munkavédelmi őröket azóta sem váltották le.* Így van ez *Sellye, Szigetvár* és sok más kisebb szolgálati helyen. Gyakori jelenség, hogy a munkavédelmi őrmozgalmat nem az igényeknek megfelelően szervezték, kevés a megválasztott őrök száma a *Miskolc-Tiszai* pályaudvaron, *Pécs, Salgótarján-külső, Komló* állomáson, hogy csak néhány példát említsünk.

Elmaradtak a rendszeres értékelések, ankétok, felkészítő oktatások. Nem utolsó sorban a megyei bizottságok irányító, ellenőrző tevékenysége. Mindezek összessége odavezetett, hogy egyre gyakrabban találunk olyan szolgálati helyet, ahol *gyakorlatilag munkavédelmi őrmozgalomról csak múlt vonatkozásban lehet beszélni.* Számos szolgálati helyen formailag ugyan még fenntartják a szervezetet, de a hálózat nem létezik, mint például *Orosháza, Vác, Sárvár* állomásokon. De ilyen szolgálati hely szinte valamennyi megyei bizottság területén található.

Több helyen a szolgálati főnökök ragadták magukhoz a kezdeményezést és hivatali hatáskörüknél fogva saját munkavédelmi őrhálózatot létesítettek abból a meggondolásból, hogy a munkavédelmi őrök tulajdonképpen az ő állandó jelenlétüket biztosítják. Ezeken a helyeken munkavédelmi őrnek a mindenkori forgalmi szolgálattevőt, művezetőt, csoportvezetőt, előmunkást, vonatvezetőt jelölték ki. Mindez a törvényes előírások ismeretének hiányát bizonyítja, hisz a vezetőbeosztású dolgozóknak külön megbízatás nélkül is állandó feladatát képezi a munkavédelmi törvények betartása és betartatása.

Általános és az egész munkavédelmi őrhálózat tevékenységére jellemző, hogy feladataik közül elsősorban — az üzemszemlére tartozó —, *műszaki hiányosságok megállapítására szorítkoznak.* Kétségtelen, hogy ezúton több tízezer baleseti veszélyforrás megszüntetése vált ezáltal lehetségessé, azonban jelentős mértékben mind a mai napig elmaradt a munkavédelmi őrök igazi feladata, az, hogy a szemléletet, a magatartást változtassák meg.

A határozatok szellemében

Még középszervi szinten is hiányzik *a célok eléréséhez szükséges közös erőfeszítés*, mert sok szakszolgálati vezető kizárólag csak a szakszervezet feladatának tekinti a munkavédelmi őrmozgalommal való törődést.

Miután a tapasztalatok arra figyelmeztetnek bennünket, hogy a mozgalom életre hívására hozott *határozatot szakszervezeti szerveink teljes mértékben nem hajtották végre, szükségét látjuk annak, hogy évenként legalább egy alkalommal a mozgalom ismételt értékelésére minden szinten sor kerüljön.*

Helyes lenne, ha megyei bizottságaink a jövőben fokoznák ellenőrző tevékenységüket és minden más munkavédelmi kérdés tárgyalásával *egyidejűleg megvizsgálnák a munkavédelmi őrmozgalom helyzetét is.* Szorgalmazzák, segítsék a jól bevált tapasztalatcsere jellegű ankétokat, csomóponti értekezleteket.

A szolgálati főnökségek vezetői pedig fordítsanak nagyobb gondot a mozgalom megfelelő támogatására, segítésére, valamint a munkavédelmi őrök jelenleginél fokozottabb anyagi és erkölcsi elismerésére.

Az a többletmunka, amit a munkavédelmi őrséggel való foglalkozásra szánnak, többszörösen megtérül.

Berta István
a Munkavédelmi
felügyelőség vezetője

Újdonságok egy régi üzemben

Látogatás a dombóvári fatelitőben

Több mint ötven esztendeje működik a MÁV Fatelítő ÜV dombóvári üzeme. Dombóváron kívül még Püspökladányban és Tokodon működik ilyen üzem azzal a rendeltetéssel, hogy talpfákat telítsen a vasút részére. Ez a régi profil az utóbbi évtizedben sokat módosult.

— *A talpfát ma lassan kiszorítja a vasbetonalj* — mondotta a dombóvári üzemvezetőségen *Pálfalvi Pál.* — Most *már csak a tavaszi hónapokban mutatkozik havi 3—4 ezer köbméter talpfára igény, míg szeptemberben például mindössze 300 köbméter talpfát kapott tőlünk a vasút.*

Új feladatok

Pálfalvi Pál üzemvezető-helyettes — akivel erről beszélgettünk — vasutas dolgozó ugyan, de tulajdonképpen faipari szakember, a *Soproni Erdészeti és Faipari Egyetem* végzős levelező hallgatója. Nem mulasztottuk el megkérdezni tőle: mit jelent a telítés a faanyagok élettartama szempontjából?

— *A különféle fák más és más módon hasznosítják a telítés által nyert ellenállóképességüket.* A bükk élettartamát 300—400 százalékkal növeli a telítés, a tölgyét megkétszerezi, míg az akác élettartamát, használhatóságát rendszerint csak 20—30 százalékkal hosszabbítja meg. A bükk könnyen korhadó fa, a tölgy már kevésbé, s a legellenállóbb az akác. A hozzánk bekerülő öreg talpfákon igen jól le tudjuk mérni a telítés hatását, bár a tartósság nemcsak a fa belső tulajdonságaitól, hanem az igénybevétel fokától is függ.

— Évekkel ezelőtt, amikor erőteljesebben kezdték pótolni az ipari fát más anyagokkal, voltak, akik azt mondták, hogy rövidesen feleslegessé válnak a vasút telítő üzemei. Tapasztalják-e ennek jeleit?

— *Üzemünk jelentősége egyáltalán nem csökkent, sőt, népgazdasági szempontból növekszik* — válaszolta Pálfalvi Pál. — *A közelmúltban megjelent minisztertanácsi rendelkezés, amely az értékes faanyagok fokozott védelmét irja elő, egyben a telítés jelentőségét is aláhúzza. Uj feladatunk máris akad bőven. Például nagyon sok villanyoszlopot telitünk, és rengeteg szőlőkarót küldenek hozzánk sóstelítésre. Ötvenhatvan ezer négyzetméter parkettát is gyártunk egyrészt a vasút, másrészt a lakosság ellátására.*

Korszerű gépek

A telítőüzem jövőjét bizonyítja, hogy gépi berendezéseit fokozatosan fejlesztik. *Nemrég kaptak egy német gyártmányú háncsológépet, amely a leghosszabb fenyőrönkről is néhány perc alatt leszedi a kérget.* Harminc ember nehéz fizikai munkáját végzi el ez a korszerű gép, mellyel két műszakban 5—5 munkás dolgozik. Különleges látványt nyújt az üzem fatelepe fölé magas vasoszlopok segítségével kifeszített három kábeldaru. Ezek közül kettővel már dolgoznak. A kábeldaruk nagyon megkönnyítik a fatéri munkások dolgát.

Százmillió forint termelési érték előállítását tervezik az idén a fatelitő üzemben. A pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaik teljesítésével jól elősegitik ezt az üzem dolgozói.

Legfőbb gond a munkaerőhiány. Most 20 férfi munkás kellene az üzembe. A hiányzó munkaerő itt nehezen pótolható a brigádok teljesítményeinek növelésével, *mert hiányzik ehhez az ösztönző bérezés.* Degresszív bérrendszerrel dolgoznak. Azt jelenti ez, hogy 100 százalékon felül minden 1 százalékos többletteljesítményért csak fél százalékot számolnak el. *A 110 százalékon felüli teljesítményeket pedig már egyáltalán nem számolják el.* Célja ennek — amint hallottuk — a túlzott munkaintenzitás megelőzése. Érdemes volna megvizsgálni, hogy a fennálló munkaerőhiány és a gépesítés további tervei közepette érdemes-e fenntartani a degresszív bérrendszert.

(lőrincz)

Felelőtlenül ugrott, életével fizetett

Ludas állomás szertáránál október 12-én, az ebédidőben *Juhász Mihály* és *Balázs Lajos* szertári dolgozók, a családról, a gyermekekről beszélgettek, majd együtt indultak a vonathoz, hogy családjukhoz Kál-Kápolnára utazzanak.

Kál-Kápolna állomás előtt a jelzőnél megállították a vonatot. Juhász Mihály — mivel a falu szélén lakik — leszálláshoz készülődött. Barátja azonban vissza akarta tartani őt.

— *Ne szállj le Mihály, hátha valami vonat jön. Nem kell annyira sietni* — mondta.

De a jó szó nem használt. Juhász leugrott a vágányok közé, ugyanebben a pillanatban *a szomszédos vágányon egy vonat robogott el, amely halálra gázolta.* 37 éves volt. Nős, 2 gyermek apja, életerős, egészséges férfi. Sietett. Pár perccel előbb akart a családjához érni. Nem ért haza előbb, már soha nem mehet haza övéihez.

Legyen ez a tragikus eset is intő példa mindazoknak, akik meggondolatlanul, felelőtlenül a vonatról leugrálnak.

A BŐRIPARI VÁLLALAT FELAJÁNLJA MEGVÉTELRE AZ ALÁBBI ELFEKVŐ ANYAGOKAT:

Samottidom SK 30-as	210 kg	minőség: I. o. Sr. 60	
Szelepgolyó 178 mm Ø	6 db	MAMUT gőzszelep 40/40	2 db
Fogyasztásmérő óra 3x110 V	4 "	Tányérolakú köszörűkorong 250x140x45 mm	3 db
Nyitott transzformátor 2000 VA 3x500/3x38x220 V	2 "	Légnedvességszabályozó készülék	1 db
Nyitott transzformátor 2500 VA 3x500/3x38x220 V	1 "	Légnedvességérzékelő készülék	1 db
Kovácsolt tengely 180 mm Ø	288 kg	Vörösréz szalag 13x2,5 mm	50 kg
Sórgarézcső 25 mm Ø 1 mm falv. 6060 mm fix hosszban minőség: I. o. 70—1.	2600 kg	Vörösréz szalag 10x3 mm	51 kg
Sárgarézcső 25 mm Ø 1 mm falv. 2030 mm fix hosszban minőség: I. o. 70—1.	400 kg	Crómvanádiumacél Cr. V 60 mm Ø	77 kg
Sárgarézcső 15 mm Ø 1 mm falv. 1500 mm fix hosszban	96 kg	Sodronykötél 6x37x0,7	84 fm
		Nitró fehér zománcfesték	75 kg
		Rugós biztonsági szelep ábraszám 204. 8—16 átm. 50 mm Ø	2 db
		Kondenzedény 20 mm Ø	3 db
		Tűszelep NNy 16, 100 mm Ø öv.	1 db
		Vörösréz lemez 5 mm	240 kg
		Parafalemez 8 mm	23 kg

AZ IDŐKÖZBENI ÉRTÉKESÍTÉS JOGÁT FENNTARTJUK

Cím: BŐRIPARI VÁLLALAT Anyagbeszerzési Osztály. Budapest VI., Hajós u. 1. Ügyintéző: Goda Gyula T.: 226—485

Vasutas szemmel a brnói nemzetközi vásárról

Az idén szeptember 11-től 20-ig tartották a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság* második legnagyobb városában, Brnóban, a sorrendbe nyolcadik nemzetközi gépipari kiállítást. *A vásáron 37 országból 962 cég képviseltette magát termékével.* A látogatók száma pedig tíz nap alatt megközelítette az 1 milliót.

Brnóban számos gépet és berendezést működés közben láthatott a közönség. Hazánkat 9 külkereskedelmi vállalatunk és 2 exportáló gyárunk, a Ganz-MÁVAG és a Győri Magyar Vagon- és Gépgyár képviselte.

A legnagyobb kiállítással természetesen a vendéglátó csehszlovák ipar vonult fel. Egyes gyárak a gépek és járművek egészen széles skálájával mutatkoztak be. A különböző gépek mellett számos új, csehszlovák gyártmányú Diesel- és villamosmozdony hívta fel magára a figyelmet. *A prágai CKD 1500 lóerős T—478 sorozatú Diesel-elektromos mozdonyát például aranyéremmel tüntették ki.* A gép személy- és tehervonati szolgálatra egyaránt alkalmas. Négytengelyes, mindkét végén vezetőállással rendelkezik. Maximális sebessége 100 km/óra.

Figyelmet érdemel a CKD-gyár Co-Co tengelyelrendezésű, 6 tengelyes, T 669 sorozatú Diesel-mozdonya is. Ezt az 1350 lóerős mozdonyt, melynek szolgálati súlya 112 tonna, maximális sebessége 90 km/óra, *nehéz tolatószolgálat ellátására tervezték.*

A T 212 sorozatú Diesel-mozdony iparvágányokon való szolgálat ellátására készült. A kéttengelyű gép mechanikus erőátvitellel rendelkezik és egy Tatra 930—51 típusú Diesel-motort működtet. Maximális sebessége 40 km/óra.

A csehszlovák ipar az utóbbi években figyelemre méltó eredményeket ért el a Diesel- és villamosmozdony-gyártásban. A *Strojexport Külkereskedelmi Vállalat* egyike a legnagyobb mozdonyexportáló cégeknek a világon. A plzeni Lenin Művek kitűnő villamosmozdonyai nemcsak a hazai vonalakon, hanem a Szovjetunió villamosított fővonalain is kitűnően megállják helyüket.

Egy rövid cikk keretében nem lehet felsorolni mindazt, még vasutas vonatkozásban sem, ami az idei brnói vásáron látható volt. Ezzel a néhány példával csak érzékeltetni kívántuk a csehszlovák mozdonygyártás fejlődését, ami nemcsak a vásáron, hanem a csehszlovák vasutakon is jól lemérhető.

O. J.



A CKD Praha-gyár T478 típusú Diesel-mozdonya

Idegeneknek belépni tilos!

Elég különös nyelvünk a külföldiek számára. Sok minden egybefolyik a feliratokban szemünk előtt, de egy szó mindig, mindenütt, beépítve vagy kiemelten, szemünkbe ötlik. Ez a szó a T I L O S.

Déli pályaudvar: Forgalmi iroda — természetes és érthető, hogy bemenni tilos.

A MÁV-levelezőirodába szintúgy érthető, hogy tilos bemenni, valamint a személypénztár fülkéihez vezető ajtókon is.

Nem elég a jó magyarnak ez a néhány tilos, „a vágányokon átjárni"-t is beleértve, hanem ha kedvet kapna a kedves utas, hogy vezényeltesse magát, azt sem teheti, mert a vezényletbe belépni szintén tilos.

Még olyan emberrel sem találkoztam utaztamban, aki valamilyen megmagyarázhatatlan vágyat érzett volna, hogy magát oktattassa — de ha mégis akadna valamilyen különc, úgy szemben találná magát egy remekbe készült zománctáblával, „Oktatótiszt — Idegeneknek belépni tilos".

Egyszer egy, a magyar tilosoktól még romlatlan külföldi végső elkeseredettségében belépett ebbe a magasfeszültségű helyiségbe, és valamit kérdezett. Az illető anyanyelvén kapott kimerítő választ kérdésére.

Most már vigyázat! Le kell szerelni azt a táblát, mert még híre megy, hogy az utazás minden problémájára kiterjedő választ csak az „Oktatótiszt. Idegeneknek belépni tilos" feliratú helyen kapnak az utasok.

F. K.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, Kósa Jenő, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Vas István, Rákosrendező; Pintér Lajos, Vácrátót; Dancs József, Tapolca; Sziládi Sándor, Szeged; Lehoczky József, Miskolc; Szücs Ferenc, Hatvan; Kiss Lajos, Alsóörs: *Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.*

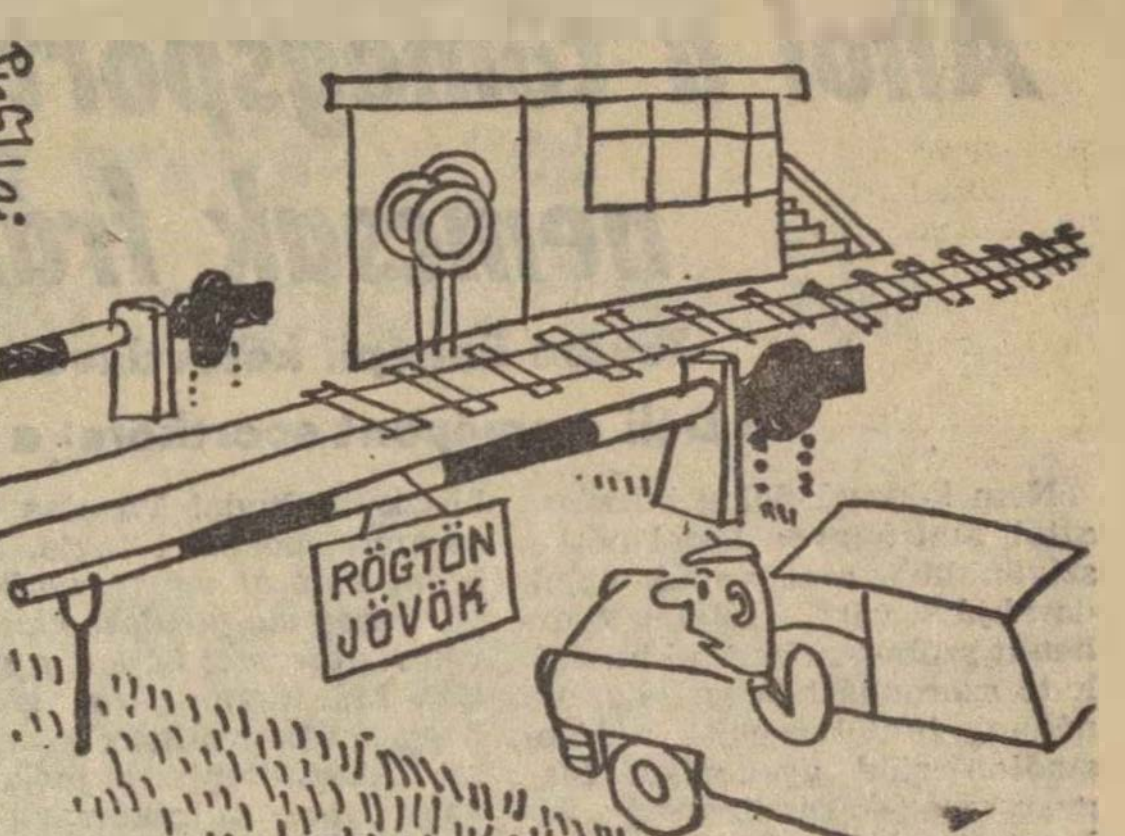
Bognár Károly, Tapolca; Felpéci János, Szőny; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Nagy Gyula, Mátészalka: *Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.*

Példamutató KISZ-fiatalok

A békéscsabai vasutas KISZ-fiatalok a kongresszus tiszteletére tett vállalásukon felül felajánlották, hogy a MÁV Őr utcai 50 méter hosszú elavult melléképületét társadalmi munkában lebontják. A határidő október 30-a volt.

A KISZ-fiatalok *a mintegy 10 000 forint értékű társadalmi munkát Szatmári László KISZ-titkár vezetésével befejezték.* Már csak a törmelék elhordása van hátra. A társadalmi munkában a fiatalok mellett idősebb dolgozók is részt vettek. Ezzel lehetővé tették, hogy az építőipari vállalat határidőre felvonulhat, és a lebontott épület helyén elkezdheti a MÁV-lakások építését.

Boldizsár Gyula



Udvarias sorompóőr

(Pusztai Pál rajza)

A PÁRTHATÁROZAT NYOMÁN

Hogyan alakult a dolgozók élet- és munkakörülménye a Keleti csomóponton

A Keleti csomópont szakszervezeti intéző bizottsága a csomóponti pártbizottság kezdeményezésére megvizsgálta és megvitatta az MSZMP Központi Bizottsága, a munkásosztály helyzetének egyes kérdéseivel foglalkozó határozatának végrehajtását. Figyelemre méltó alapossággal tette mérlegre a csomópont szolgálati helyein, az állomás, a fűtőház, a műszaki kocsiszolgálat, a villamos fenntartási főnökség dolgozóinak helyzetében az utóbbi öt évben beállott változásokat.

Javult a szociális helyzet

A párthatározat nyomán végrehajtott intézkedések eredményeként a csomópont valamennyi szolgálati helyén *jelentős előrehaladás tapasztalható a dolgozók élet- és munkakörülményeit illetően,* állapította meg a csomóponti intéző bizottság. Csak néhány példát. A forgalmi nem utazók bére az állomáson 515, a fűtőháznál 227, a műszaki kocsiszolgálatnál 240, a BBFF-nél 281, a forgalmi utazóknál az állomáson 242, a fűtőháznál 275, az állomási dolgozóknál 400, a VVF-nél 182, a BBFF-nél több mint 300 forinttal növekedett. Hasonló javulás jellemzi a járműfenntartó munkások, a műszakiak, adminisztratív és kisegítő dolgozók keresetnövekedését.

Az elmúlt években a felújítási munkák eredményeként *javult a szociális ellátottság. Különösen jelentős a műszaki kocsiszolgálatnál megvalósított öltöző, mosdó és ebédlőépület.* Az állomási biztosító berendezések felújítása miatt a nehéz fizikai munkát jelentő karos jelzők helyébe korszerű fényjelzők kerültek. A fűtőház gőzmozdonyparkját korszerű vontatójárművek váltották fel. *Megkezdődött a gőzmozdonyszín villamosszínné történő átalakítása.*

Nagyobb követelmények

A dolgozókra háruló feladatok is növekedtek. A Keletiből induló menetrendszerű személyszállító vonatok száma tizenhéttel több, *a fűtőház tízmillió százelegytonnakilométerrel teljesített többet, mint korábban.* A műszaki kocsiszolgálat 324 részlegvizsgával végzett többet és a megnövekedett szerelvényforgalom ellenére csökkentették a késett vonatok számát. Az állomás, a műszaki kocsiszolgálat és a VVF az utóbbi öt évben az élüzem szint felett teljesítették a tervet.

A szolgálati helyeken *a szocialista brigádmozgalomban résztvevők száma négy év alatt megduplázódott.* 1965-ben a kitüntetett dolgozók száma 120-szal, a jutalomösszeg 150 ezer forinttal, az egy főre eső jutalom összege az állomáson 61, a fűtőházban 33, a VVF-nél 33 forinttal növekedett, a műszaki kocsiszolgálatnál viszont 51 forinttal csökkent a négy év előttihez képest.

A fejlődés mellett néhány kedvezőtlen jelenségre is rámutatott az intéző bizottság. *Vontatottan halad például a műszaki kocsiszolgálat műhelytetőzetének felújítása.* A fűtőház dolgozóinak szociális helyiségekkel való ellátottságán és munkakörülményeik javításán is akad még javítani való. *A pályaudvar előfűtő telepének kazánja és fűtőberendezése elavult.* A kazán nemcsak a környék, de a munkahelyek levegőjét is nagymértékben szennyezi.

Elkülönített vágányhálózat hiányában balesetveszélyes a villamos fűtésű kocsik részlegvizsgájának munkája. Műszaki fejlesztés nélkül másfélszeresére nőtt az egy főre jutó kocsitisztítási tengelyszám. Részben idő- és munkaerőhiányban gyakran tisztítás nélkül indulnak a vonatok.

Törvényellenes intézkedések

Az intéző bizottság nem tartotta megfelelőnek a szolgálati főnökségek vezetőinek, személyzeti és munkaügyi apparátusának munkáját, a dolgozók személyes és munkaügyi kérdéseinek intézését illetően. Sok a törvényellenes és bürokratikus intézkedés. Munkaszervezésben, munka- és személyügyi kérdésekben gyakran hiányzik a kellő körültekintés, megalapozottság. Ezt bizonyítja, hogy *a munkaügyi viták száma a csomóponton négy év alatt ötszörösére nőtt.* Mindez rontja a munkahelyek nyugodt légkörét, a termelő- és javítómunka eredményességét, a vezetők és beosztottak kölcsönös bizalmát, vonta le a következtetést az intéző bizottság. Legjobban a kocsiszolgálatnál romlott a helyzet. A döntő bizottsághoz forduló dolgozók kétharmadának ad igazat a bizottság.

Hasznos munkát végzett a szakszervezet csomóponti intéző bizottsága. Amellett, hogy összegezte a fejlődés eredményeit, *számos tennivalóra hívta fel a figyelmet.* A csomóponti pártbizottság és szakszervezeti bizottságok erejének célszerűbb összehangolását, célratörőbb munkáját eredményezi a pártbizottság kezdeményezése. Tanulságai a csomóponton határozott cselekvést, a felügyeleti szerveknél megszívlelendő figyelmet érdemelnek.

Kovács János

Egy hét Itália földjén

ÚTIJEGYZET

Egy év alatt több mint 20 millió külföldi látogató. Vajon mi az a varázs, ami ennyi turistát vonz Olaszországba? Ezen gondolkodtam, amikor az átépítés alatt álló Tarvisio állomáson olasz földre léptem. Uticélom: *Dél-Olaszország.* Közelebbről: *Nápoly, Sorrento, Pompeji, Capri* s a sorrentói félsziget festői tájai.

Itália a történelem és a kultúra gazdag kincsestára. Ez az, ami vonzza a látogatót. A magyar turistának legtöbbször Róma, esetleg Nápoly a legdélibb állomása. Ezekről nem is igen szólok. *Udine, Velence, Padova, Bologna, Firenze, Róma* most csak egy-egy állomás a rohanó vonat ablakából. A fővárosig minden kényelmet kielégítő, szinte *luxusvonat röpitett.* Innen oldalajtós, ósdi kocsikkal, de az olasz vasutakon megszokott sebességgel rohanunk dél felé.

Az egyik oldalon a valószínűtlenül kék tenger, a másikon kopár hegyek. Lankáikat sűrűn váltják a délszaki és kontinentális növények, a fa nagyságú kaktuszok, szőlőskertek, gyümölcsösök. Mindenütt az emberi kéz szorgalmát jelképezve: *harc minden talpalatnyi földért a kőrengeteg, a természet erői ellen.*

A lámpa állandóan ég a vasúti kocsiban, hiszen alagút alagutat ér. Viaduktok sokasága. Nemegyszer mintha kettőt-hármat raktak volna egymás fölé, mintha egynek a lába nem érné el a szakadék fenekét.

NÁPOLY

Nápolyba érve meglep a pályaudvar hatalmas csarnoka, étterme, amely felett *most épül a nápolyi vasútigazgatóság 19 emeletes központi irodaháza.*

A városban óriási a forgalom. Autó autót ér. Szinte minden rend nélkül közlekednek. Az előzési szabályokra mit sem adnak. Egyik-másik keresztbe fordulva várja, míg egyszer kiszabadulhat.

De a gyalogos az sérthetetlen. A zebra itt parancsot jelent. Az ilyen átkelőhelynél nyugodtan leléphetünk a legzsúfoltabb autóforgatagban is a járdáról, a gépkocsik engedelmesen megállnak.

Mintha az egész város egy nagy piac lenne. Az olasz városok életéhez egyébként szorosan hozzátartozik a piac. A főtereken éppúgy éktelenkednek a sátoros bódék, mint évszázadokkal ezelőtt. A bazáráruk piacán minden áru megtalálható, és minden ár elképzelhető. *A becsapás csaknem biztos.* A minőség? ... Léptennyomon kínálják az alkalmi árusok a felére alkudható portékájukat. Most a zsebrádió és az aranyóra a sláger.

POMPEJI

Nápolytól az autósztrádán csak néhány perc Pompeji. Ami szembetűnő: más ez a város mindennél, műkincsei minden más város műkincseinél. Mint ismeretes, *a várost időszámításunk 79. évében a kitörő Vezúv lávával, hamuesővel borította el, mintegy hat méter vastagságban.* A népvándorlás korára már el is felejtették az eltemetett várost.

A feltárás a XVIII. században kezdődött, s csak a XIX. század második felétől folyt tervszerűen. *Pompeji nagyszerűségét az adja, hogy úgy került újra felszínre, ahogyan a katasztrófa napján élete megszakadt.* Más városban a generációk és korszakok felőrölték a múltat, itt az élet burjánzása nem mosta el a múlt nyomait.

Feltárulnak a házak rejtekei, úgy, ahogy akkor életük megszakadt. Feliratokat olvashatunk a falakon, gyerekek rajzait láthatjuk, adósok rovásait a kocsmában, hirdetményeket az utcákon. A pékműhelyben láthatjuk a kisütésre kész kenyereket, a tálakon a gyümölcsöt, a kamrában a megszenesedett gabonát.

Ma kötélpálya, autósztráda vezet a csendes Vezúv kráteréhez. Utoljára 1944-ben tört ki. Most füstfelhőt sem pipál. Hogy meddig? Ki tudja?

CAPRI

Talán nem tévednek, akik a világ legszebb szigetének tartják. A sziklafalak meredeken szakadnak a tengerre. Az ormokon mint játékkockák állnak a házak, egymás hegyén-hátán.

A kékség szinte leírhatatlan. *A tenger mint a tinta, az égbolt azúrkék, s mindezt betetőzi a Kék barlang leírhatatlan pompája.* Hatvan méter hosszú, 30 méter széles, boltozata 12 méterre emelkedik a belsejét megtöltő víz szintje fölé. A tengerrel egy sziklalyuk köti össze, amelyen éppenhogy átfér egy csónak. A barlang a napfényt ezen keresztül kapja. Bent az üregben kék pára dereng. A vízbe mártott tárgyak — a csónak, az evező — neonfényben csillognak.

A sziget tömve van turistákkal. Nyolc-tíz személyes taxik szinte egymást érik a szerpentineken, amelyeket lentről csak vékony csíkoknak látunk. Körülhajóztuk a szigetet: *kimeríthetetlen forrása a szépségnek.*

SORRENTÓI FÉLSZIGET

A félsziget nápolyi öbölre néző partja szelídebb, a salernói öbölre néző szépségében is vad, félelmetes. *Sorrento mintegy 40—50 méter meredek sziklán teraszszerűen terül el.* Több száz szállodáját délszaki növények, szőlőskertek övezik.

A félsziget déli partjának híres helysége *Positano.* Égbe nyúló sziklafalak oldalába vájt keskeny úton kanyarog az autóbusz. A gyengébb idegzetűek nem merik nézni az irdatlan mélységben alattunk tátongó tengert. Ha két autó találkozik, mértani pontosságú számítás kell, hogy elférjenek. Ha sikerül az előzés, az utasok megtapsolják a gépkocsivezetőt. Legtöbbjük kimondatlanul ezt gondolja: *csak még egyszer megússzuk.*

De a félelemért kárpótol a természeti szépség. Rózsák, szőlőlugasok, jellegzetes olasz házak festői csokra. *Amalfi főtere: mint egy operadíszlet.* Ma már kevesen tudják, hogy ez a hatezer lakosú, sziklába préselt városka, a X. század körül Itália első hatalmas tengeri köztársasága volt.

Ha lehet, az eddiginél is meredekebb út vezet Ravellóba. Keleties vonalú palotái, hétszáz éves dómja talán egyedülálló szépségű. A *Villa Cimbrone* minden évszakban virágokkal pompázó középkori udvara ritka látvány.

Csak néhány kiragadott kép s az írás elején felvetett gondolatra választ kaphatunk.

Mindez a külső, de a természet szépségesen tudja feledtetni azt a kemény harcot, amit a vidék lakói folytatnak a természet erőivel a napi kenyérért.

Gulyás János

Ahol a tömegsport fejlesztése nemcsak frázis...

Jövőre ünnepli kétévtizedes jubileumát a Déli csomópont sportköre: a Budai Vasutas

Nem könnyű dolog búcsúzni attól, ami nagyon közel nőtt a szívünkhöz, ami annak egyik darabjává vált... Efelett érezhetett szóban nehezen kimondható szorongást *Soós Béla*, aki néhány héttel ezelőtt, a Népstadion zöld gyepén, a Magyarország—Franciaország válogatott találkozó előtt, a Budapest—Vidék *mérkőzésen volt hivatalos játékvezető utoljára.* De a szomorúság hamar elszáll, ha más, szép tervek, elképzelések ejtik rabul az embert. S így vígasztalódott Soós Béla főintéző is, aki az év eleje óta mint a *Budai Vasutas* sportkörének elnöke, nagy kedvvel és szeretettel munkálkodik a Déli csomópont dolgozóinak jobb, pezsgőbb sportéletéért.

Jubileum előtt

— *1940 óta dolgozom ezen a munkahelyen* — mondta kérdésünkre a volt NB I-es játékvezető. — *Jelenleg raktárnoki minőségben tevékenykedem. Mint sportköri elnök, a vezetőség többi tagjával, társadalmi munkában igyekeztünk rendbehozni a Budai Vasutas szétzilált szénáját. Nagyon fontos lenne, hogy a jövő évre megizmosodott, szép sikereknek örvendő sportkörré váljunk, hiszen 1967 a mi életünkben jubileumi év.*

Soós Béla elmondta, hogy a Budai Vasutas 1947-ben alakult, a Déli csomópont néhány nagyon lelkes, sportszerető dolgozójának jóvoltából. Nézzünk csak vissza egy kicsit az alapítókra, akik közül néhányan még ma is fiatalos szívvel és energiával tevékenykednek. 1947-ben *Benkő János, Ember Ferenc, Perlaki László* vonatkísérők, *Tóth József* kocsivizsgáló, *Papp György* és *Tengerdi Mihály* pályafenntartási dolgozók tették szívügyükké az üzemi sportélet felvirágoztatását.

A régi vezetés ért el szép sikereket. Erre utalhatunk, ha elmondjuk: *a labdarúgócsapat, amely Budapest III. osztályában kezdte szereplését, meg sem állt az I. osztályig.* Az ellenforradalmi események azonban a Budai Vasutasnál is sok kárt okoztak, szétszéledtek a sportolók és az edzők, s megkezdődött a visszaesés.

A szakszervezet támogatásával

De nézzük a biztatóbb, reménykeltő tényeket. Jelenleg a labdarúgó-szakosztály mellett asztalitenisz-, sakk- és röplabdaélet bizonyítja a nagy sportolási kedvet. *A pártoló tagok létszáma 700 fő,* ebből 250—300 dolgozó rendszeresen sportol, állandó résztvevője az üzemi bajnokságoknak.

— *A sportolási igény és kedv fejlődésének nagy mozgatója a személyes példamutatás is* — mondta Soós Béla. — *A legfiatalabbak 16 év körüliek* aktív sportolóink között, de van 65 esztendős sportolónk is. *Borlai Jenő,* állomásfőnökhelyettes 49 éves, aki tíz gyermek, négy unoka mellett is talál időt arra, hogy részt vegyen az üzemi asztalitenisz-bajnokságon, az 50 esztendős *Győri Márton* személyzeti vezetővel együtt. *Hollósi László* csomóponti párttitkár és jómagam szerepeltem még az állomásfőnökség együttesében, *s a „200 éves" csapat* — mert így neveztük tréfásan —, nem vallott szégyent, a nyolc részvevő között a negyedik helyet vívta ki magának.

Az új elnökséget ez év január 7-én választották meg, azóta szinte zökkenőmentesen folyik a szervezés, az új sikerek megalapozásának munkája. A Bogyó utcai sporttelepet, melyet majdnem hogy romként kapta örökül az új vezetőség, *a szakszervezet anyagi támogatásával és társadalmi munkával széppé, otthonossá varázsolták.* Akik régen jártak a Bogyó utcában, meg sem ismernék az újjáteremtett öltözőépületet, amelyre különösen büszke a Budai Vasutas valamennyi sportköri tagja. *Nagy öröm volt akkor is, amikor a pártbizottság gondoskodása révén klubtermet kapott a sportkör.* Már nem okoz gondot, hogy hol bonyolítsák le az üzemi asztalitenisz-bajnokságot, vagy hol szórakozzanak a munka és a sportolás után a Budai vasutas kis „családjának" barátságot ápoló tagjai

Szép jövő előtt

— *Nem vitás, hogy főleg a tömegsportot szorgalmazó sportkör tagjai a labdarúgásban elért sikereink felé fordulnak a legnagyobb érdeklődéssel* — mondta a sportköri elnök. — *A VII. kerületi labdarúgó-bajnokságban jelenleg — egy vereséggel — a második helyen állunk a Mechanikai Labor mögött.* Ezt az egy vereséget is az állovastól szenvedtük el. Az azonban bizonyosnak látszik, hogy előkelő helyezésünk alapján felkerülünk a BLSZ III. osztályába. Garancia erre az avatott edző: *dr. Várkonyi Imre,* aki mint a Ceglédi Vasutas egykori középfedezete — a labdarúgás iránti olthatatlan szerelmétől vezettetve —, az oktatói minősítést is megszerezte. *De garancia a jó szellemű, nagyon gólerős csapat is, amely 77:7-es gólaránnyal bizonyította képességeit.*

— Legfőbb célunk az üzemi tömegsport további erősítése — mondta Soós Béla. — Szeretnénk, ha a jövő esztendő elejére — *a jubileumi évre* —, *1000 főre emelnénk pártoló tagjaink létszámát,* s azt is elérnénk, hogy a különféle üzemi bajnokságokban félezren sportoljanak rendszeresen.

A Budai Vasutas szép jövő előtt áll. Az egyesület életében bekövetkezett hullámvölgy nyomai már nem látszanak, folyik a szervezés, a kedvcsinálás, s bizonyos, hogy eredménnyel. Köszönet ezért a legjobb aktivistáknak: *Tóth József* kocsivizsgálónak, *Benkő János* egykori alapítónak, *Sztanó József* adatfeldolgozónak, *Komáromi György* felügyelőnek és a többieknek is...

Maros László

Ünnepelték a bajnokcsapatot



Szabó Antal főtitkár köszönti a bajnokcsapatot (Hemző Károly felvétele)

Lapunk október 15-i számában *Diplomás bajnokcsapat* címmel riportot közöltünk a BVSC bajnokságot nyert vízilabda-csapatáról. Részletesen megírtuk, hogy a világklasszisokat nélkülöző együttes hogyan, milyen körülmények között érte el e nagyszerű eredményt.

A bajnokcsapatot október 24-én, hétfőn este ünnepelték szakszervezetünk Benczúr utcai központjának tanácstermében. A díjkiosztáson megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal,* szakszervezetünk főtitkára *Csanádi Árpád,* az MTS elnökhelyettese és *Takács Jenő,* a Magyar Úszószövetség elnöke.

Az ünnepséget *Kellner István,* a szakszervezet szervezési és nevelési osztályának vezetője nyitotta meg. Ezután Takács Jenő értékelte az ez évi vízilabda-bajnokságot, a BVSC nagyszerű sikerét, majd átadta a kupát s a játékosoknak a bajnoki érmeket.

Szakszervezetünk elnöksége nevében Szabó Antal főtitkár köszöntötte a bajnokcsapatot, s kívánt sok sikert további szereplésükhöz.

Dr. Csanádi György miniszter is felszólalt az ünnepségen. — *Valamennyien örömmel nyugtázzuk a magyar sportolók sikereit, de kétszeres örömszámunkra, ha a hazai és a világversenyeken vasutas sportolók érnek el kiemelkedő eredményt* — hangsúlyozta. — *Boldog vagyok, hogy a nagyon erős mezőnyben, a BVSC vízilabda-csapata megérdemelten jutott a bajnoksághoz. A sikerhez az egész vasutas társadalom és a magam nevében is gratulálok.*

Befejezésül pedig álljon itt azoknak a névsora, akik az 1966. évi vízilabda-bajnokság megnyerésével tovább öregbítették a vasutas sport hírnevét. A siker legfőbb kovácsa *Laky Károly* edző. Segítőtársai: *Szita János* szakosztályvezető, *Patyi György* ifjúsági edző, s *Kemény Ferenc,* a serdülők edzője. S végül a bajnokcsapat: *Kunos, Kőrösi, Gyerő II, Katona, Molnár, Gyerő I., Konrád I., Konrád III., Ajkai, Hecsei, Németh, Kardos és Togyeriska.*

V. F.

Az első világbajnoki aranyérem



Tóth Géza (Hemző Károly felvétele)

Amikor a magyar súlyemelő válogatott elutazott az 1966. évi berlini világbajnokságra, kevesen gondolták, hogy egyetlen aranyérmünket *Tóth Géza,* a Szombathelyi Haladás félnehézsúlyú versenyzője szerzi meg. *A 34 éves sportoló a szombathelyi Savaria Gimnázium testnevelő tanára már több Európa-bajnokságon és világversenyen ért el jó helyezést.*

Berlinben, a Dinamó Sportcsarnokban szinte önmagát múlta felül a szerény, halk szavú sportember. *487,5 kilogrammos összteljesítményével, világcsúcs-beállítással lett első.* Ezzel a nagyszerű eredménnyel megszerezte élete első világbajnoki aranyérmét.

Mi, vasutasok, különösen büszkék vagyunk arra, hogy ezen a világversenyen, a világ legerősebb sportolóinak találkozóján a magyar versenyzők közül Tóth Géza személyében *vasutas sportoló érte el a legjobb eredményt.* Kitűnő szereplésével, az Európa-bajnoki és világbajnoki aranyérem megszerzésével tovább öregbítette a magyar sport hírnevét.

Nagyszerű teljesítményéhez a világ- és Európa-bajnoki aranyéremhez *szívből gratulálunk Tóth Gézának!*

Dicséretet érdemel a Testvériség két válogatott versenyzője a légsúlyú *Nagy Róbert* és a váltósúlyú *Bakos* is. Mindketten megtették kötelességüket. Nagy súlycsoportjában Európa-bajnoki bronzémet szerzett és VB negyedik lett. Bakos pedig az Európa-bajnokságon ötödik, a világbajnokságon pedig a hatodik helyen végzett.

— vi —



Mi újság a BVSC jegeseknél?

Az 1966/67. évi bajnoki évad november 5-én kezdődik a jégkorongsportban, az előkészületek azonban annál szorgalmasabban folynak. A csapatok legtöbbje csehszlovákiai edzőtáborozáson vesz részt, Hodonin, Zsolna és Kassa, a válogatott számára pedig — amelyben ismét számos BVSC-játékos, közöttük néhány tehetséges fiatal kapott helyet — Besztercebánya jelentette a felkészülés színhelyét. A BVSC október elején utazott Zsolnára, hogy ott készüljön fel az idei nagy küzdelmekre.

Hárai Béla edző irányításával komolyan, lelkiismeretesen készülődött a csapat a nyári „száraz" edzéseken és később, a Jégszínház tenyérnyi jégfelületén is.

A vasutascsapat edzésein két új arcot láttunk: *Gyöngyösi* és *Rozgonyi,* a Bp. Postás, illetve a Bp. Vörös Meteor válogatott játékosai egyesületeiknek bejelentették hogy a jövőben a vasutasoknál kívánnak sportolni. Kiadatásuk ügyében folynak a tárgyalások. Amennyiben a Bp. Postás, illetve a Bp. Vörös Meteor nem adja ki Gyöngyösit és Rozgonyit, úgy a két jó képességű játékos — mint mondották — hajlandó letölteni az átigazolási várakozási időt is.

Az évek hosszú sora óta folyó kiváló nevelőmunka ismét néhány tehetséges, fiatal BVSC-játékost juttat — más egyesületeknek. Olyanok, akik Hárai Béla keze alatt értek jó játékossá, azonban a BVSC első csapatába nem kerülnek be.

A bajnoki esélyek? Erről nem beszélnek a BVSC jégkorongozók háza táján. Az utóbbi években annyiszor voltak „nagy esélyesek", ezért nem beszélnek arról az évtizedes vágyukról, hogy szeretnének bajnokságot nyerni. De a felkészülés, a vezetők és a játékosok nagy „csakazértis" kedve mégiscsak azt juttatja az ember eszébe: *ennyi szorgalom, ennyi tehetség egyszer csak megérleli gyümölcsét...*

(vedres)

HÍREK

— **Sorompó-televízió.** Torbágy állomás Budapest felőli végében a vasúti átjárónál televíziós berendezést szereltek fel. A két kamerát a két sorompóra irányították, s a forgalmi irodában nagy képernyős készülékről figyelik az átjárót. A kamera éjszaka is működik. Ezért a sötétség beállától virradatig higanygőz lámpákkal világítják meg az útátjárót.

— **Tehervagonokat is gyárt a Győri Magyar Vagon- és Gépgyár.** A harmadik ötéves terv előirányzata szerint megkezdődik a vasúti tehervagonok hazai gyártása. A gyártás helyéül a Győri Magyar Vagon- és Gépgyárat jelölték ki. Az új üzemben, amelyet 390 millió forintos beruházási költséggel építenek, két gyártásúron 1970 után évente 3000 vasúti teherkocsit állíthatnak elő.

— **Befejeződött a fűzesabonyi fűtőház épületének felújítása.** Kicserélték a tetőszerkezetet és rendbehozták a vízlevezető csatornákat is.

— **Vádoljuk az imperializmust** címmel kiállítást rendezett a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség szakszervezeti bizottsága a vietnami nép hősi harcáról. A kiállítást Vándor Ernő, a Keleti pályaudvar pártbizottságának titkára nyitotta meg.

— **A világ első gázturbinás vonatját** ünnepélyes külsőségek között avatták fel Long Islandban. A szerelvényt olyan típusú motor hajtja, amilyent a sugárhajtású repülőgépekben is alkalmaznak.

— **A pécsi Janus Pannonius és a Nagy Lajos Gimnázium** KISZ-fiataljai az elmúlt két vasárnap Pécs állomáson segítettek a vagonok kirakásánál. A fiatalok több mint 20 vagont ürítettek ki.

— **Új, korszerű röplabdapálya építése fejeződött be Tapolcán.** Az MTS által rendelkezésre bocsátott összegből, a röplabdapályán kívül, még egy kézilabdapályát is építenek, amelyet november végéig adnak át a sportolóknak.

— **Tehetségkutató szavalóversenyt rendezett a MÁV** Tisztképző Intézet szakszervezeti bizottsága a forgalmi és kereskedelmi tiszti tanfolyam hallgatói között. Az első helyen Veres Pál, a második helyen pedig Knapecz Piroska végzett. A versenyt az intézet lakóotthonának stúdiója egyenes adásban közvetítette.

— **Eredményes a kongresszusi verseny a torbágyi Villamos Vonalfelügyelőségnél.** A karbantartási munkájukat eddig a vállalt 105 százalékkal szemben 106, az önköltségcsökkentési tervüket pedig 105 százalék helyett 110 százalékra teljesítették. A tervhez képest 124 munkanapot takarítottak meg.

— **Tanulmányi kiránduláson ismerkedtek Rákosrendező állomással** a Gömb utcai Közgazdasági Technikum közlekedési tagozatának hallgatói. A hallgatókat az állomás vezetői tájékoztatták az ott folyó munkáról, a csomópontnak a vasút életében betöltött szerepéről.

— **Teljesítették kongresszusi vállalásukat** a Debrecen állomáson dolgozó vasútpótló gépkocsijárat munkásai. A napi szállítási tervet a vállalt 125 mázsával szemben 128,1 mázsára teljesítették. A többi tényezőt is beleértve 107 százalékos eredményt értek el.

ÚJ KÖNYVEK

Ruffy Péter: EGY NAPOM

(Szépirodalmi)

Még azok számára is meglepő élményt nyújt a jeles újságíró riportgyűjteménye, akik a napisajtóból ismerik írásait. A legkülönbözőbb foglalkozási ágakhoz tartozó emberek vallanak itt életük egy napjáról, a cirkuszi bohóc éppúgy, mint az idegsebészprofesszor, a sírásó és zsoké csakúgy, mint a miniszter vagy a remete. Így, kötetbe foglaltan, összességükben csillámlóan, elevenen vibrálódó tükröt tartanak elénk mai életünk sokrétű arculatáról. Többek az írások puszta riportnál és kevesebbek művészien kidolgozott irodalomnál, de mindenképpen megragadóak, elgondolkoztatóak és nyersanyagszerűségükben is gazdag élményt nyújtó olvasmányok.

Gergely Mihály: ATLASZ, MIRE RENDELTETTÉL?

(Szépirodalmi)

A diósgyőri vasgyárból elszármazott író novelláiban híven és következetesen tükröződnek mai életünk örömei, gondjai, szépségei és torzulásai. Mély emberismerettel és rokonszenvvel vetíti elénk kisember-alakjainak apróbb-nagyobb problémáit, konfliktusait. Irásain nem a szkepticizmus, hanem az emberiességbe és haladásba vetett bizalom az uralkodó. Alakjai egyéli egyig közeli ismerőseink, gondjaik, bajaik, sikereik és örömeik a miéink is. Becsületes szándékú, a mai valóságot jól ismerő és pontosan felmérő, érett írásokkal szolgál ez a kötet.

A Hivatalos Lapból

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

41. számból: 122268/1966. I/2. B. Az Államvasutak üzemi jutaléka egyéni feltételeinek 1966. évi szabályozása.

42. számból: 113815/1966. I/2. B. Az egy főre eső távolléti — szolgálati, munka- és készenléti órák kiszámítása az utazó szolgálatnál.

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—873
üzemi: 19—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: 15.915.001—5.86
Szikra Lapnyomda

Progress



Ajtók, ablakok, játékok, kerítések, konyhabútorok mázolásához
PROGRESS ZOMÁNC!
Gyorsan szárad, csillogó fényes, tartós a
PROGRESS ZOMÁNC!
Fehér 1 kg 37,60 Ft
pasztellszínek 1 kg-os 36,— Ft
FESSE, MAZOLJA TÁRGYAIT SAJÁT MAGAI
IGY OLCSÓBBI

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM Ára 40 fillér 1966. NOVEMBER 15.

A IX. pártkongresszus előtt

November végén összeül a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa, hogy felmérje a VIII. kongresszus óta eltelt időszak tapasztalatait, meghatározza a következő évek legfontosabb politikai, társadalmi, gazdasági és ideológiai feladatait.

Mint a kongresszusi irányelvek leszögezik, az elmúlt négy év alatt előreléptünk a szocialista társadalom teljes felépítése útján. *„A legközelebbi négy esztendőben is a szocializmus teljes felépítése marad pártunk és népünk történelmi feladata."*

A kongresszus olyan nemzetközi helyzetben ül össze, amikor az imperialisták — elsősorban az Amerikai Egyesült Államok — növekvő agresszivitással igyekeznek feltartóztatni a haladás erőinek előrenyomulását. A bonyolult nemzetközi helyzetben esetleges időszakos sikertelenség ellenére is tény, *hogy korunk legfőbb forradalmi ereje a szocialista világrendszer.*

Az irányelvek — amelyek a vita során elhangzott véleményekkel, javaslatokkal kiegészítve a kongresszus határozati javaslatát képezik — megállapítása szerint *„a beszámolási időszakban tovább nőtt a munkásosztály társadalmi és politikai befolyása, megkezdődött az egységes paraszti osztály kialakulása, erősödött népi államunk legfőbb politikai alapja, a munkás-paraszt szövetség".*

A társadalom egyes rétegeinek alapvető érdekei azonosak. Bizonyos kérdésekben természetesen átmenetileg lehetnek ellentétek. *Az osztályharc nem szembenálló osztályok, hanem a volt kizsákmányoló osztályok maradványai és a szocializmus erői között folyik.* Éppen ezért az osztályharc ma elsősorban a gazdasági feladatok megoldására, a tudat formálására, az imperialista behatolás megakadályozására irányul.

Előrehaladásunk szempontjából nagyon jelentős a szocialista demokrácia további erősítése, ennek érdekében *a helyi szervek jogkörének szélesítése.* Ez vonatkozik a tanácsok, vállalatok, üzemek tevékenységére egyaránt. Az új gazdasági mechanizmus alapelvei ugyanebben az irányban hatnak, amikor aláhúzzák az anyagi érdekeltség fokozódó jelentőségét.

A kongresszus feladata lesz *megszabni azokat a gazdasági irányelveket, melyeket egyenletes fejlődésünk érdekében a jövőben követnünk kell.* Gazdasági feladataink alapvetően a harmadik ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítására és ezzel egyidejűleg az új gazdasági irányítás kidolgozására és bevezetésére irányulnak.

„A harmadik ötéves terv célja:

— folytatni hazánkban a szocialista társadalom teljes felépítését,

— az ország erőforrásainak további gyarapítása, a nemzeti jövedelem emelése, a lakosság fogyasztásának, életkörülményeinek, kulturális és szociális ellátottságának rendszeres javítása."

A gazdaságpolitikai elveknek megfelelően *a lakosság életszínvonalának a jövőben is rendszeresen emelkedni kell az eredmények függvényében.* Az a törekvés, hogy az új mechanizmusban nagyobb mértékben emelkedjen az átlagosnál többet nyújtók keresete, jobban kifejezésre jusson a nehéz fizikai, a kvalifikált és a nagyobb felelősséggel járó munka megbecsülése.

„Fejlődésünk jelenlegi szakaszában alapvető feladatunk népünk világnézeti-erkölcsi egységének erősítése, az eszmei harc a polgári-kispolgári nézetek és magatartás ellen" — olvashatjuk az irányelvekben. Tény, hogy az emberek gondolkodásában, világnézetében óriási változás történt a felszabadulás óta, ma sem vagyunk azonban mentesek más ideológiák, eszmei áramlatok hatásától. *Sokakat befolyásol a kispolgári szemlélet, erkölcs, ízlés, valamint a vallásos világnézet.* Feladatunk türelmes, nevelő, felvilágosító tevékenységgel azon lenni, hogy a munkásosztály világnézete uralkodóvá váljon társadalmunkban.

A VIII. kongresszus óta elért eredmények bizonyítják, hogy pártunk a munkásosztály akaratát, népünk érdekeit szolgáló politikát folytat, amely összhangban van a nemzetközi munkásmozgalom érdekeivel. *A párt vezető szerepe a szocializmus építése során tovább növekszik.* Figyelmét a tudományos elemzésekre, az elvi, politikai irányítás erősítésére, a tömegek mozgósítására irányítja.

A szocializmus felépítése egész társadalmunk ügye. Ezért nagy figyelmet fordít a párt a tömegszervezetek munkájára, önállóságuk növelésére. Szorgalmazza, hogy minél több párttag folytasson aktív munkát a tömegszervezetekben. Ezt a tevékenységet a párt más pártmunkával egyenlőnek ismeri el. *A tömegszervezetekben dolgozó kommunisták felelősek azért, hogy szervezetük tagjai a párt politikáját elfogadják, annak megvalósításáért dolgozzanak.* Ez természetszerűen vonatkozik a szakszervezetekre, a szakszervezetekben dolgozó kommunistákra is.

A pártkongresszus mindenkor határkő volt nemcsak a párttagság, hanem az egész társadalom életében. Amióta hazánkban a párt politikája a hivatalos állami politika rangjára emelkedett, *minden becsületes dolgozó várakozással tekint e nagy fontosságú tanácskozás elé.* Persze, most is akadnak, akik túlzott várakozást, ma még teljesíthetetlen vágyak illúzióját igyekeznek kelteni, hogy a kongresszus reális célkitűzései láttán elégedetlenséget válthassanak ki. *Lépjünk fel határozottan minden jelentőségét túlozni akaró, vagy lebecsülni szándékozó propaganda ellen.* Pártunk politikáját a józan mértéktartás, a megalapozott, körültekintő döntés jellemzi. Ez fogja jellemezni a IX. kongresszus tanácskozását, határozatait is.

A vasutas dolgozók nagy része ennek tudatában tekint a kongresszus elé. S hogy milyen jelentős eseménynek tekintik, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint azok a nagyszerű eredmények, amelyek a kongresszusi versenyben születtek.

Kitüntetések november 7 alkalmából

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 49. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül az alábbi vasutas párt- és szakszervezeti funkcionáriusokat tüntette ki:

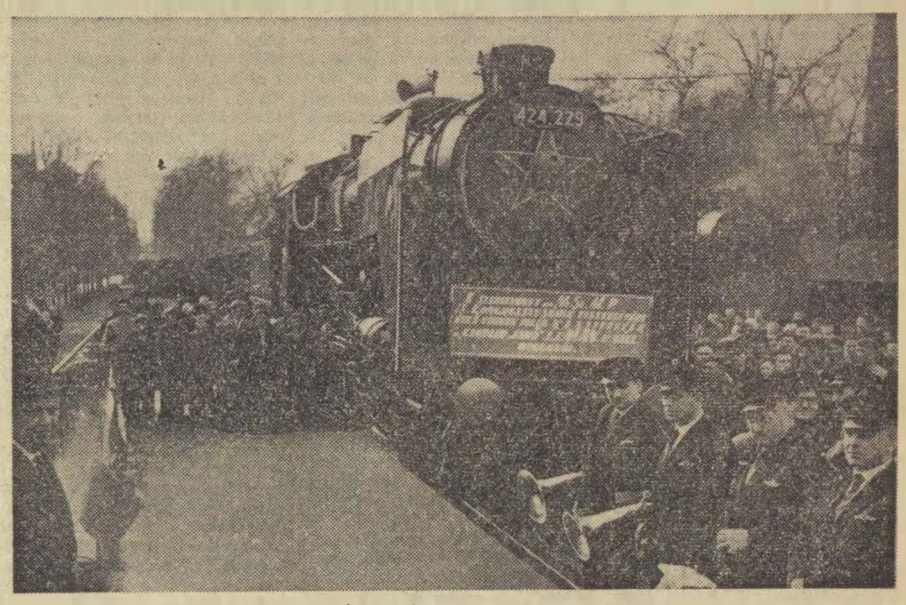
Rimóczi László, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára és *Kompis Márton*, a veszprémvarsányi vasúti csomópont pártszervezetének titkára a *MUNKA ÉRDEMREND* arany fokozata, *Mezei István*, a Miskolc Tiszai pályaudvar szb-titkára a *MUNKA ÉRDEMREND* ezüst fokozata, *Czeglédi Sándor*, Debrecen állomás szb-titkára, *Ugray Imre*, Budapest-Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottságának termelési felelőse és *dr. Bodor Ferencné*, a vasutas-szakszervezet munkatársa a *MUNKA ÉRDEMREND* bronz fokozatát kapta.

Jutalom a legjobbaknak

Az Utasellátó november 7-e alkalmából a Keleti pályaudvar kultúrtermében tartotta ünnepségét. *Urbán Szabó Béla* igazgató ezúttal adta át a belkereskedelem kiváló dolgozója kitüntetést *Posgay Gábornak*, a Nyugati, és *Baráth Istvánnak*, a szolnoki Utasellátó étterem vezetőjének, továbbá *Kulcsár Tivadar* hálókocsi-kalauznak. Öt melegkonyhás üzem, öt söntés, egy étszolgálati kirendeltség, 18 pavilon, egy áruda, a vállalat cukrászüzeme, élelmiszerraktára és borpincészete pedig megkapta a *„Mintaüzem"* címet. Az ünnepségen átadtak ezenkívül 107 kiváló dolgozó jelvényt és 17 igazgatói dicséretet.

Vállalták — teljesítették

Kiváló eredmények a kongresszusi munkaversenyben



Indulásra kész a „kongresszusi szerelvény"

(Hemző Károly felv.)

A kongresszus tiszteletére kibontakozott versenymozgalom a vasútnál is a finishez érkezett. Szinte valamennyi szolgálati hely, vasúti csomópont, vállalt kötelezettségének eleget tett.

Határidő előtt három héttel

Mint arról lapunk legutóbbi számában beszámoltunk, a *Landler Jenő Járműjavító* dolgozói a kommunisták kezdeményezésére úgy határoztak, hogy a pártkongresszus tiszteletére terven felül vállalt egy 424-es gőzmozdony és 40 darab teherkocsi fővizsgájával *a tervezett határidő előtt három héttel elkészülnek.* A Landlerben hagyományai vannak a munkaversenynek, a társadalmi munkának. 1919-ben a *Magyar Vörös Hadsereg páncélvonatát* is az Istvántelki Főműhely munkásai készítették el. De derekasan kivették részüket a felszabadulás után a 10 000 kocsi és 500 mozdony helyreállításáért vívott csatából is.

A kollektíva ezúttal is maradéktalanul eleget tett vállalt kötelezettségének. A kongresszusi szerelvényt november 5-én *Fenyvesi István*, a vállalat igazgatója ünnepélyes külsőségek között átadta *Perédi Pál* felügyelőnek, Rákosrendező állomás helyettes főnökének.

Kiemelt munkák

A *Budapesti Építési Főnökség* dolgozói, szocialista brigádjai felajánlották, hogy az éves tervfeladataikat, a kiemelt munkákat, határidőre elvégzik. Vállalásukat 46 pontban összegezték.

A kiemelt munkák közül a *Szolnok—Szajol* közötti vonalkorrekció munkálatait határidő előtt egy nappal, a *Tatabánya-Alsó* és *Tata* közötti jobb vágányfelépítmény cseréjét határidő előtt 20 nappal befejezték. *A kongresszusi versenyben a munkák minősége is javult.* A bemért vágányok nyomtávolság értékei az ötszázalékos tűrési határral szemben 3,9 százaléknál nem nagyobbak.

Javult a munkák minősége

Az *Északi Járműjavító* dolgozóinak kongresszusi munkafelajánlásai között első helyen szerepelt a vontatási szolgálat igényeinek maximális kielégítése, a villamos- és Dieselmozdonyok minőségileg is kifogástalan javítása. A villamosmozdony javítóosztály dolgozói *terven felül vállalták egy villamosmozdony B-javításos, öt futójavításos, egy Á—C-javításos munkáinak elvégzését.* A XII. osztály kollektívája pedig egy Bb motorkocsi nagyjavításának, öt futójavításának elvégzését vállalták terven felül. Az Északi Járműjavító dolgozót a terven felül eddig elvégzett munkákkal október 31-ig bezárólag *több mint 3 millió forint nyereséget értek el.*

A kongresszusi munkaversenyben *tovább szélesedett a szocialista brigádmozgalom.* Ebben az évben ugyanis 26 munkabrigád 548 taggal kapcsolódott be a mozgalomba. Gyarapodott azoknak a fiataloknak a száma is, akik a Szakma ifjú mestere mozgalomba kapcsolódtak be.

6 millió forintot takarítottak meg

A *debreceni fűtőház* dolgozói a pártkongresszus tiszteletére a termelékenység emelésére tett 2 százalékos vállalásukat eddig 3,6 százalékkal túlteljesítették. Ez nemcsak a nagy teljesítményű Dieselmozdonyok, hanem az utazószemélyzet szolgálati óráinak gazdaságosabb kihasználását is jelenti. Tovább növekedett a szén- és gázolajmegtakarítás is. *Szeptember 30-ig 1399 tonna gázolajat és 4940 tonna szenet takarítottak meg,* amelyek értéke meghaladja a 6 millió forintot.

Jó munkát végeznek a fűtőház javító részlegeiben dolgozó szocialista és ifjúsági brigádok is. A kongresszusi versenyben *Erdős Károly* 6 tagú ifjúsági brigádja hónapok óta az M 62-es sorozatú mozdonyok D 3-as nagy javítását végzi a minőségi előírások betartása mellett. Az M 62—038 mozdonyt a kitűzött határidő előtt három nappal készítették el. *Szőke Sándor* ifjúsági szocialista brigádja a kongresszusi verseny keretében vállalta, hogy a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* évfordulójának tiszteletére társadalmi munkában elkészíti a mintegy 20 ezer forint értékben *Kanyári-Sóstó* állomás villamos berendezését. Vállalásuknak november 5-re eleget tettek. Határidő előtt hat nappal teljesítette felajánlását *Kass András* szocialista brigádja is, akik *Nyíregyháza* és *Szerencs* között a villamos felsővezeték építésénél dolgoztak.

Tervdokumentáció terven felül

A *szentesi vasutasok* régi óhaja, hogy az állomáson oktatóterem és kultúrotthon épüljön. A szakszervezet Csongrád megyei bizottsága és az állomás gazdasági vezetése hozzájárult ahhoz, hogy a földszintes üzemi konyha épületére emeletet építsenek.

A gondot az okozta, hogy a tervdokumentáció elkészítésére nem volt keretük. A *szentesi építési főnökség* fiatal tervezői a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy a 30 000 forint értékű tervdokumentációt elkészítik.

A pártkongresszus tiszteletére

Új komplexbrigád alakult Székesfehérvárott

„Az MSZMP IX. kongresszusa tiszteletére szocialista brigádot alakítunk. Feladata a Fejér megyei Építőipari Vállalat, Székesfehérvár, Seregélyesi úti új telepén a rakodás megszervezése és gazdaságos végrehajtása."

A szépen bekötött és aranyozott feliratú brigádnaplóban még csak ennyi olvasható. De mi kellett ahhoz, hogy ez a brigádnapló első lapja ezzel a bejegyzéssel megteljen? Az élet diktálta szükségesség, s tervek maradéktalan végrehajtása, a józan előrelátás.

A feladatok végrehajtása során vetődött fel a gondolat a vállalat és az állomás vezetőinek mindennapi gondjai közötti. A Fejér megyei Építőipari Vállalat Seregélyesi úti telepének elkészültével és a vágányhálózat megépítésével a vállalat címére feladott küldemények úgymond házhoz szállítást nyernek. *Nem mindegy azonban, hogy ezek az áruk mikor és hogyan kerülnek el rendeltetési helyükre.* Az sem mindegy, hogy mennyi idő alatt rakják ki a vagonokat, milyen tisztán adják vissza a MÁV-nak.

A telep nem régen kezdte meg működését. A lengyel gyártmányú vagonkirakó berendezés jóformán még próbakirakásokat végzett. mert az eddigi idő csupán felkészülés volt arra az időszakra, amikor minden vagonba érkezett árut már begurítanak a telepre. Ezzel számos közúti jármű szabadul fel,

a kocsiálláspénz pedig minden valószínűség szerint csökken.

Székesfehérvár állomás és a Fejér megyei Állami Építőipari Vállalat vezetői „előre" gondolkodtak és cselekedtek. Nem elég, hogy csak az egyik fél teljesítse kötelezettségét, mert az káros nemcsak a népgazdaságra, hanem a két vállalat dolgozóira nézve is. Ezért jött létre a két vállalat dolgozóinak közös brigádja.

A szerződés első pontját már teljesítették: *a két érdekelt fél dolgozóiból brigádot alakítottak.* Az építőbrigád tagjai vállalták, hogy az átadott kocsikat határidőre kirakják és a vagonokat a legmegfelelőbb állapotban adják vissza. Az állomásiak ezzel szemben azt vállalták, hogy

a kiszolgálást pontosan betartják, az előre jelzett időpontban szállítják az árut,

s tájékoztatják a brigád építőipari dolgozóit a soron következő munkafeladatokról.

A szerződő felek megállapodtak abban is, hogy a IX. pártkongresszus tiszteletére kötött szerződést, a soron következő feladatok érdekében továbbra is fenntartják.

Székelyhidi János

Veteránok, fiatalok találkozója

Több éves hagyomány, hogy szakszervezetünk központjában régi idők történelmi emlékét idézve a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója alkalmából köszöntik a vasutas veteránokat.

Ebben az évben november 2-án került sor erre a kedves, bensőséges ünnepségre, ahol *Kellner István*, a szervezési és nevelési osztály vezetője üdvözölte a megjelenteket. Méltatta az októberi szocialista forradalom jelentőségét, a veteránok dicső múltját és harcát, *majd 25 idős vasutasnak és 15 — az ifjúsági munkában élenjáró — fiatalnak átadta az elnökség ajándékát.*

A köszöntő szavak után a Benczur utcai MÁV-óvoda kicsinyei kedves műsorral szerepeltek.

Az üzemi demokrácia az új gazdasági mechanizmusban

A gazdasági mechanizmus reformjának egyik fontos politikai célja: *kedvező feltételeket teremteni a szocialista demokrácia további fejlődéséhez, elősegíteni a dolgozók véleményének, javaslatainak hasznosítását, kollektív részvételüket a gazdálkodás irányításában és ellenőrzésében.*

Az előttünk álló nagy feladatokat végrehajtani csak úgy lehetséges, ha abban a dolgozók javaslataikkal, tanácsaikkal tevékenyen részt vesznek. Ezért erősíteni kell az állami és társadalmi szervek összefogását, *tovább kell fejleszteni az együttműködést tartalmában és formáiban is.*

Amikor minden törekvésnek arra kell irányulnia, hogy az ügyek intézését a vezetők hozzáértésére, személyi felelősségére alapozzuk, teret kell biztosítani a demokratikusan választott testületek ellenőrző tevékenységének és nyilvánosságának.

A szocialista demokráciának része az üzemi demokrácia. Ez annyit jelent, hogy az üzem dolgozói közvetlenül, illetve közvetve részt vesznek az üzem irányításában. *Joguk és kötelességük véleményüket nyilvánítani.* A gazdaságirányítás reformja során a dolgozók közelebb kerülnek az ügyek valóságos intézéséhez. Ez a dolgozók aktivitása fejlődésének újabb forrása lesz.

A szocialista vállalatok vezetésében *együttesen és egyidejűleg kell érvényesíteni és erősíteni az egyszemélyi felelős vezetésnek és a dolgozók kollektív részvételének elvét.* A döntések, intézkedések végrehajtásában támaszkodni kell a dolgozók alkotó kezdeményezésére, az anyagi és erkölcsi ösztönzésre. *A dolgozók vezetésbe való bevonását a szakszervezeteken keresztül kell megvalósítani.* Úgy, hogy az segítse, ne pedig akadályozza, vagy korlátozza az egyszemélyi felelős vezetőket.

A gazdasági vezető döntése előtt *köteles a szakszervezet véleményét kérni* a munkakörülmények javítását, a munkavégzés biztonságát, a dolgozók egészségének és testi épségének védelmét érintő kérdésekben. Viszont *önállóan döntenek a vállalati szakszervezeti szervek* a dolgozók szociális, egészségügyi és kulturális ellátását érintő kérdésekben, az ilyen célokra a vállalatnál rendelkezésre álló pénzügyi kereten belül. A döntés meghozatala előtt ki kell kérni az illetékes gazdasági vezetők véleményét.

Ellenőrzési, esetenként egyetértési jog illeti meg a vállalati szakszervezeti szerveket a dolgozók munkaviszonyával, a munkaidővel, az anyagi és erkölcsi ösztönzési rendszerekkel, valamint a személyi jövedelmek elosztásával kapcsolatban.

A vállalati szakszervezeti szerv a vállalatvezetéssel egyetértésben *kollektív szerződésben foglalja össze a dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő szabályokat.* A szerződés az általános jogszabályokra épülve részleteiben és konkrétan tartalmazza a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek hatáskörét a legfelsőbbtől a legalsókig. A szerződésnek — amelyet a gazdasági vezetés és a dolgozó viszonyát szabályozó alkotmányként kell kezelni — tartalmaznia kell a munkaviszonyt, a munkaidőt, a munkavédelmet, az anyagi és erkölcsi ösztönzés rendszerét és a személyi jövedelmek elosztását érintő szabályokat.

A kollektív szerződés jellegét tekintve eltér majd a korábbiaktól. Nem tisztázott még az a dolog sem, hogy a vasút a kollektív szerződés milyen formáját és milyen egységekre vonatkozóan használja.

Az üzemi demokrácia gyakorlása nem új feladat és gondolat a szakszervezeti mozgalomban. Évek során kialakultak azok a fórumok és formák, amelyek révén mód nyílik a dolgozóknak bekapcsolódni a vezetésbe. A közvetlen részvétel formái például a termelési tanácskozás, a szakszervezeti taggyűlés, a csoportértekezlet stb.

A dolgozók vezetésbe való bevonását ameddig lehetséges, közvetlen módon kell megvalósítani. Vannak azonban esetek, amikor egyrészt lehetetlen, másrészt *nem is szükséges az egész tagság közvetlen részvétele, véleményének nyilvánítása.* A szakszervezeti bizottságok a dolgozók összességének képviselői. A szakszervezet jogait a dolgozók jogaként kell felfogni. *Amikor tehát a szakszervezetek tesznek észrevételt, ezt úgy kell tekinteni, mintha az egész kollektíva nevében szólnának,* valamennyi dolgozó közvetett úton tenné meg javaslatát, észrevételét.

A dolgozók részéről annál erősebb az érdeklődés a döntések iránt, minél közvetlenebbül érinti munkakörülményeiket és keresetük alakulását. A döntés iránti érdekeltség attól is függ, hogy a vezetés hogyan informálódik a termelő munkáról és a dolgozók informáltsága menynyire rendszeres saját munkahelyük eredményeiről. *A vezetők és a dolgozók kölcsönös tájékozódása, a közös érdekeltség megteremtése és tudatosítása nemcsak a döntésnek, hanem a végrehajtásnak is feltétele lesz.*

A gazdaságirányítás új rendszere, a nagyobb vállalati önállóság és felelősség *megnöveli a szakszervezetek súlyát és érdekvédelmi szerepét.* A szakszervezetek tevékenységét, hatáskörét ennek megfelelően kell kialakítani, változtatni, erősíteni. *Egyértelműen rendezni kell, hogy milyen szinten, milyen joggal rendelkeznek a szakszervezeti szervek, az egyes tisztségviselők.* Lehetőleg úgy, hogy minden szinten a szakszervezeti szervek és funkcionáriusok annyi joggal rendelkezzenek, amennyivel a partner gazdasági vezető.

A vasút centrális üzem. A hatáskörök decentralizálása után is lesznek olyan intézkedések, amelyeket *az egységesítés biztosítása érdekében központilag kell kiadni.* Ebből adódik, hogy a vasutas szakszervezeti szervek sem rendelkezhetnek egyértelműen olyan hatáskörrel, mint a népgazdaság más területének vállalati szakszervezeti szervei. A felső, közép- és alapszervezetek hatásköre, feladata a vasút gazdasági felépítési rendszerének kidolgozásával párhuzamosan folyik a fentebb említett elveknek megfelelően.

Együtt a határőrizeti szervekkel

Az elmúlt években jó kapcsolat alakult ki a nemzetközi gyorsvonatokon szolgálatot teljesítő vonatkísérők, vonatvezetők és jegyvizsgálók, valamint az útleveleket kezelő határőrök és a vámőrség dolgozói között. Az eddigi kapcsolatokat a lökösházi határőr- és vámőrparancsnoksággal már írásba foglalták.

A Keleti pályaudvar 60 tagú nemzetközi vonatkísérő gárdája október 31-én komplexbrigádszerződést kötött a lökösházi határállomás határőr- és vámőrparancsnokságával. A 13 pontból álló komplexbrigádszerződésből mindvégig az csendül ki, hogy az elkövetkezendő időben a három szerv igyekszik még több segítséget nyújtani egymás munkájához.

A komplexbrigád-szerződést a Keleti pályaudvar gazdasági és mozgalmi vezetői, valamint a lökösházi határőrség és vámőrség parancsnoka írta alá, a Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottságának helyiségében. A komplexbrigád vezetője *Józsa Ferenc* vonatvezető.

Meghalt Végh Lajos elvtárs



Október 30-án, 62 éves korában, tragikus hirtelenséggel elhunyt Végh Lajos, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, a Szakszervezetek Országos Tanácsának tagja, nyugdíjas vasútigazgató. Fiatalon, 1922-ben került a MÁV szolgálatába, az Északi Főműhelybe, ahol 1945-ig mint géplakatos dolgozott. A dolgozók érdekében már abban az időben is aktívan tevékenykedett. A felszabadulás után az Északi Járműjavítóban az üzemi bizottság tagjává, a szakszervezet helyi csoportjának elnökévé választották. 1947-től három éven át, a vasutasszakszervezet elnöke volt. 1950-től nyugalomba vonulásáig a KPM I 3. szakosztályát vezette. Fontos szakvonali munkája ellenére sem szakadt el a szakszervezeti mozgalomtól. 1956-tól tagja a SZOT-nak, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének és elnökségének, s mint a szakszervezet elnöke, aktívan kivette részét a szakszervezet irányító munkájából. Érdemeiért, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett kiemelkedő munkásságáért több kitüntetésben részesült.

Végh Lajos elvtársat november 3-án, mély részvéttel kísérték utolsó útjára a rákoskeresztúri új köztemetőben. A gyászdrapériával borított ravatalnál vettek utolsó búcsút az elhunyttól a hozzátartozók, munkatársak, barátok és ismerősök. Ott volt a búcsúzók sorában dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Ródönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára.

A Szaktanács és szakszervezetünk elnöksége nevében Szabó Antal főtitkár, a Vasúti Főosztály dolgozóinak nevében dr. Bácskai István, a Vasutas Biztosító Egyesület nevében Szolga István, a XIX. kerületi Pártbizottság nevében pedig Kotymár Tibor búcsúzott Végh Lajos elvtárstól.

Emlékét kegyelettel megőrizzük!

NAPIRENDEN:

a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap

Tíz éve, hogy a vasutas dolgozók kezdeményezésére évtizedekkel ezelőtt létrehozott és az 1953—1956-os években átmenetileg szünetelt félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap, a népszerű ÖTA, a központi vezetőség határozata alapján újból megkezdte működését. *A cél az volt, hogy a dolgozók által befizetett összegek helyes felhasználásával mind jobban és mind nagyobb mértékben szolgáljuk a vasutas biztosítottak és igényjogosult családtagjaik egészségügyi ellátását, egészségük védelmét.*

Jubileumi számvetés

A tízéves jubileum alkalmával érdemes számot vetni, hogy jól gazdálkodott-e a központi vezetőség a dolgozók által befizetett forintokkal, milyen segítséget adott az arra rászorulóknak és hogyan járult hozzá az alap a tagok egészségügyi helyzetének javításához?

Különös jelentősége van a számvetésnek most, amikor a tízéves megajánlási időszak elteltével újból megkérdezzük a dolgozókat: *akarják-e az ÖTA további működését?*

A központi vezetőség nyugodt lelkiismerettel néz a számonkérés elé, mert megvan győződve arról, hogy ez irányú tevékenysége minden tekintetben *a dolgozók legteljesebb megelégedését és elismerését váltja ki.* Bizonyítja ezt többek között az a megszámlálhatatlan elismerő levél, amely azoknak a dolgozóknak a megnyilvánulásait tartalmazza, akiknek gondjaikban, bajaikban az alap segített. *De bizonyítja a taglétszám állandó emelkedése* és az is, hogy a vasúttól a népgazdaság más területére került dolgozóknak szinte mindegyike fenntartja tagságát. Fel sem lehet sorolni azt a sok-sok tényt, ami mind az ÖTA segítőszándékú tevékenységének bizonyítékául szolgál.

Pillantás a számok mögé

Érdemes a számok tükrében is néhány pillantást vetni az alap működésére, a pénzeszközök felhasználására. *Az ÖTA tíz év alatti összes bevétele kereken 156 millió forint volt* annak ellenére, hogy a központi vezetőség — szociális meggondolásoktól vezérelve — úgy határozott, akik annak idején megajánlották az ÖTA-t, de a havi jövedelmük nem haladja meg a 350 forintot, nem fizetnek járulékot, akiknek a havi jövedelme az 500 forintot nem haladja meg, egységesen havi 1 forintot, akiknek a 800 forintot nem haladja meg, egységesen havi 2 forintot kell fizetniök.

Mire fordítottuk az alap bevételeit? *Több mint 57 millió forintot a kórházi ápolás idejére járó táppénzek kiegészítésére, 27 millió forintnál nagyobb összeget temetési segélyekre.* 10 millió forintot különféle egyszeri segélyekre, 7 millió forintnál nagyobb összeget a családtagok túlápolási költségeire, 4 millió forintot a gyógyászati segédeszközök térítési költségeinek átvállalására, hogy csak a legjelentősebbeket említsük. *A dolgozók és családtagjaik részére, közvetlenül kifizetett segélyek, és az átvállalt összegek 107 millió forintot tettek ki.*

A vasutas egészségügyi intézmények fejlesztésére, bővítésére 32 millió forintot használtunk fel, vagy kerül folyamatosan felhasználásra. Ebből az összegből 15 millió forinttal járulunk a szolnoki MÁV Kórház építéséhez, 9,5 millió forinttal a debreceni új rendelőintézet felépítéséhez. Az alap pénzeszközeiből létesült a békéscsabai és került bővítésre a szombathelyi rendelőintézet.

Hét üzemorvosi rendelő

Az üzemi egészségügyi ellátás jobbá tétele érdekében hét üzemorvosi rendelő építésének költségeit vállalta a központi vezetőség. Erre a célra 5 millió forintot fordítottunk.

Elősegíti a szakszervezet a tbc-ben szenvedő dolgozók ellátásának jobbátételét azzal, hogy 6 millió forinttal járul hozzá a tbc-s betegek részére építendő rehabilitációs pavilon építésének költségeihez.

Így jut kifejezésre a központi vezetőségnek az a törekvése, hogy közvetve minden vasutas dolgozó egészségvédelmet szolgálja, *hiszen az egészségügyi létesítmények fejlesztésére és bővítésére több mint 43 millió forintot fordított.*

Íme néhány adat arról, *mit tett a szakszervezet az ÖTA útján a dolgozók érdekében,* milyen erőfeszítéseket tett a vasutas dolgozók és családtagjaik egészségügyi ellátásának javításáért.

Az alap tovább működik s a szakszervezet központi feladatának tartja a jövőben is, hogy a dolgozók befizetett forintjai azok érdekében nyerjenek felhasználást, akik azt összeadták.

Krekó Ferenc
a társadalombiztosítási osztály vezetője

Nemzetközi értekezlet Berlinben

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének vasutas technikai bizottsága október 25—26-án Berlinben ülést tartott. Az értekezleten részt vett *Satish Chatterjee* (India) főtitkár, *Vezio Bigagli* (Olaszország) titkár, *Viktor Kozin* (Szovjetunió) titkár, *E. Cserednyicsenko,* a szovjet vasutasszakszervezet elnöke, *Charles Massabieaux,* a francia vasutasszakszervezet főtitkára, *Karl Iffländer,* az NDK szállítási és távközlési szakszervezetének elnöke, *Frantisek Vala,* a csehszlovák közlekedési szakszervezet alelnöke, *Gulyás János,* szakszervezetünk titkára. A Mali Köztársaság vasutasszakszervezete megfigyelővel képviseltette magát.

Az értekezlet napirendjén a következő kérdések szerepeltek:

1. Megvitatni a Nemzetközi Munkaügyi Iroda Belső Fuvarozási Bizottsága 8. ülése elé terjesztendő kérdéseket.

2. Az automatizálás problémái és kihatásai a vasutasok munka- és életkörülményeire.

A Nemzetközi Munkaügyi Iroda Belső Fuvarozási Bizottsága 8. ülésére 1966. november végén kerül sor Genfben. A technikai bizottság értekezletének legfontosabb kérdése volt *egységes álláspontot kialakítani* az ülés napirendjével kapcsolatban. Konkrétan a kollektív szerződések és a munkaügyi viták elintézése a vasutak területén volt az a téma, amelyben megbízást kaptak a genfi konferencián résztvevő küldöttek állásfoglalásra. A témán belül a következő kérdésekről folyt a vita:

a) *A kollektív szerződésre vonatkozó általános jogszabályok egyes országokban milyen mértékben vonatkoznak a vasutas dolgozókra;*

b) *esetleg milyen külön jogi szabályozás helyettesíti a kollektív szerződést;*

c) *mit tartalmaz a szerződés, mennyi időre szól, kik kötik, be nem tartásának milyen szankciói vannak;*

d) *hogyan vesznek részt a szakszervezetek a bérek és a munkafeltételek megállapításában;*

e) *hogyan történik a munkavállaló és a munkáltató közötti viták elintézése az egyes országokban.*

A napirend második pontjával kapcsolatban a bizottság úgy határozott, hogy 1967-ben Budapestre összehívja a szakmai szövetséghez tartozó és a szövetségen kívüli szakszervezetek képviselőit egy tanácskozásra. A tanácskozáson kicserélik tapasztalataikat az automatizálás problémáiról, különös tekintettel annak a dolgozók foglalkoztatására gyakorolt hatásáról.

Új épületrésszel bővült a szombathelyi rendelőintézet

A szombathelyi MÁV Rendelőintézet 1955-ben épült. Abban az időben ez volt a legmodernebb vidéki vasutas szakrendelő. A szocialista egészségügy és az orvostudomány fejlődése azonban oda vezetett, hogy az intézet már 5—6 év múlva szűknek bizonyult. *A napi betegforgalom elérte a 6—700 főt.* Emellett nem volt elegendő főfoglalkozású orvos és egészségügyi középkáder sem.

A vasút egészségügyi vezetője szervei és a szakszervezet indokoltnak találta a kérést a rendelőintézet bővítésére. Éppen ezért *a szakszervezet központi vezetősége a 1/3 százalékos önkéntes támogatási alapból 1 millió forintot szavazott meg az épület bővítésére, és 250 ezer forintot irányzott elő a felszerelések kiegészítésére.*

Az igazgatóság vezetőinek, dolgozóinak jó hozzáállását bizonyítja, hogy egy év alatt elkészültek az építkezéssel. *A szombathelyi dolgozók 1584 társadalmi munkaórával járultak hozzá az építéshez.*

Az új épületrész megépítése lehetővé tette gyermekszakrendelő létesítését 8 helyiséggel, az idegszakorvosi rendelő, két betegszoba, a nőgyógyászati rendelő, az urológia, a bőr- és orthopédrendelő, a laboratórium megfelelő helyiségeinek biztosítását. Az intézetben jelenleg 10 fő- és 21 részfoglalkozású orvos, valamint 31 egészségügyi dolgozó fáradozik a vasutasok gyógyításán, egészségvédelmén.

Az új épületrésszel bővült rendelőintézetet *Gulyás János,* a szakszervezet titkára november 4-én adta át rendeltetésének.

Köszönet a gyógyításért

Tihanyi Lajos vezető főellenőr, Tapolca állomás dolgozója csaknem egy hónapon keresztül feküdt a MÁV Péceli Továbbképző Kórházban. Az orvosok súlyos gyomorvérzéssel kezelték. Amikor felgyógyultan visszatért honállomására és találkoztunk, örömmel újságolta, hogy a továbbkezelő orvosai *milyen lelkiismeretesen kezelték őt, és kezelik a többi beteget is.* Különösen elismeréssel beszélt *dr. Kirnbauer Márta* belgyógyászról, kezelőorvosáról, aki mindent elkövetett azért, hogy gyógyultan távozzon Pécelről.

Tihanyi Lajos vezető főellenőr ezúton is köszönetet mond a péceli továbbkezelő kórház orvosainak és ápolóinak.

Bognár Károly
Tapolca

Új utakon a ferencvárosi csomópont

8 millió forintot takarítottak meg a kongresszusi versenyben a fűtőház dolgozói

Ferencváros az ország legnagyobb pályaudvara, a vasút szíve.

E szavak igazsága megelevenedik *Bencze Lajos* állomásfőnök íróasztalán az üveglap alatti grafikonon. A tussal húzott vonalak furcsa összevisszasága egységgé rendeződik, amikor felsorakoznak a tenyek: *az 520 holdon elterülő pályaudvar sok-sok sinpárja Ferencvárostól Pesterzsébetig terjed.* Keleti irányban a tiszántúli, nyugati irányban a dunántúli vonalakat összpontosítja. Két gurítódombján naponta 5500—6000 kocsi gurul.

„Megnéztük a mozdonyokat"

— 1965. évi jó munkánk elismeréseként ez év május 1-én kaptuk meg a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját — kezdte beszélgetésünket az állomásfőnök. — *S októberi teljesítményeink ismeretében elmondhatom, hogy a múlt évi eredményt már jóval túlszárnyaltuk.* Nagy lendületet adott munkánknak a kongresszusi verseny, amely elősegítette, hogy a tehervonatok átlagos terhelésében, a menetrendszerűségben, a vonatközlekedési terveben, a kocsitartózkodásban és a kocsikihasználásban egyaránt túlszárnyaljuk az üzemszintet, és a kongresszus tiszteletére vállalt kötelezettségeinket.

Milyen új, a szocialista munkat elősegítő módszerek állnak az egyre növekvő teljesítmények szamoszlopai mögött?

— A fordulat talán akkor következett be — kapjuk a felvilágosítást —, *amikor alaposabban megnéztük, milyen mozdonyok továbbítják a vonatokat. De az is kedvezően befolyásolta erőfeszítéseinket, hogy jól sikerült az emberek kiválasztása.* A közös akarat, a jó versenyszellem, a szakmai sovinizmus megszűnése mind-mind építőkövei voltak a kongresszusi versenyben elért sikereknek.

Nézzük az eredmények mögött az embereket. A pályaudvaron huszonegy brigád dolgozik 819 fővel. Három brigád már kivívta a szocialista brigád címet, a többi még versenyben áll.

Amit a fűtőház túlszárnyalt

Közben bejön az állomásfőnöki szobába *Huszár József*, a fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára, *Szász Gergely*, az állomás szb-titkára és *Horváth János*, az állomás szakszervezeti bizottságának termelési felelőse. Most már a ferencvárosi csomópont négy avatott vezetője beszél a kongresszusi munkas kerekről, a „hétköznapok hőseiről", akik nelkül soha nem lennének meg az egész kollektivat kitüntető ünnepnapok

— A fűtőház a kongresszusi verseny keretében vállalta, hogy 100 etkm tervét 102 százalékra teljesiti — mondja Huszár József —. *Szeptember 30-ig 105,5 százalékig jutottunk el. Ugyanilyen túlteljesitésről adhatunk számot az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm-terv, az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm-terv és az egy szolgálati órára eső tervek teljesitésénél is. A vontatási üzemeltetési önköltséget a vállalt 6.06 forint helyett 4.91 forintra csökkentettük, ami azt vonta maga után, hogy az energiahordozó-anyagokból 8 008 852 forintos megtakarítást értunk el.*

Országgyűlési képviselő a brigád élén

Megállunk egy kicsit ennél a számnál, amely reflektorfénybe helyezi az e célért is eredményesen dolgozó embereket. Először *Molnár Gábor* szocialista brigadvezető, *országgyűlési képviselő* neve kerül előtérbe. Az emberek szívesen keresik fel ügyes-bajos dolgaikkal, mert érzik ebben az emberben az őszinte segítőkészséget. Dolgozótársaival együtt különösen sokat tesz a szocialista embertípus neveléséért:

Vagy ott van az utazószemélyzet. A 424—245-ös gép mozdonyvezetője *Bakos János*, de a 424—270-es gépen dolgozó *Molnár II. László* is nagyszerű munkát végez szocialista brigádja élen. Akár a pályaudvarról, akár a fűtőházról, vagy más szakágazatról van szó, sorolni lehet a fejlődés, a több és a jobb munka tényeit. A kocsiműszak dolgozói például a fűtőházi felajánlásokhoz csatlakozva *a vágányközi javítások elvégzését vállalták.* A II—IX. havi megszabott tervük 1680 kocsi javítása volt. S mivel ezen a munkaterületen minden szocialista brigádtag, pluszként havi 60 kocsi vágányközi javítását vállalta *a kongresszus tiszteletére, az igy vállalt 480 kocsi helyett végül is 518 darab lett a teljesítés . . .*

A pályaudvari személyzet méltán nez fel *Túri Sándor* mozdonyvezetőre. Negyvennyolc éven a 424—036-os gépen dolgozik. Vonatjai pontosan közlekednek. *Ő is egyik forrészese annak a munkasikernek, amit a mozdonyvezetők az energiahordozó anyagok megtakarításával érnek el.* A jó gépkarbantartás, a szén jó előkészítése, a nagyterhelésű vonatok közlekedtetése mindmind elosegíti az eredményesebb, gazdaságosabb munkát.

A kocsimester megértette az újat

Ejtsünk néhány szót *Kovács B. Ferenc* rendelkező forgalmi szolgálattevőről is, aki szintén szocialista brigádvezető. Fiatalember mindössze 30 esztendős Egyike a legjobb rendelkezőknek.

— Mindig szivesen beszélek egy 52 esztendős kocsimesterről. Molnár Károlyról, aki a gubacsi „A" tűr dolgozója — mondja Bencze Lajos —. *Nagy szerepe volt abban, hogy újabb, hatásosabb módszereket vezessünk be a pályaudvari munkában. November 7-én kapta meg a kiváló dolgozó jelvényt, s mi vezetők, nagyon hálásak vagyunk neki azért, hogy eleinte kissé túl merésznek vélt elképzeléseink az ő helyes hozzáállása révén is megvalósultak.*

Az állomásfőnök e kérdésről szólva büszkén emlegeti Ferencváros újitását a forgalmi vonatátvételnél. Azelőtt egy ember járt a vonatok között, s sárban, hóban írta szorgalmasan, fáradságos munkával a rendezési jegyzéket, egyeztetve a számadatokat a kocsik mellett.

— *Most már nálunk mindez rádióirányitással történik* — folytatja —. *Az átvevő rövidhullámú adó- és vevőkészülékkel dolgozik, diktálja az adatokat egy irodába, ahol a jegyzék készül.* Érdekes, hogy e módszerrel szemben még most is nagy másutt az idegenkedés, pedig eredmenyeink meggyőzhetik a kétkedőket; új, helyes utakra tértünk.

Valóban: *uj, helyes utakon haladnak Ferencvarosban.*

Maros László



Rádióirányitással lényegesen könnyebb és a korábbinál sokkal gyorsabban halad a vonatok átvevése.
(MTI Foto — Hadas János felv.)

Ismét a legjobbak között

Élüzem cím felett teljesítették vállalásaikat a miskolci csomópont dolgozói

A háromszoros MT—SZOT-vándorzászlós miskolci csomópont jelesre vizsgázott a kongresszusi versenyben is. A vállalt feladatot kétszeres felelősséggel végezték, mert tudták és tudják, hogy a kitüntetés kötelezi őket.

Meggyorsult az ipartelepek kiszolgálása

Erdélyi János állomásfőnök a kongresszusi verseny kezdetére így emlékszik vissza:

— Mindannyian tisztában voltunk azzal, hogy a kongresszusi verseny éves tervünk megvalósitását segíti. A fűtőházzal közösen 17 pontból álló vállalást dolgoztunk ki. Feladatunknak tekintettük a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztését, a mozdonytakarékosságot. Vállaltuk, hogy 2 millió forint értékű anyagot takarítunk meg. Felajánlottunk 800 óra társadalmi munkát is. *A pártszervezettel és a szakszervezeti bizottsággal közös intézkedési tervet készitettünk.* Felajánlásunk a Lenin Kohászati Művek és a DIMÁVAG vállalásához is csatlakozott, hiszen ennek a két ipartelepnek a pontos és gyors kiszolgálása fontos népgazdasági érdek.

S hogy a Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói a kongresszusi versenyben milyen munkát végeztek, álljon itt bizonyitékul néhány számadat.

A tehervonatok átlagos terhelését a vállalt 96,5 százalék helyett 98,1 százalékra, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 65 százalék helyett 75,4 százalékra, a kocsitartózkodási tervet pedig 101,1 százalékra teljesítették. A teherkocsik átlagos terhelésénél 19,4 tonnát érbek el annak ellenére, hogy a feladott kocsik között nagy mennyiségben szerepeltek a Hűtőház és a Göngyöleg Ellátó Vállalat könnyűsúlyú küldeményei.

Az állomásfőnök elmondotta még, hogy a villamosmozdonyokat 120 percen belül visszafordítják és az LKM-be irányuló kocsiknál a tartózkodási időt egy órával csökkentették.

— A balesetek és a fegyelmi vétségek száma is csökkent — folytatja tovább — *A bázishoz viszonyitva 41-gyel kevesebb a tárgyi baleset, s a kárösszeg a múlt évi 569 000 forinttal szemben mindössze 50 000 forint. 51-gyel kevesebb fegyelmi ügyet tárgyaltunk.*

A legjobbak

— A kongresszusi versenyben kik dolgoztak a legjobban?

— Nehéz lenne kiválasztani a sok jó közül a legjobbakat, de *Koncz Zoltán* állomásirányító, *Spisák András* gurításvezető, *Kitta József* kocsimester, *Dunaveczki István* sarús előmunkás és *Adám János* tolatásvezető szocialista brigádjait kiemelhetem. Dicséretes munkát végzett *Gyóni János* rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Németh József* kocsimester és *Krompák István* biztosítóberendezést kezelő brigádja is.

— Apropos, az új biztosítóberendezés nemrég üzemel ugyan, de az átadás óta bizonyára segítette az állomás forgalmát.

— Feltétlen sokat segit rajtunk. Bár az év közepéig, még át nem adták, sok gondot okozott, hiszen az épitkezés hátráltatta a munkát. De ma már azokat a nehézségeket elfelejtettük, s a ki- es bejárás nem gond többé. Egy gombnyomás és szabad az út. Nagyon örülünk ennek a létesitménynek.

— A szakszervezeti bizottság hogyan segítette a kongresszusi versenyt?

— A már emlitett havi intézkedési tervek elkészitésén kivül — amit közösen végeztünk —, a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére valósult meg, hogy minden brigádot egy-egy jól képzett tapasztalt szakember patronál s ahogy az eredmények mutatják, sikeresen.

Gondoltak a télre

A kongresszusi verseny mellett tervszerűen készültek a Tiszai pályaudvaron a téli forgalomra is. Külön ügyeltek a biztosítóberendezésre. *A kezelő személyzetet gondosan felkészitették, hiszen ez a tél lesz a tűzkeresztség.* Tapasztalatokat gyűjtöttek olyan állomásokról, mint *Szerencs, Fűzesabony,* ahol ilyen biztosítóberendezéssel már egy-két telet „átvészeltek".

Az irodai és a kisegítő dolgozók között — önkéntesség alapján —, megszervezték a váltók hótól, jégtől való tisztítását. A védőruha és a tisztítóeszköz rendelkezésükre áll. De gond is akad. A tehervonatokhoz kevés a kalauzkocsi, a személyvonatoknál pedig nem tudják azokat villannyal fűteni.

A fűtőház is kitett magáért

A munkában nem maradt el a fűtőház sem. *Hernádi István* mérnök, fűtőházfőnök, szintén jó eredményekről számolhat be.

— Kongresszusi vállalásunk első pontja az élüzem célkitüzések teljesitését irta elő — mondotta. — *Az első háromnegyed évben a gazdaságos mozdonyfelhasználásnál 105,4 százalékos, az üzemeltetési önköltségnél pedig 111,38 százalékos eredményt értünk el.* Kedvezően alakult a termelékenység is. A gőz-, villamos- és Diesel-vontatásnál együttesen 103,99 százalékra teljesítettük felajánlásunkat. A teherkocsi fiókmühely a részlegvizsgánál 108,33 százalékos, a középjavitási tervnél 105,44 százalékos teljesitést ért el. A kongresszusi verseny legkiemelkedőbb vállalási pontja *az 1 millió forintos üzemeltetési költség megtakaritása volt. Örömmel közölhetem, hogy eddig 5 millió forintos megtakarítást értünk el.*

— Hogyan sikerült ilyen kimagasló eredményt elérni?

— A termelékenység kedvező alakulását elsősorban a gazdaságos mozdonyfordulók biztositották. Vállaltuk, hogy 10 villamos és 57 gőzmozdonyt kötött fordulóban közlekedtetünk. Nem ment ugyan könnyen, de *Ujj Ferenc* mozdonyvezető szocialista brigádja olyan ötgépes tehervonati villamosmozdonyfordulót szerkesztett, aminek bevezetésével a kötött fordulóban dolgozó villamosmozdonyok száma 12-re emelkedett.

Jó ütemben halad a mozdonyszemélyzet átképzése is. A *Budapest-Keleti fűtőház* segítségével eddig 20 pár kezelőszemélyzetet készítettek elő villamosmozdony vezetésére. Gondoskodnak az utánpótlásról is. 1966-ban csak érettségizett fiatalokat vettek fel villamoslakatosipari tanulónak.

A fűtőház a szállítási teljesítmények háromnegyed részét villamosmozdonnyal bonyolítja le. Nagy figyelemmel kísérik a mozdonyok állapotát és mindent elkövetnek, hogy váratlan hibák miatt mozdony ne essen ki a forgalomból. *Kecskeméti Ferenc* művezető, *Ványai Miklós* és *Harsányi Géza* csoportvezetők irányításával legutóbb a V.41.514 és V.41.506 psz. baleseteles mozdonyt jorészt társadalmi munkában javitották ki.

Idejében felkészültek a téli forgalomra is. Előrehozták a gőzmozdonyok időszakos javítását, s kiosztották már a védőruhákat is.

A fűtőház dolgozóinak jó munkája is hozzájárult ahhoz, hogy Miskolc csomópont a kongresszusi versenyben és az éves terv teljesítésében a legjobbak közt lehet.

Szerényi József

Örömök és gondok Dunaújvárosban

Vezérigazgatói dicsérettel zárták Dunaújvárosban az első félévet. Az állomás és a fűtőház a harmadik negyedévben is folytatta jo munkáját és *nemcsak a tervet, hanem a IX. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásokat is túlteljesitették.*

A náluk tett látogatásunk alkalmával az állomás és a fűtőház vezetői örömmel szóltak az elért sikerekről, de a végeredményt illetoen kifejezték aggodalmukat is.

Naponta 8—9 irányvonat

Dunaújváros állomás a pécsi igazgatóság egyik legnagyobb forgalmú állomásfőnöksége, az itt elért jó teljesítmények ezért különös jelentőséggel birnak. Nyilvánvalóan nem mindegy, hogy a szocialista város hatalmas ipari üzemeit a vasút milyen módon kapcsolja be a népgazdaság vérkeringésébe.

— Háromnegyed év jó eredményeinknek nagyon örülünk — mondotta beszélgetésünk alkalmával *Csapó József* állomásfőnök. — *Kongresszusi felajanlasainkat minden szempontból túlteljesitettük.* Különösen jó eredmény, hogy a tehervonatok átlagos terhelésében 952 tonnát értünk el, ami csaknem 150 tonnával haladja meg igazgatóságunk előirányzatát. 23 tonnás kocsikihasználásra tettünk felajánlást és az eredmény: *25,6 tonna.* A szállító felekkel való szoros együttműködés eredményeként *naponta 8—9 irányvonatunk indult.* Szeretném kiemelni, hogy a kilenc hónap alatt indított irányvonataink közül 871 rakodással képzett vonat volt.

A nők dicsérete

— Véleménye szerint minek köszönhetők ezek az eredmények? — kérdeztük.

— Dolgozóink tervszerű és fegyelmezett munkájának, a jól szervezett és értékelt munkaversenynek, melyhez a mozgalmi szervek, különösen szakszervezeti aktivistáink igen sok segitséget nyújtottak. Ugy latom, a negyedik negyedévben is megvannak a lehetőségeink az élüzem követelmények teljesítésére. Szeretném kiemelni, hogy talán az ország egyetlen vasútállomásán sem dolgozik annyi nő, mint nálunk. Létszámunk 30,7 százalékát adják a lányok, asszonyok. A nők számára egyébként szokatlan munkakörökben is jól megállják a helyüket. *Igazán nem panaszkodhatunk például a nyolc női váltóőrünkre.* Munkábaállitásuk nélkül aligha sikerült volna megoldanunk létszám gondjainkat.

Ugyanigy vélekedik a nők munkájáról a szakszervezeti bizottság titkára: *Tóth Lajos* szállítmányozási vezető is.

— Szerencsés megoldás a nők alkalmazása — mondta. *— Kereskedelmi szolgálatunknál a fuvardijszámfejtésben a tavalyi 1,37-ről az idén 1,15-re csökkentették nődolgozóink a hibaszázalékot.* A vasmüben szolgálatot teljesitő raktárnokaink 80 százaléka nő és fiatal vasutas. Sok export feladással dolgoznak. de munkájuk ma már kifogástalan.

— Erdemes volt gondosan megszervezni a kongresszusi versenyt — állapította meg a szakszervezeti bizottság titkára. — *Ennek keretében 3 forgalmi és ugyanennyi kereskedelmi brigád versenyez a szocialista cim elnyeréséért.* Havonta értékelik eredményeiket. A forgalmi brigádok közül eddig a KISZ-brigád volt a legjobb: *7 alkalommal végzett az első helyen. Nyerges Aladár* forgalmista és *Kiss Sándor* kocsimester vezeti ezt a brigádot. A kereskedelmi szolgálatnál a Kossuth brigád a legeredményesebb. Vezetőjük *Palkó András* áruirányító. Bizalmijuk, *Gila Jánosné*, példás szorgalommal vezeti a brigád naplóját.

A fűtőház az év első kilenc hónapjában méltó partnere volt az állomásnak. Ők is rendre túlteljesitették az élüzem követelményeket. *100 etkm tervüket 112,7 százalékra teljesitették.* A felhasználásra tervezett szénmennyiség 8 százalékát megtakarították és a vontatási önköltséget 6,5 százalékkal csökkentették. Utazó személyzetük leterhelése nem haladta meg a havi 240 szolgálati orát.

Panaszkodnak a fűtőház vezetői

A sok jó eredmény ellenére mégis panaszkodtak a fűtőház vezetői.

— Fél, hogy ugyanúgy járunk mint tavaly — mondta *Teimel Ferenc* fűtőházfőnök. *— Mozdonyjavító szocialista műhelyünk és 23 szocialista brigádunk által az év háromnegyed részében elért jó eredményeket lerontják a negyedik negyedévi kiesések, melyekről nem tehetünk. Sajnos ezzel az egész Dunaújváros csomópontot elüthetjük az élüzem cím reményétől is.*

Talán most rosszul dolgoznak? Lanyhult volna a fűtőháziak lelkesedése?

Erről szó sincs! Viszont az történt, hogy *terven kiüli feladatokat kaptak,* olyanokat, amelyek a már elért teljesítménytöbbleteiket gyorsan felemésztik. *Október óta egy 411-es tartalékot kellett adniuk Sárbogárdra. Gépeik továbbitják az üres kocsikkal futó 6166, 6170 és 6172 számú szerelvényeket és néhány más, kisterhelésű vonatot.* Mindezzel a dombóvári fűtőházat segítik ki, akik viszont Nagykanizsának segítenek az őszi forgalom dandárjában. Szükséges ez, nem is jelentene problémát, ha negyedik negyedévi tervüket a kapott feladatnak megfelelően módosítanák.

A dunaújvárosi csomópont vezetői joggal aggódnak. Ezt az aggodalmat a felsőbb szerveknek kell eloszlatni.

Lőrincz János

Marathoni építkezés

Három éve húzódik a békéscsabai fűtőház átépítése, az állomáson kevesebb a gond a tél küszöbén

A békéscsabai fűtőház vezetőit, *Vándor Pál* fűtőházfőnököt, *Sarkadi Mihály* párttitkárt és *Kocsmáros Ferenc* szb-titkárt nem valami rózsás hangulatban találtuk. Bosszúságuk oka: *a fűtőház átépítésének elhúzódása.* A többször módosított határidő ellenére még ebben az évben sem fejeződik be az építkezés. Ami pedig most a tél beállta előtt nagyon kellemetlenül érinti őket, az a kazánház ügye.

— *Bosszantó az is* — mondja a fűtőházfőnök —, *hogy a kazánház átadásáról már 3 héttel ezelőtt hírt adott egyik országos napilapunk, az igazság pedig az, hogy a kazánház kéményének alapját még csak most rakják, a kazánok szereléséről pedig semmi hír. Teljesen érthető, ha zúgolódnak a munkások. Panaszaikkal, véleményükkel kihez fordulhatnak, mint hozzánk, vezetőkhöz. Mi pedig tehetetlenek vagyunk.*

630 munkás gondja

— Ezek szerint ebben az évben az új kazán nem üzemelhet?

— *Véleményünk szerint nem* — veszi át a szót a párttitkár. — *Ha csak valami csoda nem történik.* De mi marxisták csodákban nem hiszünk. Sajnos bele kell törődnünk ebbe a kellemetlen helyzetbe. *Csak azt nem értem, mire jó az a sok irka-firka, szerződés meg miegymás?* Legutóbb ez év júniusában a KPM I/6. szakosztályán jegyzőkönyvileg rögzítettük, hogy a *Szentesi Építési Főnökség* a hideg beállta előtt átadja a kazánházat. A papír megvan, alá is írták nagyon sokan, de attól dolgozóink, s különösen *a motorüzem dolgozói még fáznak,* ha hűvösre fordul az idő.

— *A kazánház építése, üzemelése érinti a szociális létesítményeinket is* — kapcsolódik a beszélgetésbe az szbtitkár. — *Nem tudjuk kellően fűteni a vontatási laktanyát, az irodákat, a fürdőket, mosdókat, nem tudunk meleg vizet adni és a motorüzemben hidegben kell dolgozni az embereknek. Semmi fűtési lehetőségünk nincs. Csak azok próbálnak meg egyszer is minusz 10 fokban a motorszerelést, akik miatt már harmadik éve húzódik a rekonstrukció. Azt hiszem, ők is könyörögnének egy kis melegért.*

Érthető a bosszúság, s egyet is értünk a békéscsabai fűtőház vezetőjével, hiszen *630 embert érint a rekonstrukció,* 630 ember gondja az ő gondjuk.

A nehézségek ellenére is helytállnak

A békéscsabai fűtőház dolgozói a nehézségek ellenére is becsülettel helytállnak. Csak néhány adat a háromnegyed év munkájáról: a gazdaságos mozdonyfelhasználási tervet 99,52, a gazdaságos motorkocsi felhasználását pedig 121,64 százalékra, az időszakos mozdonyjavítási tervüket 100 százalékra, a kocsijavítási tervüket 107,54 százalékra teljesítették. Munkájukkal tehát ismételten bizonyítottak. Mindezért azonban várnak is valamit.

A beszélgetés során szó esett még az utazószemélyzet távolléti óráiról is. A fűtőház vezetői határozottan kijelentették: *300 órán túli távolléti időt nem engedélyeznek. Érthető, hiszen volt olyan, hogy csak a tengelyen töltött idő 301 óra volt, a távollét ennél jóval magasabb.*

Meg kell szüntetni a felesleges utazgatásokat. Nevetséges ugyanis, hogy a békéscsabai mozdonyvezetők Szolnokon kezdenek, a szolnokiak pedig Békéscsabán. *Tervszerűbb irányítással, jobb szervezéssel ezen segíteni lehet és kell is.*

A szakszervezet központi vezetőségének is az az állásfoglalása, hogy a felesleges utazgatásokat meg kell szüntetni, mert ez az egyénnek s a népgazdaságnak egyaránt káros.

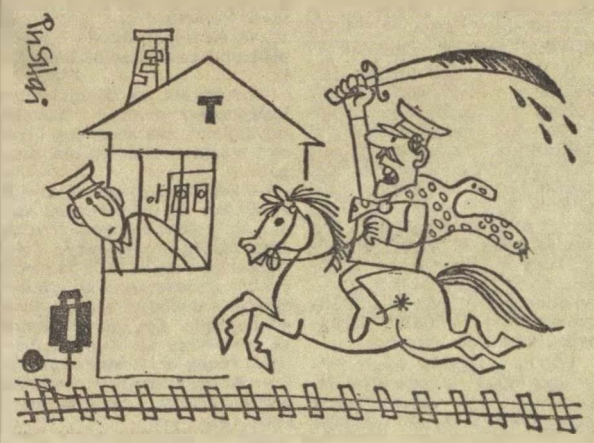
A tél beállta előtt tehát *nem éppen kedvező a békéscsabai fűtőház helyzete,* hiszen az említett körülmények nehezítik munkájukat. A hideg időig sok idő már nincs, de addig is tenni kellene valamit.

Az állomáson is akad tennivaló

Az állomáson valamivel kedvezőbb a helyzet. Mint *Molnár Gábor* állomásfőnök elmondotta, a védőruhák rendben vannak, fűtési gondjaik nincsenek, melegedőhelyekről gondoskodtak és remélik, a védőitallal sem lesz baj. *Ami pillanatnyilag gondot jelent, az a rakterület. Még a tél előtt szeretnék felújítani, mert ha beköszönt az esős ősz, sár és latyak lesz minden. Az építkezési keret, az 1 600 000 forint rendelkezésükre áll, csak kivitelező nincs.* Elkezdték a peronok betonozását is. De mert nem kapnak előregyártott betonelemet, le kellett állniuk a munkával. Ez pedig olyan veszélyt rejt, hogy *a rossz idő beálltával a sár és a víz rövidzárlatot okoz a biztosítóberendezésben.* Volt már rá példa.

Egyértelműen tehát az állomáson sem mondhatják el, hogy minden rendben van. A téli felkészülés ott sem tökéletes. Ahhoz, hogy a békéscsabai csomópont vezetői nyugodtan nézhessenek a közelgő tél elé, segítségre van szükségük.

(szerényi)



— Ébredjetek! Itt a tél!

(Pusztai Pál rajza)

Épül Hegyeshalomban a rendezőpályaudvar felvételi épülete

Hegyeshalom határállomáson a határforgalommal kapcsolatos rendezőpályaudvari feladatok elvégzéséhez szükséges épület *már nem felelt meg a követelményeknek.* Az új épület építési munkája ebben az évben elkezdődött.

Az új épület a háborúban megsemmisült rendezői felvételi épület helyén létesül. A szolgálati helyek olyan jellegűek, hogy az ott dolgozók szoros kapcsolatot tarthatnak a rendezőpályaudvar vágányai között szolgálatot teljesítőkkel.

Az épületben a MÁV dolgozóin kívül az osztrák vasúti kirendeltséget, a magyar és osztrák vámszolgálat dolgozóit, az osztrák és magyar állat- és növényegészségügyi szolgálatot is elhelyezik.

Az épületet a jövő évben adják át rendeltetésének.

Mérlegen a háromnegyed év baleseti helyzete

Kétszeresére emelkedett a csonkulásos balesetek száma

A vasút személyi balesetei tovább csökkentek. Ez köszönhető annak az eredményes munkának is, amit az ötéves jubileumához érkező munkavédelmi őrhálózat sokezernyi munkása kifejtett.

Ez év első kilenc hónapjában

236-tal volt kevesebb a 3 napon túl gyógyuló, 1-gyel pedig a halálos balesetek száma,

ugyanakkor 7457-tel csökkentek a kiesett munkanapok is. Ezzel szemben a múlt év azonos időszakához viszonyítva több mint *a kétszeresére — 11-ről 24-re — emelkedtek a csonkulásos balesetek.*

A súlyos kategóriájú halálos és csonkulásos balesetek továbbra is az igazgatóságok alá tartozó végrehajtó szolgálat területén történnek. *Szembetűnő a forgalmi szakszolgálatnál kialakult helyzet.* A tavalyihoz viszonyítva, a halálos balesetek száma eggyel ugyan csökkent, de még így is 18 forgalmi dolgozó vesztette életét.

A forgalmi szakszolgálatnál bekövetkezett halálos balesetek közül 5 esetben vezető, illetve irányító dolgozó, *2 forgalmi szolgálattevő és 3 vonatvezető vesztette életét. 6 vonatkísérő, illetve kocsirendező, 4 váltótisztító, váltókezelő és váltóőr halt meg.*

A vizsgálatok szinte kivétel nélkül továbbra is

a legelemibb biztonsági szabályok, előírások megszegését

állapították meg.

A vontatási szakszolgálatnál történt a legtöbb súlyos baleset. *Tíz ember meghalt, s a csonkulásos balesetek száma 1-ről 3-ra emelkedett.* Az ok itt is a figyelmetlenség, ittasság.

A meggondolatlan, figyelmetlenség alól a pályafenntartási szakszolgálat dolgozói sem mentesek. E területen a súlyos esetek száma lényegileg azonos a múlt évivel, azonban *a 9 halálos és 3 csonkulásos baleset indokolatlanul magas,* főként, ha az előfordulások okát vizsgáljuk. Október hónapban 2 kőműves védőöv hiánya miatt vesztette életét. *Molnár Lajos* előmunkás, *Tóth László* pályamunkás, *Göröcs Béla* pályamester, tvg-vel, illetve kiskocsival történő közlekedés áldozatai lettek. Többször felhívtuk a figyelmet a pályafenntartási kiskocsik közlekedésére vonatkozó forgalmi utasításokra. A vágányok között végzett munka közben ütötték el Szajol állomáson *Szöllősi József* vonalgondozót, Dunakeszi és Göd állomások között *Oravecz Pál* pályamunkást, Boba és Celldömölk között *Szabó Sándor* pályamunkást, Vámosgyörkön *Medve János* vonalbejáróőrt. Valamennyi baleset fényes nappal történt.

A pályán dolgozók biztonsága érdekében

komoly és hatékony intézkedésre van szükség valamennyi szakszolgálatnál.

Ezt a célt szolgálja az úgynevezett sárga mellények viselése.

Két igazgatóságról feltétlen említést kell tenni. Továbbra is igen *kedvezőtlenül alakul a budapesti igazgatóság halálos baleseteinek száma.* A vizsgált időszak viszonylatában a halálos balesetek 12-ről 21-re, a csonkulásos balesetek 1-ről 7-re emelkedtek. Súlyosbítja a helyzetet, hogy a budapesti igazgatóságnál történt halálos balesetek száma *több mint 50 százaléka az egész vasútnál előfordult baleseteknek.*

Legkedvezőbb a debreceni igazgatóság baleseti statisztikája, *mert a halálos balesetek száma 12-ről 4-re csökkent.* A debreceni igazgatóság szakvonali és szakszervezeti szervei ez évben igen szívós és következetes harcot folytattak a lazaságok, fegyelmezetlenségek ellen. Az eredmény nem maradt el.

A KPM I/8. szakosztálya is felismerte a helyzet tarthatatlanságát és *az egész vasútra kiterjedő hatékony intézkedéssel kívánja elejét venni a baleseti helyzet további romlásának.* Még e hónapban valamennyi szolgálati hely vezetői, szakszervezeti vezetői és munkavédelmi szakemberei számára csomópontonként szervezett eligazító értekezleten kívánják értékelni a szakszolgálat munkavédelmi és baleseti helyzetét. A többi szakszolgálat, de a budapesti igazgatóság is helyesen tenné, ha mielőbbi beavatkozással még most a téli, zord idő beállta előtt hasonló intézkedéseket hozna.

Berta István,
a Munkavédelmi Felügyelőség vezetője

Baseti krónika

Nyékládháza állomás felvételi épületének felújítási munkálatainál október 14-én *halálos üzemi balesetet* szenvedett Sebestyén Imre kőműves. Nevezett egy kibontott tetőszerkezeti gerenda ledobásakor egyensúlyát veszítette és mintegy 4 méter magasról lezuhant. A munkához az egyébként rendelkezésre álló egyéni védőfelszerelést (védőövet) nem alkalmazták és a bontás semmi előírásoknak megfelelően történt.

★

Október 16-án Makó-Újváros állomáson a 8492 sz. vonattal történt tolatásnál mindkét lábán csonkulásos balesetet szenvedett Minyó Pál vonatkísérő. Nevezett menetközben a mozdony alsó lépcsőjéről lecsúszott, és lába a mozdony kereke alá került.

★

Október 21-én *Cece* és *Vajta* állomások között szabványárok tisztítása közben *felrobbant egy háborús lövedék gyújtó szerkezete.* A robbanás következtében *Fülöp János* fiatalkorú (17 éves) segédmunkás súlyos kézcsonkulásos, *Salamon István* hasonló korú munkatársa *könnyebb sérülést szenvedett.* A sérüléseket az idézte elő, hogy a szabványárok közelében talált gyújtószerkezetet *Fülöp János kéziszerszámával ütögetni kezdte.*

★

Október 21-én Solt állomás építkezésénél Bor Lajos ács a tetőszerkezet zsaluzása közben 3 méter magasról lezuhant és meghalt. A balesetet ez esetben is — ugyanúgy mint Nyékládházán — a védőöv hiánya okozta.

Október 24-én Rákosrendező állomáson végzett tolatás közben halálos üzemi balesetet szenvedett Zakar János tolatásvezető. Nevezett egyenes testtartással lépett a kocsik közé.

★

Október 28-án *Mezőkövesd* és *Zsórifürdő* megállóhely között a 407/b. sz. próbavonat villamosmozdonyának *lépcsőjéről lezuhant és meghalt Csikós Jenő 43 éves műszaki intéző, a miskolci fűtőház villamos-mozdony reszortosa.* A vizsgálat megállapítása szerint a balesetet az idézte elő, hogy nevezett egy Ganz-MÁVAG gyári szerelővel együtt Mezőkövesd állomásról történt menesztés után, a már mozgó villamosmozdony hátsó állásához vezető felhágcsóra kapaszkodott. A bejárati ajtót azonban zárva találták. Az időközben 110 kilométeres sebességre felgyorsult szerelvény alsó lépcsőjéről Csikós Jenő lezuhant.

★

A hatvan szertárfőnökség létszámába tartozó *Farkas István* 50 éves csillés október 31-én *halálos üzemi balesetet szenvedett.* A vizsgálat eddigi megállapítása szerint nevezett és négy munkatársa egy rakott Ky kocsit csuklós kocsitolóval szándékoztak a kirakási helyre beállítani. A kocsit a sínillesztésről kellett elmozdítaniuk, amely azonban elsárosodás miatt erősen süllyedt, emiatt a kocsi eredeti helyére kezdett visszagurulni. *Nevezett a kocsitolóval kívánta a gurulást megakadályozni, melynek karja felvágódva halálos ütést mért jobb halántékára.*

Másfél hónappal az évzárás előtt

Kongresszusi munkasikerek Veszprém-Külsőn

A székesfehérvár—celldömölki fővonal forgalmában *Veszprém-külső olyan, mint az érszűkület.* Csak nehéz, fáradtságos munkával tudja átbocsátani a szűk „testen" a szerelvényeket.

Az állomás mégis eredményesen oldja meg feladatait. Erről tanúskodik a forgalmi iroda 11 oklevele. S most, két hónappal az évzárás előtt ismét jó eredményekkel büszkélkedhetnek.

Vallomások a munkáról

Gerecs Imre főtiszt, rendelkező forgalmi szolgálattevő, KISZ-ifjúsági brigádvezető a következőket mondja:

— *Már az év elején elhatároztuk, hogy az élüzemszintet továbbra is tartjuk. Kongresszusi vállalásunkat erre építettük. Valamennyien tudtuk, hogy az állomás korszerűtlensége mellett csak jó munkával tudjuk a feladatokat elvégezni.*

A személyvonatok menetrendszerűségét 97,56 százalékra, a tehervonatokét pedig 88,41, a tehervonatok átlagos terhelését pedig 103,89 százalékra teljesítették.

Csuka Pál intéző rendelkező forgalmi szolgálattevő vallja, hogy az emberek hozzáállása, helytállása ellensúlyozza az állomás korszerűtlenségét. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy mindenki tudása legjavát nyújtja.

Hasonlóan vélekednek a tolatásvezetők, kocsirendezők és váltóőrök is.

— *Szinte ki kell dekázni a vonatokat* — mondja *Ticz István* tolatásvezető. — *Előfogatás tolószolgálat mellett gyakran kell áttervezni a vonatösszeállítást.*

— Nem közömbös, hogy mikor indulunk meg a tartalékkal — mondja *Hantó Ferenc* tolatásvezető. — Pedig válogatnunk kell az üres kocsikat a dolomitos küldeményeknek.

Egy-egy szűkszavú vélemény. Mögötte ott található tartalomként a kocsitartózkodás 94,2, vagy a kocsikihasználás 102 százalékos teljesítése.

Sokan tanulnak Veszprém-külsőn. A szakvizsgák és vizsgák megszerzésén kívül *17-en járnak általános és középiskolákba,* öten egyetemi tanulmányaikat folytatják. A munkásakadémiának 29 hallgatója van.

Közös érdek

Simon Károly állomásfőnök-helyettes így vélekedik:

— *Minden terv megvalósítható, ha reálisak a feltételek. Ha akadnak is nehézségek, azok összefogással megoldhatók. Az irányvonatképzésre gondolok. A kezdeti zökkenők után ma már a dolomit 94,18 százalékát továbbítjuk irányvonatokkal.*

Nem véletlen, hogy Veszprém-külsőn *az első tíz hónapban jól dolgoztak.* Jó a kapcsolat a fűtőházfőnökséggel és más szolgálati ágakkal is. Hiszen közös érdek a csomópont jó munkája.

Másfél hónappal évzárás előtt is egyenletesen folyik a munka. *Nincs év végi hajrá. Nincs „ráverés".* Szívükkel és eszükkel már a télre gondolnak. Együtt néznek előre és együtt gondolnak vissza a tapasztalatokra is. Haladni azonban csak előre akarnak, és ennek rendelik alá összes energiájukat.

Szabó Béla

Nyilvános megyei bizottsági ülés Hatvan állomáson

Szakszervezetünk Heves megyei bizottsága Hatvan állomás kultúrtermében *nyilvános megyei bizottsági ülésen tárgyalta az állomás szakszervezeti bizottságának munkáját.* A megbeszélésen résztvettek a szakszervezeti bizalmiak is.

A szakszervezeti bizottság jelentése komoly eredményről adott számot. A dolgozókkal való jó kapcsolatot mutatja, hogy *az ez évi tagdíjfizetési tervet eddig 110 százalékra teljesítették,* s ez a bizalmiak jó munkáját is dicséri. A versenyszervező munkában is tevékenyen részt vesznek a bizalmiak és a műhelybizottságok. Az ő munkájuk eredménye is, hogy az állomáson 42 szocialista brigád mintegy 300 taggal vesz részt a kongresszusi versenyben.

A megnövekedett forgalom mellett a hatvaniak saját létszámból oldják meg *a hatvani és a selypi cukorgyár kiszolgálását.* S ezenkívül még nagyon sok hatvani vonatkísérőt Budapestre is vezényelnek. Ilyen körülmények között is becsülettel helytállnak.

A nyilvános megyebizottsági ülés foglalkozott a szállító vállalatok munkájával. MÁV-AKÖV komplexbrigádokkal és megállapították, hogy a komplexbrigádok működése óta jobb a kocsikihasználás, rövidülnek a fordulók.

Szücs Ferenc

Ahol közügy az ismeretterjesztés és ahol nem

Az ősz kezdetével a tantermek mellett benépesülnek a kultúrtermek, művelődési házak, szolgálati helyek előadótermei is. Kezdetét veszi a partoktatás, a szakszervezeti politikai iskolák munkája. A szakszervezeti bizottságok kultúrfelelősei, az üzemi népművelés munkásai pedig már hetek, hónapok óta szervezik, készítik elő a különböző szakismereti tanfolyamokat, előadássorozatokat.

Minden év új lehetőség arra, hogy újabb százak és ezrek gyarapíthassák ismereteiket.

Szakosított előadások

A Landler járműjavító pártvegrehajtóbizottsága 1960-ban a szakszervezeti munka sokoldalú ismerőjét, *Vereczkei Jánost* bízta meg az ismeretterjesztés megszervezésével. Még abban az évben négy munkatársával *tiz különböző tárgyu előadassorozatot hirdettek meg.* Az előadássorozatra a vártnál is többen, kétszázhúszan jelentkeztek.

Egy évvel később szakosították az előadásokat. Munkásakadémiát szerveztek természettudományi, általános műszaki, művészeti-irodalmi tagozatokkal. A szervező bizottság az üzemi dolgozók közül minden tagozat élére tagozattitkárt, a tagozatokra jelentkezők közül pedig bizalmit jelölt ki. *Az elmúlt 6 esztendőben évente átlagosan 450 résztvevője volt a munkásakadémiának.* 6 év alatt 405 előadás hangzott el és több mint 200 tudományos, művészeti, szakmai és nagysikerű játékfilmet forgattak a munkásakadémiák hallgatóinak.

Minden évben új tartalommal, új formákkal gazdagodik az ismeretterjesztés programja. *A korszerű villanymozdony és jövője. A színes televizió. A rakétatechnika* — hogy az előadáscímek közül csak néhányat említsek.

Az üzem 50 vezetője részére *lélektani tagozatot szerveztek.* Érdekes, sokoldalú és az új gazdasági mechanizmus jó szolgálója lesz a közgazdasági tagozat is. *Nyolcvannégy előadás és negyvennégy film* az ez évi program.

Társadalmi rangja lett a korszerű, tudományos ismeretterjesztésnek a Landler Jenő járműjavítóban. Évek óta jól bevált módszer az is, hogy a pártoktatás előkészítésével, a szakszervezeti politikai iskolákkal egyidőben szervezik a munkásakadémia hallgatóságát is.

Dögös ismeretterjesztés

A budapesti testvérvállalat munkásai az *Északi járműjavítóban* a termelés műszaki szervezetével, technológiájával, korszerűségében jóval megelőzték a rákospalotaiakat. *Joggal hihetné bárki, hogy az előzés mindenben megtörtént.* Az Északi dolgozóinak van korszerű üzemük, de nincs megfelelő a korszerű ismeretek terjesztésére alkalmas üzemi fórumjuk.

A múlt évben kezdeményezett munkásakadémia elszigetelt maradt. *Mindössze ötvenen iratkoztak be, de ennél is kevesebben látogatták az előadásokat.* A műszaki munkásakadémia 313 jelentkezővel indult, de ezt is csupán 180-an fejezték be. Az üzemi népművelés munkásai csakúgy mint a *„Törekvés" Művelődési Ház* vezetői egyaránt magukrahagyatottságról panaszkodnak. A Művelődési Házban októberben készítettek ugyan hét tagozatra tématervet, de nem vették figyelembe a munkások érdeklődési körét.

A szakszervezeti bizottság a múlt év októberében tárgyalta a párt ideológiai irányelveiből adódó üzemi feladatokat. Az általános elveken túl *konkrét tartalmi, szervezeti, módszertani intézkedésekre akkor sem, azóta sem került sor.* A szakszervezetben dolgozó kommunisták az üzemi pártbizottságtól sem kaptak megfelelő konkrét feladatokat. A KISZ-oktatáson kívül az ifjúság részére nincs megfelelő tartalmú ismeretterjesztés. Az üzem egyik ifjúsági vezetője *fáradtnak, ellustultnak tartja a fiatalok jó részét. Az ifjúság tettei, érdeklődése racáfolnak e nézetre.*

Hol a hiba?

De mégis hol a hiba? Érdektelenek lennének a korszerű javítóműhely munkásai az új és tudományos ismeretek iránt? Talán a műszaki szervezettségben, a termelés korszerűségében beállott változás megoldott minden szükséges tudati változást? Érdemes szemügyre venni néhány adalékot arra, hogy nem a munkásokban van a hiba, a közöny.

Egy múlt évi felmérés szerint a háromezer feletti járműjavító műhelyben ezerhatszázan olvassák naponta a *Népszabadságot*, a *Népszavát* és több, mint kétszázan a *Magyar Nemzetet.* A bizalmiak 23 százaléka ezek egyikét sem olvassa. A *Magyar Vasutasnak* is csak közel háromszázötven előfizetője van.

Évekkel ezelőtt a Művelődési Házban *egy-egy jó ismeretterjesztő előadásnal: 150-200 hallgatója volt, ma alig 40-50.* Amikor lezárták az üzemből a Művelődési Házba vezető közvetlen kaput, a Művelődési Ház könyvtárának olvasottsága hetek alatt töredékére csökkent.

A népművelési munkások által szorgalmazott főkapu melletti könyvtárnyitásra hosszú idő után ez év első felében sor került. *Az első hat kölcsönzőnapon 130, egy hónap múlva 400, fél év alatt pedig 700 új kölcsönzője lett a könyvtárnak.* A mai irodalom mellett a műszaki és mezőgazdasági irodalom a legkeresettebb. E század történelmi irodalmi termékei pedig csak előjegyzésre kaphatók. Ugyanígy a természettudományi ismeretterjesztő művek is. *Hiányzik a korszerű alapfokú műszaki irodalom.* Kevés a könyvtár 17 000 forintos évi költségvetése.

A vállalat dolgozóinak közel egyharmada *30 évnél fiatalabb.* Négyszáz KISZ-tag mellett az ipari tanulókon kívül *ötszáz fiatal szakszervezeti* tag van. KISZ politikai iskolán és állami oktatásban a fiataloknak 40 százléka vesz részt, de szervezett ismeretgyarapítási program nélküli van több, mint ötszáz fiatal.

Az üzem dolgozóinak egyharmada a szocialista brigádmozgalom részvevője. *Kulturális vállalásaikból saját hibájukon kívül csak a szándékuk sugárzik,* de hiányzik a műveltségben előrelépésük következő állomásához vezető konkrét tartalmi vállalás.

Van az üzem munkásaiban nemes buzgalom és igény az előrehaladásra. Hiányzik azonban a sokoldalú igény részletes ismerete és kielégítésének változatos tartalmi szervezete.

Kovács János

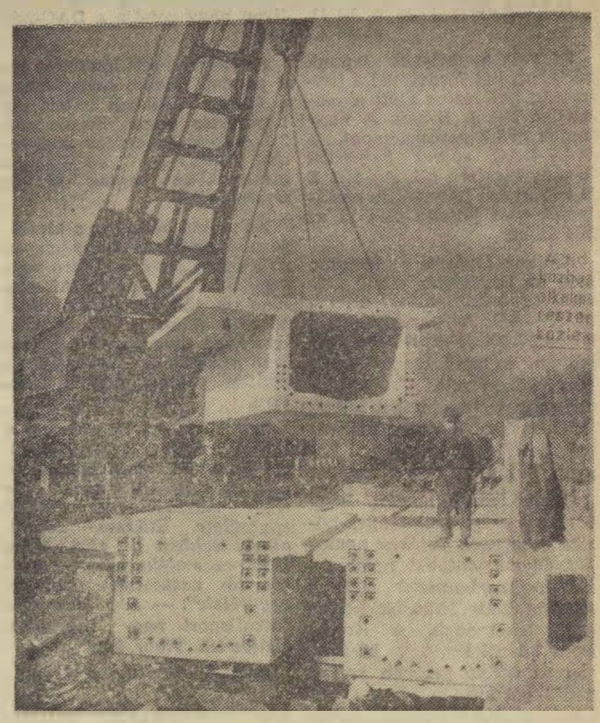
ÉPÜL AZ ELSŐ FESZÍTETT BETON VASÚTI HÍD

A *Kisterenye—Kálkápolna* közötti vonalon *Recsk—Parádfürdő* állomás mellett, a Tarna fölött épül az ország első feszített beton vasúti hídja.

A 18 méter hosszú vasbeton félszerkezet hossz- és keresztirányban összesen hat darabra osztva a MÁV Hídépítési Főnökség budapesti telepén előregyártva készült. *A két középső 9 méter hosszú elem súlya egyenként 35 tonna, míg a négy 4,5 méter hosszú végelem mindegyike 24—24 tonna.*

Az elemek betonozása előtt a feszített hidak betonjánál megkívánt nagy szilárdság biztosítása végett a készítendő beton összetételét és a bedolgozás technológiáját tervszerű vizsgálatokkal és sorozatos kísérletekkel állapították meg. *Gondos vizsgálatnal: vetették alá az előre gyártott elemek feszítésénél alkalmazott nagy szilárdságú acélhuzalokat is.*

Az előre gyártott elemeket megszilárdulásuk után *vasúton szállitották a helyszínre.* és az építés alatti forgalom lebonyolítására szolgáló elkerülő provizóriumról vasúti daruval emelték helyükre. A feszítő acélhuzalok befűzése és az elemek terv szerinti helyzetének pontos beállítása után elkészítették az egyes elemek közöttj kiegyenlítő betonrétet. A szigetelés elkészítése és a pálya átvezetése után az ország első feszített beton vasúti hídját még ez év decemberében átadják a forgalomnak.



Daru segítségével emelik helyére a feszített betonhíd egyik előregyártott elemét.

A vezetés feladata:

a szolgálati ágak közötti tervszerűbb együttműködés biztosítása

Október 25-én tartották a negyedik negyedévi műszaki konferenciát a pécsi igazgatóságon. A mozgalmi és szakvonali vezetőket *dr. Szabó Tibor* igazgató táj koztatta.

A személyszállítás csúcsforgalmi időszaka volt a harmadik negyedév, amikor *2 százalékkal több utas elszállítására kellett gondoskodni, mint a múlt nyáron.* Az év eleje óta 28,5 millió fizető utas vette igénybe a pécsi igazgatóság személyszállító vonatait. A nyáron tovább növekedett a nemzetközi személyforgalom különösen az Adria, illetve a Balaton irányában. A menetrendszerű vonatokon felül 77 *pár csehszlovák különvonat vitte utasait Gyékényesen át a jugoszláv tengerpartra.* Jól bevált az első ízben közlekedtetett *Bécs—Bp. Kelenföld—Siófok* közötti gyorsvonatpár, melyben közvetlen dortmundi és hamburgi kocsik is voltak.

A nyári személyforgalmat megfelelő szervezéssel lényegében zavartalanul sikerült lebonyolítani,

bár új kocsikat nem kapott az igazgatóság és a régiek közül 46 leselejtezésre került.

Új kezdeményezést jelentettek az igazgatóság területén a *Bp. Déli—Dunaújváros* között közlekedő irányváltós ingavonatok. A személyforgalom területén most a téli felkészülés a legfontosabb követelmény, hogy a kocsik mindenben megfeleljenek a kulturált utazás feltételeinek.

Az árufuvarozás eredményei is biztatóak. A harmadik negyedévben *a bázishoz képest 120 ezer tonnával, a tervezettnél 38 ezer tonnával több árut fuvaroztak a pécsi vasutasok.* Az év eleje óta elért áruszállítási teljesítményük 10,2 millió tonna. Ez 3,9 százalékkal múlja felül a bázis időszakban elért eredményt és 1,6 százalékkal az idei előirányzatot.

A munkaverseny eredményeit értékelve rámutatott a beszámoló arra, hogy *a tehervonatok átlagos terhelésében lemaradás van.*

Szeptemberben a 805 tonnás tervszámot csak 794 tonnára teljesítette az igazgatóság.

Az átlagos terhelés növelése döntő feladat, mert sok vonatkozásban javítaná az üzemvitelt. Szeptemberben a tehervonatok 79,21 százaléka közlekedett menetrendszerűen, az igazgatósági versenyben ez sem kielégítő eredmény. *A tehervonatok utazási sebessége több mint 10 százalékkal alacsonyabb a tervezettnél és 7 százalékkal alacsonyabb a tavalyi 13,97 km/óra értéknél.* Különösen az irány- és közvetlen tehervonatok futásában mutatkozik lemaradás. Ugyancsak jelentős visszaesés tapasztalható az idegen kocsik átlagos tartózkodási idejének csökkentésére tett felajánlásnál.

A tavalyi 22,38 óráról 26,5 órára növekedett az idegen kocsik átlagos tartózkodása.

Ez azért is indokolatlan, mert a belső kocsiellátottság jóval kedvezőbb a tavalyinál, így kevésbé szükséges az idegen kocsik igénybevétele.

A vezetés legfőbb feladata a negyedik negyedévben, hogy a szolgálati ágak között tervszerűbb együttműködést biztosítson. Csökkenteni kell a forgalmi és vontatási utazó személyzet leterhelését. *A vontatásnál júliusban és augusztusban az egy főre jutó távollét meghaladta a 300 órát, a szolgálati idő pedig a 280 órát.* A tehervonatok átlagos terhelésének és utazási sebességének növelése, a menetrendszerűség javítása mind olyan tényezők, melyek a szolgálati és a távolléti órák csökkentése irányában hatnak. De nélkülözhetetlenek a vonóerő gazdaságosabb felhasználása szempontjából is.

A műszaki konferencia beszámolóját őszinte, a helyzetet sokoldalúan elemző vita követte.

L. J.

Budapesten tanácskozott az OSZZSD VII. Bizottsága

1966. október 18—29-e között tartotta Budapesten évi tanácskozását az OSZZSD VII. Bizottsága. A bizottsági ülés a biztosító és hírközlő berendezések üzemi előfeltételeinek és egységes műszaki követelményeinek kialakításával foglalkozott. Az értekezleten részt vett: *Bulgária, Magyarország, NDK, Lengyelország, Csehszlovákia, Szovjetunió, Románia,* néhány napra az UIC képviselője is.

Az értekezleten megtárgyaltak az egységes nemzetközi vasúti telefon- és távgépiróhálózat kialakitását és közös alapelveken történő automatizálását. Ez elsősorban az OPW, a szocialista országok közös kocsigazdálkodásának megjavítása érdekében történik.

A budapesti tanácskozáson egységes követelményeket dolgoztak ki és fogadtak el. A jövőben ennek alapján végzik az új biztosító berendezések tervezését. Eredményes munkát végeztek a szigetelt sín áramkörök tervezésénél, amely egyben a a tagvasutak egységes vonatbefolyásoló és mozdonysátor-jelző berendezései kialakításának is alapja.

Napirenden szerepelt a *közút és vasút szintbeni kereszteződésének biztositása.* Erre nézve már volt korábbi, az OSZZSD által elfogadott ajánlás a berendezések kialakítására. *Néhány országban csak akkor ad a berendezés villogó vörös fényt, ha vonat várható.* Nálunk ha vonat nem várható, zöld fényt ad a berendezés, és csak akkor vált villogó vörösre, ha vonat közeledik. Ez a megoldás jobban szolgálja az áthaladás biztonságát.

A tárgyalások közben *a delegátusok részére több szakmai bemutatót szerveztek.* A többi között megtekintették a miskolci csomópont új biztosító berendezését, és látogatást tettek a vasúti biztosító berendezéseket és sok csatornás átviteli rendszereket gyártó Telefongyárban is.

B. I.

Példás tisztaság

Boba és *Sümeg* állomásokon naponta sok utas fordul meg. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy a nagy forgalmú állomásokat nehéz rendben, tisztán tartani. Az említett két állomás, úgy látszik, kivétel ez alól, mert, mind a két helyen példás a tisztaság. Még az ablakok is ragyognak. A két állomás takarítónője, *Csuka Erzsébet* és *Brauschek Ferencné* dicséretet érdemel.

Bognár Károly

Köszönet az intézkedésért

Az építési és pályafenntartási dolgozók közül soknak lakókocsi jut szálláshelyül. Az eddigi rendelkezések szerint ezért a szállásért is térítést kellett fizetni.

A szakszervezet közbenjárására a Vasúti Főosztály módosította ezt a rendelkezést, *és október 1-től a térítési díjat megszüntette.*

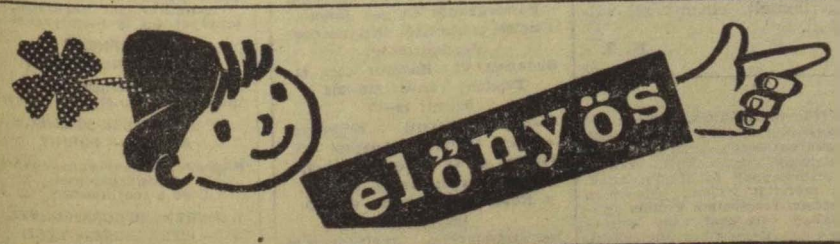
Foki István

Új magasépítmények a Balaton északi partján

A Balaton északi partján egyes állomások új magasépítményekkel bővülnek. *Csajágon* teljesen új helyen, a Székesfehérvár—Tapolca és a Veszprém—Lepsény közötti vonalak közös állomáson való egyesítésével létesült új felvételi épület. Az új állomás a nyári idény óta üzemben van.

A nyári idényre elkészült *az új káptalanfüredi felvételi épület is.* Jelenleg építés alatt van az új aszófői felvételi épület, amely az állomás vágányhálózatának bővítése folytán új helyen létesül.

Előkészületben van *Révfülöp, Dörgicse, Zánka-Kövecskál* felvételi épületeinek megépítése is.



az előfizetéses LOTTÓ szelvény!

1 szelvényt 1-szer tölt ki, 1 hónapig játszik vele
Feltétlen résztvesz a havi jutalomsorsoláson!

A szakadék szélén

16. MÁV-DAC 28 5 12 11
32:44 22

Ez volt a helyzet lapunk zártakor, két fordulóval a bajnokság befejezése előtt a labdarúgó NB I. B-ben. A nagy multú győri vasutascsapat, a MÁV-DAC *súlyos helyzetbe került, kiesésre áll.* Az NB I. B két utolsó helyezettje osztályozót sem játszva esik ki az NB II-be.

Amikor Győrött jártunk, még az Egyetértés elleni *„kiesési rangadó"* előtt állt a MÁV-DAC. A tartalékcsapat edzőmeccset játszott a salakos pályán, az első csapat pedig gőzfürdőben volt. *Csépkó János* pályagondnokkal a MÁV-DAC egykori kitűnő játékosával beszélgetünk arról, hogyan is jutott idáig a csapat?

Csépkó arról beszélt, hogy *balszerencsés körülmények között vesztettek értékes pontokat.* Olyan pontokat, amelyekkel, ha meglennének, akár a feljebbjutásért küzdők között is ott lehetnének. A Komló ellen 3:1-ről lett 3:3, Miskolcon az utolsó percben kapott döntő gól stb.

— *Hej* — sóhajtott fel — *ha 10 évvel fiatalabb és 10 kilóval könnyebb lennék, szívesen beszállnék segíteni a fiúknak!*

Ami azt illeti, a 10 évvel fiatalabb és 10 kilóval könnyebb Csépkó Jánosra bizony szükség is volna...

A MÁV-DAC pálya mellett, a Lenin liget gesztenyefái alatt gyerekek fociztak. Ha ezek felnőnek, talán nem lesz ilyen nagy gondja a DAC-nak sem.

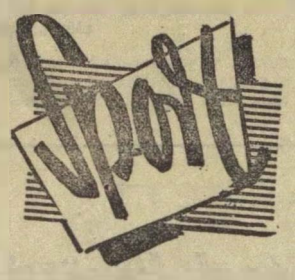
A Győrben tett látogatás óta a gondok tovább szaporodtak, a felhők sűrűbbek lettek. Az Egyetértés ellen Soroksárott 3:1 arányú vereséget szenvedett a MÁV-DAC, *majd utána otthonukban kaptak ki az Oroszlánytól.*

Az utóbbi hetekben a kiesésre álló csapatok szorgalmasan gyűjtötték *„az aranyatérő pontocskákat".* A MÁV-DAC-nak nem sikerült. Igy bentmaradása még akkor is bizonytalan lenne, ha megnyerné a hátralevő mérkőzést. Esetleges 24 ponttal, sajnos, még ki lehet esni.

Egy 1948. évi Sportévkönyv lapjait forgatva, a MÁV-DAC-ról ez a jellemzés olvasható: *„Ez az egyesült klub ma Győr második reprezentativ egyesülete. Stílusos csapat, amely sokban a régi nagy MTK-ra emlékeztet. A sportszerető vasutasok kedvenc egyesülete".* — A jellemzést a futballsport nagy rajongója, *Gallowich Tibor* írta.

Régi dicsőség, hová tűntél?

(vJ)



Egy tehetséges fiatal sportoló



Tégla Ferenc

Tégla Ferenc szegedi vasutas atléta neve lassanként országszerte ismert lesz. 1947-ben született Szegváron. 1962. május 11-én jelentkezett a *Szegedi VSE-nél* és már 1963-ban az országos serdülő diszkoszvető-bajnokságon első lett. Ettől kezdve állandó és egyenletes volt a fejlődése.

1966-ban országos ifjúsági bajnokságot nyert. Szeptemberben az *Ogyesszában* megrendezett ifjúsági *Európa-bajnokságon* 52,92 méteres eredményével első helyen végzett. Október 23-án Szegeden az országos atlétikai versenyen *56,32 méterrel a világ eddigi legjobb ifjúsági eredményét érte el.*

A fiatal atléta *Szentes állomáson* mint szocialista brigádtag, közmegelégedésre végzi szakvonali munkáját. A sportolás és a szakvonali munkája mellett sikeres gimnáziumi érettségi vizsgát tett.

Teljesítményéhez gratulálunk! Valamennyi sportszerető vasutas büszke eredményeire.

Sziládi Sándor

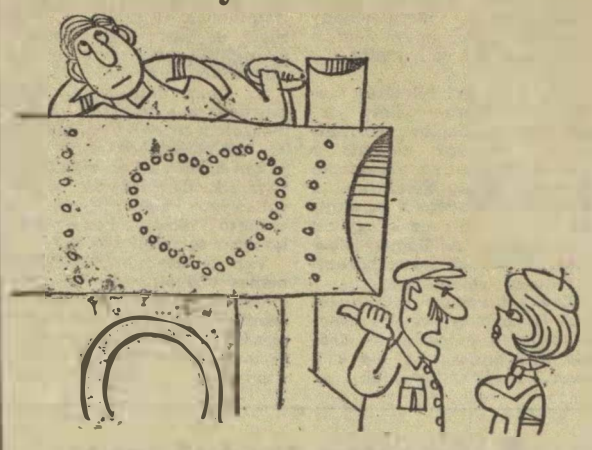
Téli könyvvásár, 1966

Mint minden évben, az idén is *a téli könyvvásár a magyarországi könyvkereskedelem egyik legjelentősebb akciója.* Mindenütt a világon, de különösen hazánkban kedves szokás, hogy az emberek karácsony táján könyvvel is megajándékozzák egymást. Ez a könyvkiadókra és a könyvterjesztőkre egyaránt nagy feladatokat ró. A kiadóknak egész évi munkájukról kell számot adni, hiszen a könyvesboltok választéka nemcsak a legújabb kiadványokat tartalmazza: *olyan könyveket kell megjelentetniük, amelyek gyermekeknek és felnőtteknek, fiataloknak és öregeknek egyaránt kedves ajándékként szolgálnak,* a könyvesboltoknak pedig el kell juttatniuk a könyveket a legkisebb tanyára, a legkisebb üzembe is, és gazdag választékkal kell várniuk a vásárlókat.

Az idei téli könyvvásáron *a kiadók 85 művet jelentettek meg, 1 millió példányban.* Ezenkívül az év utolsó negyedében mintegy 200 szépirodalmi és ismeretterjesztő mű jelenik meg, több mint 2 millió példányban. Ha ehhez hozzávesszük a könyvtárakban, a könyvesboltokban és a bizományosoknál rendelkezésre álló sok száz ajándékozásra alkalmas könyvet, elmondhatjuk, hogy karácsonyra az ország lakosságának minden rétege megtalálja a számára akár ajándéknak, akár olvasnivalónak alkalmas könyveket.

A könyvek több mint kétharmada már megjelent és biztosítva van, hogy a többi is rövidesen a boltokba kerül. *A téli könyvvásár 85 könyvéből 55 szépirodalmi és ifjúsági mű, közülük 5 verseskötet. A 30 szépprózai kiadvány közül 7 klasszikus és 23 mai író műve. Tíz ifjúsági könyv, 7 képes- és mesekönyv jelenik meg.* A klasszikus és modern szépirodalmi kiadványok mellett jelentős politikai könyvek, irodalomtudományi és esztétikai művek, érdekes szépművészeti kiadványok is vannak a téli könyvvásár újdonságai között.

Reménytelen szerelem



— **Mondjon már igent Icuka, különben nem leszünk készen határidőre.**

(Pusztai Pál rajza)

HÍREK

— **Ujabb felajánlást tettek a kongresszus tiszteletére a** debreceni járműjavító kazánkovács szocialista üzemrész dolgozói. A novemberre tervezett 10 kazánfővizsga helyett 11-et, s a 8 kazán főjavítás helyett 9-et vállaltak.

— **Jól sikerült légoltalmi gyakorlattal** zárták az idei évet a Rákosrendező góchoz tartozó üzemek és vállalatok. Az egységek jó felkészültségről, derekas helytállásról tettek tanúbizonyságot.

— **Új, különleges eljárással kerül helyére** Hidasnémeti és Szerencs között a most épülő Hernád-híd szerkezete. A hídelemeket nem a folyó fölött kapcsolják össze, hanem a parton, majd csörlővel húzzák a régi híd helyére. Ezzel a módszerrel jelentősen csökken az építési idő.

— **Nyugdíjasokat búcsúztattak** a békéscsabai pályafenntartási főnökségnél. Az öt idős dolgozót Keslyár Mihály szakszervezeti titkár köszöntötte, majd átadta a szakszervezet és a pártszervezet ajándékát.

— **Ünnepi műszakkal köszöntik a IX. pártkongresszust** Curticiben, a román—magyar szocialista brigádok. A magyar vasutasok kezdeményezésére a román vasutasok is csatlakoztak a versenyhez.

— **180 nyugdíjas vasutast köszöntöttek** a békéscsabai kultúrházban. Az ünnepi műsort a MÁV Leánynevelő Intézet tanulói adták. A „családi" összejövetelen megjelent Békés megye legidősebb vasutasa, a 98 éves Bányai János is.

— **A vasutas eszperantista fiatalok** a hagyományos nemzetközi sítáborozásukat az idei télen Ausztriában rendezik. A Salzburg melletti Krimmlben 10 ország 100 fiatalját várják.

— **Derekasan helytálltak a kongresszusi versenyben a** békéscsabai rakodási főnökség dolgozói. Az egy órára eső 21 mázsás terv szerinti súlyt 25,3 százalékkal túlteljesítették, az egy mázsára eső bérköltséget pedig 5 fillérrel csökkentették.

— **Állomásfőnöki értekezletet tartottak Szeged állomáson.** A 40 szolgálati főnök előtt Vajda Sándor, a szegedi igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályának helyettes vezetője ismertette azokat a feladatokat, amelyeket a vasútnak és a szegedi igazgatóság dolgozóinak még az év hátralevő részében el kell végezni.

— **A kongresszusi munkaverseny eredményeit értékelték** a vasutasszakszervezet Pest megyei bizottságának legutóbbi ülésén. Megállapították, hogy a verseny a szolgálati helyek többségénél eredményesen segítette az éves célkitűzések teljesítését.

— **Kultúr- és sportaktivák jutalmazása.** A szakszervezeti bizottságok mellett számos kultúr- és sportaktíva tevékenykedik. Társadalmi munkájukat szakszervezetünk központja is elismeri. Az elmúlt napokban Kellner István, a szakszervezet szervezési és nevelési osztályának vezetője az elnökség nevében mondott köszönetet munkájukért és tárgyi jutalomban részesített 23 kultúr- és 28 sportaktívát.

Vasutas súlyemelők ünneplése

A berlini súlyemelő világ- és Európa-bajnokságon részt vevő magyar válogatott csapatban *Tóth Géza*, a Szombathelyi Haladás, *Nagy Róbert* és *Bakos Károly* a Testvériség válogatott versenyzőinek személyében három vasutas sportoló vett részt. Mindhárom versenyző megállta a helyét. Tóth Géza Európa-bajnoki és világbajnoki aranyérmet szerzett. Nagy Róbert Európa-bajnoki bronzérmet szerzett és VB-negyedik lett. A fiatal Bakos Károly az Európa-bajnokságon ötödik, a világbajnoki mezőnyben pedig a hatodik helyen végzett.

A három kiváló vasutas sportolót november 8-án szakszervezetünk székházában ünnepelték. Az ünnepségen jelen volt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár, *Putnoki László*, a SZOT Testnevelési és Sportosztályának vezetője, és *Csutorka Lajos*, a Súlyemelő Szövetség elnöke.

A szakszervezet elnöksége nevében Szabó Antal főtitkár, méltatta a három vasutas sportoló nagyszerű helytállását, majd átadta a szót dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszternek, aki elismerő szavak kíséretében megjutalmazta a három válogatott versenyzőt.

Évadnyitó hangverseny

Az Északi Járműjavító ÜV *Törekvés Művelődési Házában* október 29-én az ezüstéremmel kitüntetett *pécsi MÁV Vegyes Kar*, a *„Törekvés" Kamara Kórusa*, a *Landler Jenő Járműjavító ÜV „Testvériség"* férfikara és a szakszervezet „Szocialista Kultúráért" jelvénnyel kitüntetett aranyérmes központi vegyeskara adott hangversenyt.

A műsor — Brahms, Haydn, Bartók, Kodály, Gastoldi, Regmort, Karai, Sugár és Tardos művek — széles szerzői skálája ellenére sem nyújtotta a jeles szerzők által kínált hangulatot, bár ennek tolmácsolására a kórusok erejéből futotta volna. *Az egyhangúság alól a pécsi vegyeskar és a központi kórus jelentett kivételt.*

A pécsi vegyeskar Gluck: Orfeus és Euridyke című operája nyitókarának előadásával a vasutas kórusok repertoárjában szinte egyedülálló előadásra vállalkozott, méltó színvonalon. *A szakszervezet központi vegyeskara változatos, a kórus művészi erejét sokoldalúan felcsillanó műsorával megérdemlő elismerést váltott ki a testvérkórusok és a hallgatóság előtt is.* A lelkes kóruskollektívák idei első őszi fellépése azonban a sikerek ellenére számos tanulsággal is szolgált a kórusok vezetői és fenntartó szakszervezeti szerveknek.

A műsor második részében *„Színes szőttes"* címmel a „Törekvés" népi táncegyüttes lépett színpadra Vujicsics—Manninger Gy: *Alföldi képek*, Jónás—Manninger M.: *Kalotaszegi legények*, Kühner Gy.—Kovács K.: *Üveges* és Albert T.—Manninger Gy.: *Cigánytánca* hangulatos ízelítőt adott az együttes műsorából, az együttes fejlődéséről. A *Radnóti Sándor* és *Jónás Mátyás* vezette népizenekar színvonalas közreműködése és önálló műsora, *Madarász Katalin, Gál Gabriella, Bojtor Imre* fellépése a nézők között megérdemelt elismerést váltott ki.

K. J.

A bemondó

A vidéki nagyállomáson megszólal a mikrofon recsegő hangja. A bemondó kedves tiszaháti tájszólással mondja németül, hogy honnan, hányadik vágányra, hánykor érkezik gyorsvonat.

Figyel egy tolmács nélküli német, majd ismétléskor, az achtungra, előveszi útiszótárát, s a „Pályaudvaron című fejezetnél a magyar mondatok között keresni kezdi az elhangzott szöveget.

Nem találta. Mérgesen becsapta a szótárt és tanácstalanul állt csomagjai mellett a Wiener Walzert várva.

F. K.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Foki István, Budapest; Bognár Károly, Tapolca; Sziládi Sándor, Szeged; Marosán Pál, Debrecen; Pintér Lajos, Vácrátót; Vas István, Rákosrendező. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Nagy Gyula, Mátészalka; Farkas János, Mezőtúr; Tóth János, Füzesabony; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Markos József, Zalaegerszeg; Kovács Béla, Celldömölk; Németh Gyula, Taszár: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

KERESZTREJTVÉNY

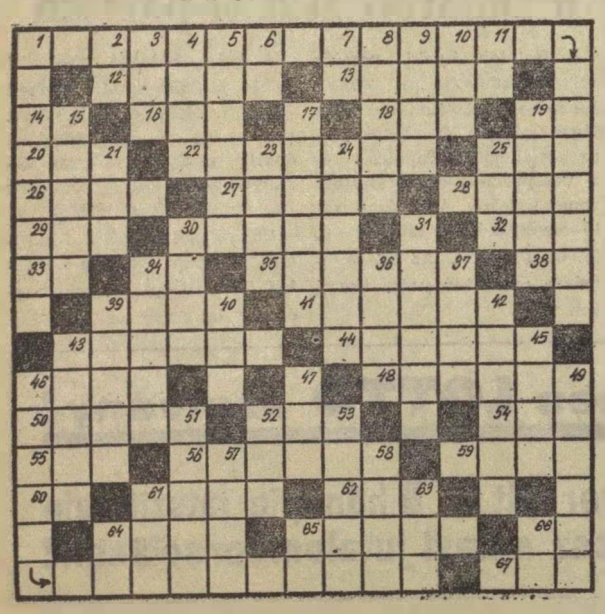
Vízszintes: 1. Az új gazdasági mechanizmus egyik politikai célkitűzése. (Folytatása a függ. 46-ban.) 12. Emelet, franciául. 13. Megnyúlt orrú antilopfajta. 14. Rádium vegyjele 16. Hitel a közepén. 18. Hangtalan lény. 19. Közép-európai Kupa. 20. A Duna mellékfolyója. 22. Az ős kanadai tó közül a legkisebbik. 25. Lakoma. 26. A folyó szegélye. 27. Fejér megyei községben. 28. Hosszú idő múltán. 29. Római 52. 30. Régi hadieszköz névelővel. 32. Ellenállás, duzzogás. 33. Kertet művel. 34. Téli csapadék. 35. Musztafa... egyiptomi államférfi. 38. Mutatószócska. 39. Japán kikötőváros Hondo szigetén. 41. Szellem, nemtő. 43. Indián törzsfőnök. 44. Kedvelt tésztaféle. 46. Szent, sértheletlen. 48. A japán főnemesi osztály. 1869-ig feudális urak. 50. A végén bonyolult! 52. Csapadék. 54. Boráról híres dunántúli község. 55. Francia összetételekben völgy. 56. Svéd egyetemi város. 59. Bauxit lelőhely. 60. Keresztül. 61. Örökös. 62. Fogyaszd az ételt! 64. Folyadék. 65. Kézjegyével lát el. 66. Igekötő. 67. Görög építészeti stílus.

Függőleges: 1. Repülőgép. 2. Kimondott betű. 3. Az SZTK előde. 4. Római író. Karthago nagy ellensége. 5. Az ige fogalmát mel. léknévben kifejező igealak. 6. A. E. 7. Szintén. 8. Emelőfajta. 9. Fiatal ökör. 10. A koponya része. 11. Orosz helyesírás. 15. Francia város. 17. Veszprém megyei község. 19. Üzbég város. 21 Három. oroszul. 23 Hadianyagszállító fegyvernem. 24. ... Alfréd (1816—1859) német festő. 25. Halál, németül. 30. M-el Új-zélandi bennszülött. 31. Kínai város. 34 Kárpát-ukrajnai nép. 36. Vízi növény. névelővel. 37. Tó Svájcban. 39. Afganisztán fővárosa. 40. Mezőgazdasági szerszám. 42. Rövid. egyszerűsített. 43. Város Pakisztánban. 45 Bibliai hegy 47. Bizony, a Halotti beszédben. 49. Hegycsúcs Dél-Tirolban (3902 m). 51. Rönkökből összeállított vízijármű. 52. Fohászkodik. 53. Kehlétre szorítá. 57. ... Hugó festő. Hollósy tanítványa. 58. Rádióműsor sugárzás. 61. Újpesti Torna Egylet. 63. Német névelő. 64. Monte Cristo vára. 65. Juttat. 66 Házi állat

Beküldendő: vízszintes 1. (Folytatása a függ. 46-ban). **Beküldési határidő:** december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az elméleti igényesség fokozása.

Könyvet nyertek: Garamszegi István Bp, XIV. Erzsébet királyné út 74/b., ifj. Kocsis Sándorné, Hatvan, Táltos u. 23. Elek József, Révfülöp. Veszprém megye. Deme Józsefné, Szerencs. Járási Pártbizottság Béres József, Alsógöd, December 8 utca 8.



Köszönetnyilvánítás. Ezúton is köszönetet mondunk a Vasutasok Szakszervezetének, a MÁV Vezérigazgatóságának, a XIX. kerületi Pártbizottságnak és mindazoknak, akik szeretett férjem, édesapám temetésén résztvettek s mély gyászunkban soraikkal vagy személyesen együttérzésüket fejezték ki. Özv. Végh Lajosné és leánya.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 61.
Telefon: városi: 229—872
üzemi: 19—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

AHOL ÖNNEK TETSZIK
vidéken, az arra alkalmas telken ott építik fel azt a kétszobás összkomfortos családi házat garázzsal, amelyet ön is megnyerhet a
SZERENCSE TÁRGYSORSJÁTÉKON
E nyereményhez még egy személyautó is jár.
A SZERENCSE-SORSJEGY ÁRA 4,— FORINT
Kapható: a levélkézbesítőknél, újságárusoknál és a trafikokban.
SZERENCSE-SORSJEGGYEL — SZERENCSÉJE LESZ!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1966. DECEMBER 3.

400 millió forint a szociális ellátás javítására

A vasutasok élet- és munkakörülményeinek alakulásáról és a szakszervezeti munka időszerű feladatairól tárgyalt a központi vezetőség

Szakszervezetünk központi vezetősége november 25-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Mészáros Vilmos*, az MSZMP Budapesti Pártbizottságának munkatársa, *Balajti Károly*, a SZOT munkatársa, és *Kellner István*, a szervezési és nevelési osztály vezetője. Az első napirendi pont tárgyalásánál, mint meghívottak, jelen voltak az igazgatóságok vezetői és párttitkárai is.

Az ülést Pánti Béla alelnök nyitotta meg. Üdvözlő szavai és a napirend bejelentése után átadta a szót az első napirend előadójának, Rödönyi Károly miniszterhelyettesnek, aki a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásáról tájékoztatta a központi vezetőséget.

Felmérték a tennivalókat

A miniszterhelyettes bevezetőjében azzal foglalkozott, hogy hogyan alakult a vasút és a vasutasok helyzete a felszabadulást követő években. *Rámutatott, hogy ahogy emelkedtek a vasúttal szemben támasztott követelmények, úgy növekedett a dolgozók szociális igénye is.* Abban az időszakban az volt a legfőbb cél, hogy a vasút elégítse ki a népgazdaság fejlődésének megfelelően jelentkező személy- és áruszállítási igényeket. Ebből a szemléletből származott, hogy az üzem helyreállításával, fejlődésével párhuzamosan a szociális igények kielégítése nem tartott lépést.

A dolgozók egészsége és testi épsége védelmére *1963-ban a Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a Munka Törvénykönyvén túlmenően, törvényerejű rendeletet adott ki.* Ez a rendelet, továbbá a SZOT ide vonatkozó szabályzata szerint *új létesítményt üzembe helyezni, a meglévőt korszerűsíteni csak az egészséges és biztonságos munkafeltételek biztosítása mellett szabad.* Ezek a rendeletek kötelezően előírják azokat a normákat is, amelyeket a dolgozók szociális ellátása szükségessé tesz.

— A rendeletek alapján a tennivalókat felmértük — mondotta a miniszterhelyettes. — *A felmérés eredményeként megállapítottuk, hogy a vasút területén a hiányosságok megszüntetésére, amely túlnyomórészt a felszabadulás előtti időkből származik, mintegy 600 millió forintra lenne szükség.* Ez is mutatja, hogy a problémákat nem lehet egyik napról a másikra megoldani. Az elmaradottság felszámolása azonban már megkezdődött.

A második ötéves tervben épült

A második ötéves tervben több nagyobb szabású egészségügyi és szociális létesítmény épült. A *miskolci* járműjavítóban 500, a *pécsi* fűtőháznál 650, a *nyíregyházi* fűtőháznál 500, a *hatvani* fűtőháznál 300, *Záhony* állomáson a forgalmi személyzet részére 600. *Budapest-Ferencváros* állomáson 720 fős öltözőmosdót létesítettünk. A *miskolci* járműjavítóban 1000, *Záhony* állomáson 1000, *Kaposvár* állomáson 600, a *szolnoki* járműjavítóban pedig 1500 személyes új üzemi konyhát kaptak a dolgozók. De jelentős a száma azoknak a szolgálati helyeknek is, ahol a felsoroltaknál kisebb kapacitású üzemi konyhát, öltözőmosdót építettek, vagy korszerűsítettek a második ötéves tervben.

Ugyancsak a második ötéves tervben épült új munkásszálló *Miskolcon, Debrecenben* és *Budapesten*, a Kelenföldi pályaudvar közelében.

Dolgozóink magas színvonalú gyógyító és megelőző ellátásának biztosítása érdekében *Celldömölk* és *Szombathely* állomáson, a *dunakeszi*, a *debreceni*, a *szombathelyi* és a *miskolci* járműjavítóban fogászati szakrendelővel is felszerelt üzemorvosi rendelőket létesítettünk, *melyek költségviseléséhez a szakszervezet is hozzájárult a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alapból.*

Miskolcon új, korszerű, az egészségügyi követelményeknek megfelelő szakorvosi rendelőintézet létesült. Az 1965-ben átadott intézetben, a Miskolcon működő vasútegészségügyi szervek kivétel nélkül elhelyezést nyertek.

A vasutas dolgozókra annyira jellemző mozgásszervi megbetegedésekben szenvedő, valamint a törések, sérülések utáni állapotban lévő dolgozók folyamatosabb gyógykezelése érdekében *eddig csak a nyári idényben működő harkányi gyógyházat 2 millió forint költséggel téli üzemeltetésre is alkalmassá tettük.* A Balaton északi partján, *Vonyarcvashegyen*, 1963-tól az őszi és téli idényben 60 ágyas gyógyház üzemel.

A második ötéves terv során az igazgatói alap központi jóléti keretéből is jelentős összegeket fordítottunk szociális célokra. Gyermeküdültetésre 8 millió 400 ezer, üzem- és családi üdülőkre 6 millió 700 ezer, a vasút kezelésében működő gyermekintézmények — MÁV nevelőintézetek, napközi otthonok és bölcsődék — korszerűsítésére, bővítésére 6 millió 100 ezer forintot használtunk fel.

Nagy feladatok előtt

Ezután a nehéz fizikai munkák gépesítésével foglalkozott az előadó, majd a harmadik ötéves terv feladatairól szólva elmondotta, hogy a tervidőszakban a népgazdaság az eddigieknél jóval nagyobb feladatokat hárít a vasútra. *1970-ben 131 millió tonna árut és mintegy 464 millió utast kell elszállítani.* A szállítási feladatok növekedése szükségszerűen maga után vonja a vasút üzemi berendezéseinek fokozott korszerűsítését. *A tervidőszakban tovább folytatódik a villamosítás, a vonó- és vontatott járműpark korszerűsítése.* Az üzemi beruházások mellett azonban fokozott gondot kell fordítani az új technikai eszközöket kezelő dolgozókra, a vasutasokra is. Ezzel kapcsolatban a miniszterhelyettes részletesen tájékoztatta a központi vezetőséget.

(Folytatás a 2. oldalon.)

Vállalták — teljesítették

A szombathelyi járműjavító dolgozói helytálltak a kongresszusi versenyben

Amikor e sorok olvasóinkhoz kerülnek, a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa már befejezi munkáját. Lapunk legutóbbi számában már méltattuk a legjobban dolgozó szolgálati helyek munkasikereit, a kongresszusi verseny eredményeit. Az elmúlt napokban ismét számos olyan levél érkezett szerkesztőségünkbe, amelyek újabb munkasikerekről adnak számot. Most ezekből adunk közre egy csokorravalót.

A vasút járműjavító vállalatai, köztük a szombathelyi járműjavító dolgozói is elsők között csatlakoztak a kongresszus tiszteletére indított munkaversenyhez. A szombathelyiek *a IX. pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy darabszámos tervüket 100 százalékra teljesítik, a dekádterv teljesítését pedig úgy valósítják meg, hogy az első dekádot 35, a másodikat pedig 70 százalékra teljesítik.* A mozdonyjavító osztály a kongresszusig 1 gőzmozdony nagyjavítással többet végez el.

A kocsijavító osztály havonként 10 teherkocsi fővizsgáját vállalta terven felül. Ez a kongresszus idejéig *70 darabbal többet jelent az éves tervben előirányzottnál.* A megmunkáló osztály a többtermeléshez szükséges alkatrész biztosítását a karbantartó osztály pedig a géppark üzemképességének állandó biztosítását és a Műszint-javaslatokban szereplő új berendezésekből 5 darab határidő előtti üzembehelyezését vállalta.

Milliós megtakarítás

Az üzem dolgozói ezen felül vállalták a termelékenység, valamint az önköltségi terv túlteljesítését, továbbá félmillió forint többletnyereség elérését tűzték ki célul.

A szombathelyi járműjavító dolgozói *valóra váltották ígéretüket, határidő előtt teljesítették kongresszusi vállalásukat.* A darabszámos tervszerűségi tervet 100 százalékra teljesítették. Az egyenletes termelés biztosítása érdekében a vállalt 35 százalék helyett 35.2 százalék, a második dekádban a vállalt 70 százalék helyett 70.4 százalékot teljesítettek, *ami a vállalat életében egyedülálló eredmény.*

A mozdonyjavító osztály a többlettermelést illetően a vállalt havi 600 órával szemben az elmúlt *5 hónap alatt 3842 óra túlteljesítést ért el.* A kocsijavító osztály pedig az időarányos 40 darab teherkocsi fővizsga helyett, *77 darabot teljesített.* Ugyanakkor a tervezett összes többi darabszámot is maradéktalanul teljesítették.

A megmunkáló osztály a többlet termeléshez az alkatrészt úgy biztosította, hogy a korábban egyedileg gyártott alkatrészekből több darabot nagyobb szériában gyártott.

A karbantartó osztály dolgozói is *kiváló munkát végeztek.* Gépállási idő elenyészően kevés volt a ledolgozott órákhoz képest. A Műszint-tervben szereplő berendezésekből a vállalt 5 darabbal szemben 9 darabot teljesítettek, amellyel a tervezett határidő előtt normaóra megtakarítást ért el a vállalat.

A vállalat dolgozói az eltelt időben *a teljes termelési értéket 109.2 százalékra teljesítették.* A többlettermeléssel egyidőben a termelékenységi mutatókat jelentősen túlteljesítették. Az 1 munkás plusz alkalmazottra eső termelési értéket 110, az 1 ledolgozott orara eső termelési értéket 109.5 százalékra teljesítették.

Határidő előtt

A termelékenység emelésével 18 fő létszámot takarítottak meg és ezzel egyidőben *a tervet 16 200 órával kevesebb idő alatt teljesítették.* A termelékenység túlteljesítését az biztosította, hogy az éves tervben előírt teljesítményi szintet 2.7 százalékkal túlteljesítették.

A termelékenység emelésével, valamint a takarékossági intézkedések megvalósításával a vállalat jelentős önköltségcsökkentést is elért. A tervezett nyereség 3 171 000 forint volt, ezzel szemben eddig 3 185 000 forint nyereséget értek el. *A tényleges túlteljesítés 1 014 000 forint, ami csaknem kizárólag a rezsiköltségekkel való takarékosság eredménye.*

Jó munkát végeztek a pályamunkások

A kongresszusi versenyben jó munkát végeztek a ferencvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói is. Az őszi csúcsforgalom ideje alatt *Ferencváros elágazásnál 6 csoportkitérőt cseréltek mintegy 1 250 000 forint értékben. A Keleti rendezőben 27 csoport dinamikus váltó fűtőberendezését szerelték fel a fűtőház villamosrészlegével.* Ezenkívül a Keleti rendezőben és a személypályaudvaron további 6 csoportkitérő cseréjét végezték el a fenntartási munka terhére. *Dömsöd—Kunszentmiklós* állomások között pedig feszültségmentesítési munkát végeztek a hézag nélküli pályában, majd ezután nagy gépi aláverési munkálatokat folytattak, s a 20 napig tartó vágányzár alatt munkájukat úgy szervezték, hogy *egy napot megtakaríthattak.* A főnökség magasépítményi szakasza, a ferencvárosi csomópont területén, az üzemi épületek tatarozási munkálatait a tervben meghatározott ütem szerint elvégezték.

2582 óra társadalmi munka

A *debreceni járműjavító* kollektívája a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásán kívül *még 2582 óra társadalmi munkát is végzett.* A társadalmi munka során a vállalat dolgozói a szabadban tárolt anyagokat, gépeket védett helyre szállították, a felesleges hulladékvasat pedig vagonokba rakták. Egyszóval *munkahelyük környékén példás rendet és tisztaságot teremtettek.* A teherkocsi fővizsgarészleg szocialista brigádjai szinte teljes létszámmal részt vettek a társadalmi munkában. A gyártáslakatosrészleg szocialista brigádjai munkapadjaikat is lefestették. A KISZ-szervezet kezdeményezésére az inproduktív munkát végző osztályok dolgozói is csatlakoztak a nagyszabású társadalmi munkához.

Négy irányvonat

Vác állomás dolgozói is teljesítették a IX. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat. *A kocsitartózkodást például 0,2 százalékkal túlteljesítették.* Ezenkívül a kongresszusi versenyben a Betonelemgyártó ipartelepéről egy rakodással képzett irányvonatot, a Dunai Cementműből pedig három irányvonatot indítottak. Ez a felajánlás annál is inkább figyelemre méltó, mert a Betonelemgyártó iparvágányáról most első ízben gördült ki irányvonat.

„Halálra ítéltek, s mégis itt vagyok"

Dokumentációs kiállítás a közlekedési dolgozók harcairól

Első ízben kerültek a nyilvánosság elé azok a dokumentumok, amelyek a magyar közlekedési dolgozók 100 esztendős harcát 1845-től 1945-ig hitelt érdemlően igazolják. A dokumentumok *maradandó emléket állítanak azoknak az embereknek, igaz hazafiaknak*, akik ha kellett, életük árán is kitartottak a szocializmus eszméi mellett, akik fegyverrel a kezükben harcoltak a jobb, a boldogabb életért.

A IX. pártkongresszus tiszteletére a Közlekedési Múzeumban rendezett kiállítást, amelynek anyagát *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa több évi kutató munkája során rendszerezett, *Horn Dezső*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának póttagja november 26-án nyitotta meg. Beszédében külön köszöntötte azokat a veteránokat, akik forradalmi tetteikért megjárták a fehérterror börtöneit és akik ezen a kiállításon hosszú viszontagságos életút után személyesen is megjelenhettek.

Kertész Kálmán, az Északi Főműhely egykori lakatosa a tüzérség parancsnoka, Pozsonyból utazott hozzánk, hogy részese és szemtanuja legyen egy korszakot dokumentáló kiállításnak. De ott láthattuk a megnyitón *Jackwert Edét, Jackwert Ferencet* és *Miklós Imrét*, az Északi Főműhely egykori harcos kommunistáit, akik könnyes szemekkel nézték végig azokat a fényképeket, dokumentumokat, amelyek a múltat, ifjúságukat idézték, s melyek róluk, bajtársaikról, az elmúlt évtizedek harcairól mesélnek.

— Halálra ítéltek, s most mégis itt vagyok — mondja sírástól elcsukló hangon a 83 éves Jackwert Ede az előtt a vitrin előtt, amelyben a halálos ítélete látható.

Az Északi Főműhely esztergályosa a Tanácsköztársaság alatt Egerben volt kormánybiztos, *a halálos ítéletet csak azért nem hajtották végre, mert fogolycserével a Szovjetunióba került és 39 éven keresztül ott élt.* Több fontos beosztást kapott, tagja volt az SZKP szaratovi pártbizottságának és csak 1961-ben tért haza Magyarországra.

A kiállítási vitrinek között ő kalauzol.

— Látja, ezen a sztrájkon és az 1904-es vasutas sztrájk dokumentumaira mutat — *ismerkedtem meg a munkásmozgalommal. 1905-ben pedig már a Magyar Kommunista Párt tagja lettem.*

Aztán sorra meséli a többi emlékeit, az 1906-os villamosvasúti sztrájkot, amelynek szervezője Landler Jenő volt, Együtt dolgozott Landler Jenővel, aki nemcsak elvtársa, hanem barátja is volt.

Vidám és jókedvű. Csak néha tör fel benne a múlt fájdalma, a börtönben töltött évek keserűsége. Öccse Jackwert Ferenc, aki sajátkezűleg készített fegyverével harcolt a proletár hatalomért, a látogatók soraiból egy alacsony, ősz hajú férfit mutat be.

— Ez itt Miklós Imre — mondja, majd tréfásan megjegyzi —, *most is későn jött, mint világ életében mindig. Ő is az Északi Főműhely munkása volt. Alapító tagja a kommunista pártnak, majd a Tanácsköztársaság alatt Nagyvárad és Bihar megye politikai megbízottja volt.*

Velük együtt nézzük tovább a kiállítást, hiszen ezek a megsárgult könyvek és fényképek, mind-mind róluk mesélnek, róluk és arról a múltról, amelyben sok-sok küzdelem árán is igaz emberként éltek.

(szerényi)



Horn Dezső, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese a veteránok társaságában megtekinti a kiállítást. Mellette balról Jackwert Ede. (Szabó János felvétele)

400 millió forint a szociális ellátás javítására

(Folytatás az 1. oldalról)

— *A termelés folyamatossága és a balesetek megelőzése szempontjából igen fontos, hogy megfelelő mennyiségű és minőségű munkaerő álljon a vasút rendelkezésére* — hangsúlyozta. — *A magas követelmények, a vasúti munka veszélyessége, a családtól való hosszú távollét, s a gyakori ünnepi szolgálat miatt, a fiatalok nem szívesen jönnek a vasúthoz.* Tudjuk, hogy a vasúti szolgálat hátrányait teljes mértékben kiküszöbölni nem lehet. De ha az eddiginél fokozottabb ütemben számoljuk fel a múlt örökségét, s nagyobb gondot fordítunk a dolgozók szociális és egészségügyi ellátására, vonzóbbá tehetjük a vasútat.

Sokat igérő bejelentések

Örömmel jelenthetem a központi vezetőségnek, hogy *a harmadik ötéves tervben többet fordítunk a vasutas dolgozók szociális ellátására, mint amennyit az elmúlt 21 év alatt fordítottunk.* Íme, néhány számadat: a rakodás gépesítésére 169,6. a nehéz fizikai munkák gépesítésére 707, a kedvezőtlen munkakörülmények felszámolására 48. üzemi konyhák és étkezdék létesítésére 26,7, öltözőkre és mosdókra 225,7, egészségügyi beruházásokra pedig 118 millió forintot tervezünk.

A szociális beruházások közül csak a jelentősebbeket szeretném kiemelni. A *Hámán Kató* fűtőházban 600. a *szolnoki* járműjavítóban 600. *Kaposváron* 670. a *MÁV Gépjavító ÜV-nél* 700 fős öltöző-mosdót létesítünk. Ezenkívül a *miskolci* fűtőház. a *rákosi* motorüzem, a *debreceni* járműjavító, a *debreceni* fűtőház. a *Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó ÜV*, *Komárom* és *Pécsbánya-Rendező* állomás öltöző-mosdójának építése is szerepel a tervben. *Budapest-Ferencváros* állomáson. a *miskolci* és a *debreceni* fűtőháznál, a *rákosi* motorüzemben, a *szombathelyi* járműjavítóban, *Komárom*, *Hegyeshalom* és *Komló* állomáson új üzemi konyhát létesítünk.

Az egészségügyi beruházások közül említést érdemel a *záhonyi* új rendelőintézet, *Tuzsér*, *Tapolca* és *Veszprém* állomáson, valamint a *Hámán Kató*, a *miskolci* és *debreceni* fűtőháznál épülő új üzemorvosi rendelő.

A 80 millió forint költséggel épülő, *300 ágyas szolnoki MÁV Kórházat és Rendelőintézetet 1967 közepén adjuk át rendeltetésének.* Az új intézmény megnyitásával megfelelően lehet biztosítani a tiszántúli vasutasok és családtagjaik kórházi elhelyezését és gyógykezelését. Jövőre veszi kezdetét a *Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet rehabilitációs pavilonjának építése is.* Ez az intézmény biztosítja majd a tüdőbetegségből kigyógyult vasutasok termelőmunkába való visszatérését.

Tovább kell csökkenteni a hosszú szolgálati időt

A tervidőszak végén tovább folytatódik a MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet bővítése. A Rudas László utcában, a MÁV Kórház szomszédságában megkezdődik az új központi rendelőintézet építése. Ezzel az új létesítménnyel kívánjuk megszüntetni egyrészt a jelenleg elavult rendelőintézet zsúfoltságát. másrészt biztosítani a fekvőbeteg-osztályoknak a rendelőintézettől való elkülönítését. *Az új rendelő felépítésével, a MÁV Kórház 1200 dolgozójának is lényegesen megjavul a szociális helyzete.* Ugyancsak a harmadik ötéves tervben kerül felépítésre a debreceni új rendelőintézet. amelynek költségeihez több mint 15 millió forinttal járul hozzá a szakszervezet a fél százalékos alapból.

A szociális és egészségügyi létesítmények tervezett építésének ismertetése után. a munkaidő csökkentésével és az új ruházati utasítás néhány változásával foglalkozott az előadó. Az előbbivel kapcsolatban kihangsúlyozta, *hogy mielőbb meg kell valósítani a 12/24-es fordulóban foglalkoztatott dolgozók havi 240 órás szolgálatának 210 órára való csökkentését, de mindent el kell követni azért is, hogy tovább csökkenjen az utazószemélyzet szolgálati ideje.* Ezen a téren különösen sok még a tennivaló. Sokat javítana a helyzeten a tervszerűbb mozdonyfordulók kialakítása a menetrend betartása és a dolgozók körültekintő, gondos vezénylése.

Számos probléma rendeződik az új *Vasúti Ruházati Utasítás* megjelenésével is. Egyes munkakörökben eddig a munkaruha magas viselési ideje és a lábbeliellátás hiánya jelentett állandó sérelmet. *Az új utasítás 1967-től mintegy 30 ezer állandóan a szabadban dolgozó vasutas ilyen irányú problémáját oldja meg.*

1967-től javul az egyenruha minősége is. Ennek első jelei a posztóköpenyeknél és a posztóruházatnál már most jelentkeznek. *Egyes munkakörökben, elsősorban olyan dolgozóknál, akik szolgálatuk közben rendszeresen érintkeznek külföldi állampolgárokkal, javítják a nyári ruhaellátást, megfelelő minőségű és méretre készülő ruhák kiosztásával.* A minőség javítása mellett az egyenruha formájának korszerűsítésére is sor kerül.

Foglalkozott a beszámoló a vasutasok lakáshelyzetével, a lakásellátás javítására tett intézkedésekkel is. Ezután a szociális létesítmények megbecsüléséről, állaguk megóvásáról szólt a miniszterhelyettes, majd befejezésül a következőket mondotta:

— *Azt hiszem, senki előtt sem kétséges, hogy a vasút történetében, a jelenlegihez hasonló erőfeszítések, a dolgozók jobb szociális és egészségügyi ellátása érdekében még nem történtek. A feladatok megvalósításához azonban nem elég a jó szándék. a szükséges pénzügyi keretek biztosítása. Elengedhetetlenül szükséges az is, hogy a párt- és a szakszervezeti szervek még hathatósabb segítséget nyújtsanak ehhez a munkához. Minden területen kérjük a segítőkész közreműködésüket és a dolgozók bevonását a kitűzött célok megvalósításához.*

A vezető szervek választásának főbb irányelvei

A központi vezetőségi ülés második napirendi pontja szervezeti kérdésekkel foglalkozott. Többek között elfogadták a szakszervezet 1967. évi célkitűzéseit, valamint a szervezeti változásra vonatkozó javaslatokat.

Az elnökség a központi vezetőség elé terjesztette a szakszervezeti vezetőszervek választására vonatkozó irányelveket. Eszerint 1967. január 1—31. között kerül sor a bizalmiak és műhelybizottságok választására. Március 15-ig kell megválasztani a vállalati szakszervezeti tanácsokat és a szakszervezeti bizottságokat. *A középszervek megválasztására március 15. és április 5. között kerül sor.*

Az alapszervezeti választásokat a megyei bizottságok a területi bizottságok koordinálásával végzik. *A bizalmit a csoportértekezleten kétéves időtartamra nyílt szavazással választják.* A szakszervezeti csoportértekezletet a műhelybizottság vagy a szakszervezeti bizottság hívja össze.

Az alapszabály lehetőséget ad arra, hogy kislétszámú szolgálati helyeken műhelybizottság helyett vezető bizalmit válasszanak kétéves időtartamra. Személyére a szakszervezeti bizottság képviselője, illetve a csoport bármely tagja javaslatot tehet.

Alapszervezeti választások

Műhely- (osztály-) bizottságokat vezetőségválasztó taggyűlésen, küldöttértekezleten választják kétéves időtartamra. Tagjainak száma a dolgozók létszámától függően 3—7 fő. A műhelybizottságok választása alkalmával kell megválasztani a szakszervezeti bizottságot választó értekezlet küldötteit is.

A szakszervezeti bizottságot vezetőségválasztó taggyűlésen vagy küldöttértekezleten a szervezett dolgozók titkos szavazással választják.

Ugyanitt választják meg:
a számvizsgáló bizottságot,
a közvetlen felsőbb szervet választó értekezlet küldötteit,
a társadalombiztosítási tanácsot,
a társadalmi bíróságot,
a szakszervezeti kereskedelmi társadalmi ellenőröket.

Irányszámok a szakszervezeti bizottságok létszámára:
300 főig 3—5 tagot, 1000 főig 5—9 tagot, 2000 főig 9—11 tagot, 2000 főn felül 11—13 tagot kell választani. A számvizsgáló bizottság tagjainak száma: 3 fő. A szakszervezeti bizottságnál és a számvizsgáló bizottságnál póttagot választani nem kell.

A választások előkészítése

A szakszervezeti bizottság *20 nappal a választás előtt köteles ismertetni a tagsággal a bizalmiakon keresztül, valamint a propaganda lehető eszközeivel a választás időpontját, megtartásának helyét, napirendjét.* A szakszervezeti bizottságnak kell gondoskodni megfelelő helyiségről, a meghívók kiküldéséről, a küldöttigazolványok kiadásáról, a jegyzőkönyv-vezetőkről és a beszámoló elkészítéséről.

A vezetőségválasztó taggyűlés, vagy küldöttértekezlet *akkor határozatképes,* ha azon *jelen van a választás napján dolgozó szakszervezeti tagoknak, illetve megválasztott küldötteknek legalább kétharmada.* Ha a taggyűlés nem határozatképes, akkor 14 napon belül új vezetőségválasztó taggyűlést kell összehívni, amely a részvevők számától függetlenül határozatképes.

A választó taggyűléseken szavazati joguk van azoknak a szakszervezeti tagoknak, akiknek tagdíj elmaradásuk nincs, illetve elmaradásuk három hónapnál kevesebb.

A jelölőbizottság

A jelölőbizottságot azoknál a szakszervezeti bizottságoknál és műhelybizottságoknál, ahol küldöttértekezleteket nem tartanak *december hónapban taggyűlésen kell megválasztani.* Ahol a választás küldöttértekezleten történik, ott vagy a küldötteket, vagy aktívaértekezletet kell összehívni a jelölőbizottság megválasztására.

A jelölőbizottság tagjainak száma 3—11 fő. Tagjaiból nyílt szavazással elnököt kell választani. A bizottság a szakszervezeti tagok véleménye alapján készíti el javaslatát a vezetőszerv, a számvizsgáló bizottság tagjaira, valamint a küldöttekre. *A javaslatát a választás előtt legalább 10 nappal írásban nyilvánosságra hozza.* A jelölőbizottság javaslatot készít a társadalombiztosítási tanács, a társadalmi bíróság tagjaira és a kereskedelmi társadalmi ellenőrökre is.

A választás lebonyolítása

A vezetőségválasztó taggyűlés napirendje:

1. A vezetőszerv beszámolója. 2. A vezetőszerv megválasztása.

A vezetőszerv beszámolója értékelje a vezető, irányító munka milyenségét, foglalkozzon az eredményekkel, hiányosságokkal, azok okaival. Tárja fel a nehézségeket azok megoldási módját. Értékelje a társadalmi aktivisták munkáját, a dolgozók részvételét a feladatok megvalósításában. *Külön határozati javaslatot készíteni nem kell.* A beszámoló jelölje meg az elkövetkezendő idők legjelentősebb feladatait. A számvizsgáló bizottság külön jelentést ad a vezetőségválasztó értekezletnek az alapszervezet pénzgazdálkodásáról, a pénzügyi fegyelem betartásáról.

Az értekezlet második napirendi pontja a választás. A műhely- (osztály-) bizottságokat vezetőségválasztó taggyűlésen *titkos szavazással választják.* A bizottság saját soraiból nyílt szavazással titkárt választ.

A szakszervezeti bizottságot, annak elnökét és titkárát, a számvizsgáló bizottságot a vezetőségválasztó taggyűlés titkos szavazással választja meg.

A választók kérdeseket tehetnek fel mind a jelölőbizottsághoz, mind a jelöltekhez. Észrevételeket tehetnek a jelöltre, illetve a jelölésre vonatkozóan. A kérdések és észrevételek után *a tagság nyílt szavazással. kétharmados szavazattöbbséggel eldönti, hogy a jelölőbizottság által jelölt személyek felkerülnek-e a jelölőlistára.*

A jelölőbizottság javaslata fölötti vita lezárása után a választók másokat is javasolhatnak a jelöltek közé. A pótlólag javasolt személyeket is meg kell szavaztatni, hogy felkerüljenek-e a jelölőlistára.

Az elfogadott jelölőlista alapján a szavazatszedő bizottság elkészíti a szavazólapokat. A szavazás során a választóknak jogukban áll a jelöltek közül bárkinek a nevét kihúzni, illetve más nevét írni a szavazólapra.

Miután mindenki leszavazott, a szavazatszedő bizottság ellenőrzi a szavazólapok érvényességét, majd összeszámlálja a szavazatokat. Az eredményt jegyzőkönyvben rögzíti és ismerteti a választó értekezlettel. *Érvénytelen az a szavazólap, amelyből nem tűnik ki, hogy kire adták a szavazatot.*

Megválasztottnak az a személy tekintendő, aki a titkos szavazás során *a szavazatoknak legalább kétharmadát megkapta.* Ha a megállapított létszámnál több személy neve szerepel a listán a kétharmados többséget elérők a jelölés sorrendje szerint kerülnek a vezetőségbe.

A szavazatszámlálás alatt a taggyűlés vagy küldöttközgyűlés nyílt szavazással megválasztja a társadalombiztosítási tanács, valamint a társadalmi bíróság tagjait és a kereskedelmi társadalmi ellenőröket.

A napirend lezárása után *Gulyás János,* a szakszervezet titkára számolt be az elmúlt központi vezetőségi ülés óta végzett munkáról, majd *Krekó Ferenc,* a társadalombiztosítási osztály vezetője ismertette a ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap munkájával kapcsolatos előterjesztéseket.

Az ülést *Pánti Béla* alelnök zárta be.

Tovább működik a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap

A félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap legutóbb 1957. január 1-én kezdte meg működését és *az akkori megajánlási időszak 1966. december 31-ig tart.* A vasutas dolgozók és nyugdíjasok több mint 90 százaléka tagja az alapnak és részesült annak segélyeiben és juttatásaiban.

1967. január 1-től tovább működik az ÖTA, amely ezúttal nem 10 évre, hanem meghatározatlan időre szól.

Eddig csak az lehetett tagja, aki a megajánlási nyilatkozatot aláírta. Ez az eljárás rendkívül sok adminisztratív munkával járt és sok dolgozó és nyugdíjas azért nem kaphatta meg az alap segélyeit és juttatásait, mivel a nyilatkozat aláírását valamilyen ok miatt elmulasztotta, vagy az aláírt megajánlási nyilatkozat elveszett.

Ezeknek a hibaforrásoknak megszüntetése érdekében *határozott úgy szakszervezetünk elnöksége, hogy 1967. január 1-től nem kell nyilatkozatot aláírni annak a dolgozónak, nyugdíjasnak, aki az ÖTA-nak tagja akar lenni.* Aki nem akar tagja lenni, az a szolgálati (nyilvántartó) főnökségtől kérésére rendelkezésre bocsátott nyilatkozatot írja alá. Ennek a nyilatkozatnak a szövegében benne van, *hogy nem kíván a félszázalékos ÖTA-nak tagja lenni.*

Az a dolgozó, nyugdíjas, aki nem ír alá ilyen nyilatkozatot, *1967. január 1-től a félszázalékos ÖTA-nak tagja lesz, és a havonkénti illetménye, bére, nyugdíja fél százalékát járulék címén a számfejtők levonják.*

Minden olyan dolgozó és nyugdíjas, aki a félszázalékos ÖTA-nak tagja, 1967. január 1-től jogosult annak segélyeire függetlenül attól, hogy 1967. január 1-e előtt tagja volt-e az alapnak vagy nem és vonták-e már a járulékot a fizetéséből, nyugdíjából, vagy nem.

Természetesen csak azokat a segélyeket kaphatja meg az új ÖTA-tag, amelyekre 1967. január 1-től van igénye. Például igényjogosult családtagja 1967. január 3-án meghal, kórházi ápolásra szorul január 10-től, a gyógyászati segédeszközt az orvos január 5-én írta fel stb. Pontosabban *annak a dolgozónak, nyugdíjasnak, aki 1967. január 1-e előtt nem volt, csak január 1-től lett ÖTA-tag és olyan segélyt igényel, amelyre az igénye még 1967. január 1. előtt nyílt meg, kérelme nem teljesíthető.*

Ezzel szemben az a dolgozó és nyugdíjas, aki 1967. január 1-e előtt is tagja volt és továbbra is tagja marad a félszázalékos ÖTA-nak, *azokra a segélyekre is jogosult, amelyekre igénye 1967. január 1-e előtt nyílt meg.*

A szakszervezet társadalombiztosítási osztálya biztosítja a dolgozókat, hogy ha nem akarnak az ÖTA-nak tagja lenni, megfelelő felvilágosítás hiánya miatt a nyilatkozatot nem írták alá, s emiatt bérükből vonják a járulékot, *hat hónapon belül még aláírhatják és visszakapják a már levont összeget.* Erre csak akkor kerülhet sor, ha ez alatt a hat hónap alatt semmiféle segélyben, juttatásban a félszázalékos ÖTA terhére nem részesült. A hat hónapot 1967. január 1-től, későbbi vasutas biztosításba kerülés esetén, a vasutas biztosítás kezdő napjától kell számítani.

Annak a dolgozónak, aki a félszázalékos ÖTA-nak tagja és nyugdíjba megy, csak akkor kell a nyugdíjazás igénybejelentésénél újra nyilatkoznia, ha mint nyugdíjas nem kíván az ÖTA-nak tagja lenni.

Az özvegyi nyugdíjat igénylőt az alap létezéséről, segélyeiről ugyancsak tájékoztatni kell, és ha ezután sem akar a félszázalékos ÖTA-nak tagja lenni, a nyilatkozatot alá kell íratni vele.

Negyven évi munka után

Tűzszínű ciklámen erdő és több mint két tucat herendi emléktárgy kíséretében, bensőséges esten búcsúztak a *Keleti fűtőház vezetői, a munkatársak és tanítványok, 27 nyugdíjba vonult munkatársuktól.*

Bodor László főtőházfőnök megnyitó szavai után *Kiss Lajos,* a szakszervezeti bizottság titkára méltatta a közös küzdelmekben egybeforrott idős dolgozók életútját. Hangsúlyozta, hogy történelmünk fordulatokban gazdag és a fejlődés szempontjából jelentős időszakban példamutatóan álltak helyt a nyugdíjbavonulók. *Munka- és hivatásszeretetről, egyre erősödő öntudatos fegyelemről, emberségből egyaránt jelesre vizsgáztak.* A négy évtizeddel ezelőtt kezdődött nehéz munkák próbáit éppúgy viselték, mint ahogy lelkesedéssel vettek részt az újjáépítésben, a szocialista vasút és haza erősítésében.

E küzdelmes életre és munkára való visszaemlékezés a nyugdíjba vonulók számára az elismerést jelentette. A vasúti szolgálati tevékenységük eredményességét jelentette a maga idejében *Arányi Lajos* motorvezető kormány, *Váradi Sándor* Érdemes vasutas kitüntetése, vagy *Csépán Lajos* és 8 nyugdíjas társa kiváló dolgozó kitüntetése is.

A 27 nyugdíjba vonult közül *Gál Tamás, Zányi János, Antalházi Károly* és *Arányi Lajos* több mint 40 éves szolgálat után tér pihenőre. Négy évtizedes munka áll mögöttük, melyet fegyelemsértés és baleset nélkül dolgoztak végig.

A munkát, a szolgálatot és társadalmi tevékenységet dicsérő szavak után a nyugdíjasok feleségei egy-egy cserép virágot kaptak, majd a nyugdíjasok vették át kollégáiktól a herendi porcelán ajándékokat és könyveket. A rövid és szellemes kultúrműsor után az ünnepeltek és az ünneplők még táncra is perdültek.

K. J.

Egy levelezőnk nyugdíjba ment

Dancs József, a tapolcai fűtőház dolgozója hosszú éveken keresztül küldte tudósításait szerkesztőségünkbe, hogy írásaival, észrevételeivel segítse mindannyiunk ügyét.

Ezúttal — rövid kis írásunkban — *mi emlékezünk meg róla, abból az alkalomból, hogy 26 évi szolgálat után nyugdíjba vonult.* A párt és a szakszervezeti mozgalomban évtizedek óta tevékenyen részt vett. A felszabadulás óta eltelt két évtized alatt több éven át volt a fűtőház párttitkára.

Önzetlen, emberi magatartásáért szerették és becsülték munkatársai.

Kilenc gyermeket nevelt fel. Fiai közül egy bányász, kettő pedig mozdonyvezető lett. A népes család már szétröppent. Fiai, lányai családot alapítottak.

Kívánjuk ezúton is, hogy még hosszú, boldog életet töltsön erőben, egészségben családja körében. Leveleire, észrevételeire pedig továbbra is számítunk.

KÉT HÓNAP ALATT

mintegy másfélmilliós megtakarítás

Újabb fővonalakra terjesztik ki az üzemirányítói rendszert

Nem volt egyöntetű a vélemény, amikor ez év júliusában a vasút vezeto beosztású szakemberei részére tartott értekezleten határozat született az új üzemirányítói rendszer felállítására.

A határozat alapján augusztus 1-től kísérleti jelleggel került sor e rendszer bevezetésére a *Budapest—Szolnok—Záhony* és *Szolnok—Curtici* vonalon.

Az új rendszer bevezetését kezdeményezők meggyőző ervekkel bizonyították, hogy az 1950 óta mintegy háromszorosára növekedett fuvarozási igényeknek *nem tud megfelelni a 16 évvel ezelőtt létrehozott menetirányítói rendszer.* A korszerű technika, a modern termelési eszközök térhódítása a vasúti közlekedésben, korszerű munka- és üzemszervezést igényel.

Speciális helyzet

Elvben ezzel mindenki egyetértett. Voltak azonban, akik a konstruktív megoldás helyett csak a régi módszer reformálására, hibáinak gyógyítására törekedtek.

Az új irányítási rendszertől senki sem várt csodát. Reális számítások azonban már előzetesen is kétségtelenné tették, hogy olyan szerkezeti összetételű vonatforgalomnál, ahol a tehervonatok több mint 50 százaléka nemcsak több rendelkezési szakaszon, hanem több igazgatóság területén át közlekedő irányvonat, ott az igazgatósági szakaszos tervezéssel és szakaszos irányítással szemben a centrális tervezés és irányítás az előnyös.

A vasúti közlekedés speciális helyzetéből adódik, hogy amikor hatáskörük leadására, jogkörük bővítésére, decentralizálására törekszünk, ugyanakkor egyes feladatok megoldására, hálózati érdekek érvényesülésére a centralizálást tartjuk helyesnek.

Az eltelt két hónap kísérleti eredményei *az új irányítási rendszer helyességét, életképességét igazolják.* Az üzemirányítás alá tartozó vonalakon e vonatközlekedési terv minőségi mutatójának teljesítése — a több szakaszon át közlekedő vonatoknál — *az augusztusi 71,7 százalékkal szemben 80 százalékos.* Ez az eredmény azért is jelentős, mert az értékelés nem egy vonalszakaszra, hanem a vonal viszonylatának megfelelő teljes útvonalra történik. Ezzel megszűnt a vonatok átszámozási lehetősége és megvalósult az egy vonat — egy vonatszám elve.

Jelentős megtakarítás

A tervszerűség kihatással van más gazdasági mutatók alakulására is. Így például az említett vonalakon szeptemberben *a géprevárások száma 867-ről 432-re, az órák száma 6018-ról 2450-re, a feloszlatott vonatok száma 214-ről 69-re csökkent.* Az utazási sebesség a több szakaszon át közlekedő tehervonatoknál 21,9 km/óráról 25 km/órára emelkedett, a mozdonyszemélyzet önköltségi utazása egyharmadára csökkent.

A forgalmi teljesítmények mutatóinak alakulását általában nem szoktuk forintra átszámítva vizsgálni, ezúttal azonban az eredmények érzékeltetésére a legjellemzőbb és legpontosabban mérhető mutatók vizsgálatánál költségszámítás is történt. Igen óvatos és nagy rátartással végzett számítások szerint az üzemirányítós vonalak forgalmi teljesítményeinek kedvező alakulásával *több mint 1 431 000 forint megtakarítást értünk el.*

Szolnokon, Debrecenben, Záhonyban november 1-én és 2-án megtartott értekezleten az érintett három igazgatóság és a nagyobb szolgálati helyek képviselőinek jelenlétében megtörtént az üzemirányítói rendszer konkrét helyi, gyakorlati tapasztalatainak értékelése is.

Lindner József vezérigazgatóhelyettes vitaindító értékelése után a jelenlevők elmondták véleményüket. *Az új irányítói rendszer alapelveivel, célkitűzéseivel és bevezetésével egyetértettek,* a kéthónapos kísérleti funkcionálás tapasztalatait pozitívnak értékelték.

Elmondták, hogy két hónap alatt *sokat javult a mozdonyirányítók és menetirányítók közötti kapcsolat.* Lényegesen javult a 100 etkm teljesítmény, a menetrendszerűség, nőtt az utazási sebesség és változatlan kereset mellett csökkent az utazószemélyzet szolgálati ideje.

A hálózati és igazgatósági szemlélet ellentétének tükröződése volt érezhető azonban az utazószemélyzet foglalkoztatása, a gépek felhasználása tekintetében.

Következő lépés

Az igazgatóságok közötti ellentétek kiküszöbölésére az értekezleten helyes kezdeményezés történt a budapesti igazgatóság részéről, amikor Fényeslitke állomás képviselőit meghívták Ferencváros állomásra, hogy megismerjék az állomás munkáját.

Az igazgatósági és hálózati ellentétek megoldása érdekében a prémium célkitűzések összehangolására is történtek kezdeményezések.

Mindhárom értekezleten *egybehangzó volt a panasz az értekező berendezések miatt.* Elmondották, hogy a budapesti üzemirányító kifogástalanul tud értekezni a záhonyi irányítóval, de a szolnoki, debreceni szakaszirányítókkal nem. *A megbízhatatlan értekezés miatt sok a félreértés* — már előfordult vonatelterelés is — és nincs biztosítva adott esetben a gyors, operatív beavatkozás.

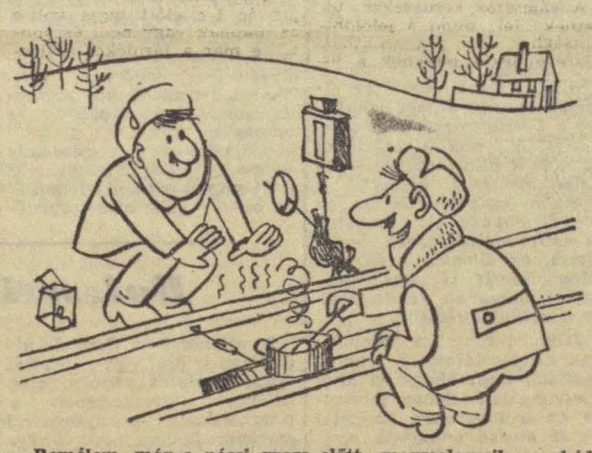
A 9. szakosztály segítőkészsége és intézkedése az új rendszer bevezetésénél egyébként elismerést érdemel és ez egyben biztató arra is, hogy a nem várt értekezési nehézmények rövid időn belül megoldást nyernek.

A kísérleti eredmények tehát kedvezőek. Az új módszer alkalmasnak látszik arra, hogy hosszabb fejlődési időszakra megfeleljen a fuvarozási igényekből adódó forgalomszabályozási követelményeknek.

Hamarosan a *Budapest—Miskolc—Szerencs—Nyíregyháza* vonal is bekapcsolódik az új üzemirányítói rendszerbe. S a tervek szerint később további fővonalakra is kiterjesztik ezt a rendszert.

Kajcsa József

VILLAMOS VÁLTÓMELEGÍTŐ



— Remélem, még a pécsi gyors előtt megmelegszik az ebéd is. (Pusztai Pál rajza)

Szállítási rekord

Októberben 10 millió 876 000 tonna árut szállított a vasút

A Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett munkaverseny eddigi eredményei azt igazolják, hogy a vasutas dolgozók maradéktalanul teljesítették vállalt kötelezettségeiket.

A kongresszusi munkaverseny jelentős segítséget nyújtott a megnövekedett őszi forgalmi szállítási feladatok teljesítéséhez is.

Október hónapban 10 millió 876 ezer tonna áru került elszállításra, amely ez ideig az őszi forgalom alatti legmagasabb teljesítmény.

A tervezett szállítási igényeket a vasút kielégítette. November végéig — előzetes adatok szerint — *106,8 millióra emelkedett a vasúton fuvarozott árumennyiség,* amely 1,1 millióval több a tervezettnél, és 4,2 millió az előző évi hasonló időszakának teljesítményénél.

Az eredmények ilyen kedvező alakulását elsősorban a dolgozók áldozatos munkájával, a munka- és üzemszervezés javításával, a vontató és a vontatott járművek gazdaságosabb felhasználásával, a termelékenység fokozott növekedésével érték el.

A személyszállító vonatok menetrendszerűségénél a 96 százalékos vállalást 96,4, a tehervonatoknál a 71 százalékos vállalást 73,29 százalékra,

a tehervonatok átlagos terhelését a vállalt 944 tonnával szemben 950 tonnára,

a teherkocsik statikus terhelését a 19,20 tonnás vállalással szemben 19,24 tonnára teljesítettük.

A kocsiforduló-idő csökkentésére tett vállalást a 3,64 nappal szemben 3,54 napra teljesítettük. Ezáltal nagymértékben javult a kocsipark szállítókapacitásának kihasználása.

A vonóerő fajlagos teljesítményének növelésénél az előirányzotthoz viszonyítva *vállalásunkat 4,2 százalékra teljesítettük.* Különösen jól alakultak a korszerű villany- és Diesel-mozdonyok teljesítményei.

Az utazószemélyzet gazdaságos foglalkoztatásánál is jól alakultak az eredmények. A vonatkísérő személyzetnél az előző évihez viszonyítva

6,3 százalékkal növekedett az egy szolgálati órára eső vonatkilométer-teljesítmény.

A mozdonyszemélyzet foglalkoztatása is termelékenyebb volt, mint az előző évben.

A vasúti csomópontok közül kiemelkedő eredményeket értek el az MT—SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett *ferencvárosi és a miskolci csomópontok dolgozói.* Teljesítették vállalásukat *Hatvan, Békéscsaba, Debrecen, Záhony, Nyíregyháza, Rákosrendező, Szombathely, Tapolca, Dunaújváros* és *Nagykanizsa* vasúti csomópontok dolgozói is.

Az igazgatóságok közül kiemelkedő eredményeket ért el a *debreceni, a szegedi, a budapesti* és a *szombathelyi* igazgatóság, de teljesítették vállalásaikat a *miskolci* és a *pécsi* igazgatóság dolgozói is.

A szocialista brigádok a vasútüzem területen mindenhol élen jártak a kongresszusi munkaversenyben. A brigádmozgalom fejlődése is figyelemre méltó. 1966-ban mintegy 2000 brigád közül 20 ezer fővel kapcsolódott be a versenybe.

Az összesített eredmények alapján az igazgatóságok október havi teljesítményei az alábbiak szerint alakultak:

	Összteljesítmény	Jutalom (Ft)
Budapesti igazgatóság	**102,72%**	**494 000**
Debreceni igazgatóság	**102,94%**	**164 000**
Miskolci igazgatóság	**102,68%**	**165 000**
Pécsi igazgatóság	**102,18%**	**165 000**
Szegedi igazgatóság	**102,88%**	**165 000**
Szombathelyi igazgatóság	**102,71%**	**165 000**
Hálózat:	**102,70%**	**1 318 000**

Az év végi szállítási feladatok változatlanul jelentősek. Arra van szükség, hogy a kongresszusi munkaverseny lendületének megtartásával dolgozóink lelkesedésére támaszkodva jó eredménnyel zárjuk az 1966. évet.

Fordítsunk nagyobb gondot a határforgalmi munkaversenyre

A szocialista országokkal való baráti kapcsolataink kiépítését, a nemzetközi forgalom sikeresebb megoldását *eddig is nagymértékben segítette a határforgalmi munkaverseny.* Kezdeti időszakban e versenyforma a menetrendszerűség javítására, a ki- és belépő vonatok előírt időn belül történő továbbítására épült. A későbbiek folyamán kiterjedt az idegen kocsik tartózkodási idejének, s a visszautasított kocsik számának csökkentésére is.

A határforgalmi verseny *Szob—Sturovo* és *Komárom—Komárno* magyar csehszlovák határállomások dolgozóinak, gazdasági és mozgalmi vezetőinek kezdeményezésére jött létre. Ezeken a helyeken értették meg elsőként, hogy az eredmények növelésének a jó együttműködés az alapja.

Jó az együttműködés *Hidasnémeti, Somoskőújfalu, Komárom, Sátoraljaújhely, Szob* határállomásokon, ahol a verseny eredményeként csökkent a vonatok jelzőnél való feltartóztatása, javult a menetrendszerűség. Ezzel szemben hiányosságok vannak *Nyírábrány* állomáson, ahol a CFR-től átveszik a hiányos bárcázású, szabálytalan rakományú kocsikat. A *Nyékládháza* állomáson feladott komplett CSD-re irányuló kavicsvonatoknál is előfordul, hogy egy-egy 26 tonnás kocsiba 40—50 tonnát is beraknak. *A CSD ezeket a kocsikat jogosan utasítja vissza.* Így az idegen kocsik tartózkodási ideje emelkedik.

A határforgalmi verseny fejlesztése fontos feladat. Preciz és alapos, körültekintő munkát követel egyrészt a határállomások, másrészt a belföldi állomások dolgozóitól.

A hiányosságok ellenére is elmondhatjuk, hogy van előrehaladás. Az utóbbi időben *lényegesen csökkent a visszautasított kocsik száma, s az idegen kocsik tartózkodási ideje* — az elmúlt év első félévhez viszonyítva a PPV forgalomban 0,07 nappal, a RIV forgalomban 0,1 nappal, — ami jelentős devizamegtakarítást eredményezett.

A Csehszlovák Közlekedési és Távközlési Dolgozók Szakszervezete, valamint szakszervezetünk küldöttsége között 1966. február 24-én és 25-én *tárgyalások folytak, majd fontos határozatok születtek, a két állam határállomásain szolgálatot teljesítő vasutas dolgozók közötti kapcsolatok megjavítására — a kölcsönös érdekek figyelembe vételével — a gazdasági eredmények javítására.* A határozatok végrehajtása érdekében sokat tehetnek az igazgatóságok és területi bizottságok, ha helyesen szabják meg a határállomások célkitűzéseit és gondoskodnak a versenyben elért eredmények népszerűsítéséről, erkölcsi, anyagi elismeréséről.

Szabó II. József

Kis csomópont a Bakony alján

— *Veszprémvarsány!* — kiáltja a kalauz.

Az állomáson rend és tisztaság. Néhány percen belül négy irányból futnak be, majd rövid tartózkodás után indulnak is tovább Győrbe, Tatabánya-Alsóra, Pápára, Veszprémbe a személyvonatok.

Négy éve élüzem szinten

Azt azonban nem árulja el az állomás képe, hogy ennek *a Bakony-aljai kis csomópontnak a dolgozói immár negyedik éve tartják az élüzem szintet.* A lejtős pálya, a sok tolatás ellenére is elmondható, hogy baleset évek óta nem fordult elő és a munkaverseny eredményei, az állomásvizsgák jó osztályzatai *méltán dicsérik az ott dolgozó, fegyelmezetten helytálló vasutasokat.*

Kiss József főellenőr négy éve vezeti az állomást, egyébként huszonhét éve teljesít szolgálatot. Elismeréssel beszél beosztottairól.

— *Négy brigádunk van: három forgalmi és egy kereskedelmi* — mondja. — *Ez egyúttal azt is jelenti, hogy állomásunk 25 dolgozója tartozik szocialista brigádba. Munkájuk eredménye, hogy a kocsitartózkodási normát az első félévben 91 százalékra, a kocsikihasználást 103 százalékra teljesítettük.* A harmadik negyedévi eredmények még ennél is jobbak, ami természetesen összefügg azzal, hogy a vállalások alapján megkötött brigádszerződések egyre konkrétabb feladatokat tartalmaznak. Hogy a brigádmozgalom állomásunkon évről évre javul, abban része van a szakszervezeti bizottságnak is. *Hoffmann József* szb-titkár beosztása: vonali tartalékos. Ismeri a problémákat, s azok megoldásába bevonja a brigádokat oly módon is, hogy javasolja: *szerződéseikben milyen feladatok elvégzése szerepeljen.* Az állomás vezetősége szintén tesz ilyen javaslatokat a brigádoknak.

Akik megbecsülést szereztek

Az állomás dolgozói és a veszprémvarsányi lakosok egyaránt tisztelettel és elismeréssel beszélnek a faluban lakó idős váltóőrről: *Pető Józsefről.* Főnöke úgy jellemzi, hogy a kollektíva egyik legtapasztaltabb, legmegbízhatóbb tagja. Hasonló megbecsülést szerzett *Bognár Lajos* málházó, az állomás mindenese. Ott van mindenütt, ahol segíteni kell. A rend és a tisztaság elsősorban az ő érdeme.

A fiatalabb vasutasok nevelésére az idősebbek — s természetesen az állomás vezetője is — nagy gondot fordítanak. Nem ritka, hogy a vonal más szolgálati helyein, más állomásokon helyettesítenek, s miután viszszatérnek honállomásukra, ilyen dicséretek érkeznek Kiss Józsefhez: — *Udvarias, fegyelmezett, jó szaktudású vasutast küldtél. Végleges áthelyezését is szívesen vennénk...*

Németh Dezső és *Kégli Imre,* a két térfelvigyázó is Veszprémvarsány állomás neveltjei. Egyik a szakszervezet vezetőségében tevékenykedik, másik pedig az állomás pártszervezetének tagja. Itt tanulták meg; *nem a szavak, hanem a tettek érnek sokat,* s nem jó vasutas az, aki mindig tudja igazolni, hogy mit miért nem lehetett elvégezni.

A fiatalokról szólva feltétlenül említést érdemelnek az állomás kocsifelírói is.

— *Nálunk olyan kocsifelírók vannak* — halljuk az állomás vezetőjétől —, *akiknek a munkájában nem lehet hibát találni.* Az előjelentő szolgálat — ami különösen az őszi forgalomban nagy jelentőségű — teljesen kifogástalan. Ezért illeti elismerés *Kégli Imréné, Molnár Lászlóné* és *Völgyi Jenő* kocsifelírókat.

Az állomási dolgozók jó munkájának eredménye, hogy többször kerül sor különféle jutalmak szétosztására. Korábban előfordultak panaszok, *de fél éve már kollektíva osztja szét a rendelkezésre álló összeget,* vagyis a szocialista brigádok vezetői, a szakszervezeti bizalmiak és az állomás vezetője együtt mérlegelik a végzett munkát, s ki-ki érdemei szerint részesül a jutalomból. A módszer bevált: *azóta nincs reklamáció.*

Kovács József

Gépkocsit szeretne?

A 4,— forintos Szerencse-sorsjeggyel megnyerheti a különböző márkájú legújabb személyautót.

KÍSÉRELJE MEG!

Szerencse-sorsjeggyel — szerencséje lesz!

A MÁV munkája, gazdálkodása a számok tükrében

Az elektronikus gépek szerepe az Adatfeldolgozó Főnökség feladatainak megoldásában

A MÁV a számok tükrében... Így lehetne röviden jellemezni a MÁV Adatfeldolgozó Főnökséget. Hogyan fejlődött az utóbbi esztendőkben az adatfeldolgozó munka, s milyen távlati terveket szőnek a főnökség vezetői? Erre voltunk kíváncsiak, s részletes tájékoztatást kaptunk *Perei József* főnökségvezetőtől:

— *Főnökségünk 1961 óta dolgozik* — kezdte a beszélgetést. — *Addig az 1. számú üzem a MÁV Anyagellátási Igazgatósághoz, a 2. számú üzem a BVKH-hoz tartozott. A két üzem egyesítése történt meg a fenti elnevezéssel 1961 elején s ennek jegyében ezt a két feladatkört oldjuk meg. Ezenkívül a fejlődés hozta magával, hogy a MÁV elszámolási, könyvelési, statisztikai és egyéb adminisztratív munkáit modern gépekkel végezzük el.*

Óránként 24 ezer kártya

Megtudtuk, hogy a múlt esztendőben érkezett egy Remington Rand típusú Univac gép, amely különösen nagy munka elvégzésére képes, *hiszen 24 000 kártyát dolgoz fel óránként*, s a kártyaátmenetek alatt elvégzi az összes szorzási, osztási, egyenlegezési, s esetleges százalékszámítási feladatokat is.

— *Az Univac gép alkalmazása* — mondta — *lényegesen megkönnyítette a munkát, hiszen egymaga öt hagyományos lyukkártya táblázó gép munkáját látja el, s ezenkívül feleslegessé teszi külön szorzógépek alkalmazását is.* Nagy szükségünk volt erre a gépre, hiszen mi dolgozzuk fel a forgalmi, a vontatási és a személyszállítási statisztikát, ezenkívül feladatunk a MÁV belföldi, hitelezett fuvardíj számfejtésének ellenőrzése, számlázása, a *Magyar Nemzeti Bank* felé történő leszámolása és mindazon statisztikai munkák elvégzése, amelyek az áruszállítással függnek össze. Ez utóbbi munkákat egy Bull gyártmányú elektronikus gépen dolgozzuk fel már több esztendeje.

A MÁV anyagnyilvántartásainak, a járműjavító vállalatok anyagkönyvelésének vezetése és a külföldi kocsik magyarországi tartózkodásáért fizetendő díjak elszámolása is a főnökség feladata. Nem kis erőfeszítést igényel a viszonylati tervezés és a tényszámok feldolgozása sem, az országon átmenő tranzitküldemények elszámolásával és statisztikájával együtt.

Érdekes kísérletek

A főnökség most érdekes kísérleteket végez az elektronikus géppel a vonatközlekedési terv összeállításához szükséges elegyáramlatok kidolgozásához. Most már három vonalon, *Budapest—Miskolc—Záhony, Budapest—Debrecen—Záhony* és *Budapest—Hegyeshalom* viszonylatban havonta rendszeresen feldolgozzák az adatokat a viszonylati tervek és tényszámok alapján. Az új munkaterületek közé sorolható a különféle számítási munkák végzése a kilométer-mutató adatai kapcsán, ami szintén elektronikus géppel történik, s amelynek eredménye az új díjszabás bevezetéséhez szükséges.

— *Más vállalatok számára bérmunkákat is végzünk* — folytatta Perei József. — *Ilyen feladatokat teljesítünk például a cukoripar számára, s reánk bízza a termelésprogramozási munkák elvégzését a Mosonmagyaróvári Kötszövöttárugyár is.*

Az Adatfeldolgozó Főnökség gépkezelői munkája nagy rátermettséget és megfelelő tudást igényel. A gépkezelők nagy többségükben érettségizettek, s gépkezelői szakvizsgát tettek. Dolgoznak itt matematikusok, mérnökök, technikusok.

— Ami a jövőt illeti, szó lehet újabb munkák gépesítéséről, s így könnyebb lesz majd a MÁV teljes anyaggazdálkodásának, az elszámolás könyvelésének végzése. Ha az elektronikus számító berendezéseket e munkák teljesítésére is beállíthatjuk, még gyorsabban és könnyebben kapnak tájékoztatást az illetékesek a vasút munkájáról — fejezte be a főnökség vezetője.

M. L.

ÉLETET MENTETTEK

Könnyen végzetessé válható szerencsétlenség történt november 21-én a délutáni órákban *Rákosrendező pályaudvaron*. A Közlekedési Építőipari Vállalat két fiatal dolgozója az állomás légópincéjének víztároló medencéjét festette, s az oldószerből fejlődő *nitrogéngáztól eszméletüket vesztették*. Az esetet *Mojzsis András* légóparancsnok fedezte fel. Amikor a két eszméletlen embert ki akarta hozni a friss levegőre, ő is rosszul lett. Ezután sietett segítségükre *Pásztor Péter* és *Lantos Ferenc* vonatkísérő, akik ugyanúgy jártak, mint három másik társuk. Az öt eszméletlen ember életét végülis a közben odaérkező tűzoltóság gyors beavatkozása és az orvosi elsősegély mentette meg.

Vas István

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Az Újmiskolci Pályafenntartási Főnökség XII. sz. G. M. P. Sz. szakaszának dolgozói az élelmezési költség elszámolásával kapcsolatban szóvá tették, hogy amikor *Monosbélen* dolgoztak, napi 19 forint, amikor *Sajókazán* dolgoznak, napi 12 forint külszolgálati élelmezési költséget számolnak el részükre.

A 13/1966. sz. *Hivatalos Lapban* megjelent 107 399/1966. I/2. B. sz. rendelet szerint a pályafenntartási szakasz székhelyén élelmezési költség nem számolható el.

Élelmezési költség a szakasz székhelyének, illetve a dolgozó lakóhelyének közigazgatási területén kívül végzett munka esetén számolható el.

Az élelmezési költség összege azokra a napokra, *amikor a dolgozó a szakasz székhelyére visszatérni nem tud, napi 19 forint*, azokra a napokra pedig, amikor a szakasz székhelyére visszatérnek, de a távollét a 10 órát meghaladja, *napi 12 forint.*

Ha a dolgozó a lakóhelye közigazgatási területén, lakóhelyén végez munkát, *akkor részére külszolgálati élelmezési költséget elszámolni nem lehet.* Például ha a G. M. P. Sz. dolgozói közül valaki Sajókazán lakik, annak a dolgozónak külszolgálati élelmezési költség a Sajókazán végzett munka idejére nem számolható el.

Tekintve, hogy a G. M. P. Sz. székhelye *Putnok*, a Sajókazán levő munkahelyen történő foglalkoztatás idejére a 12 forint külszolgálati élelmezési költség folyósítása helyes, mert a dolgozók a G. M. P. Sz. székhelyének Putnok közigazgatási határán kívül dolgoznak ugyan, de naponta térnek vissza a szakasz székhelyére, távollétük naponként a 10 órát meghaladja.

A Monosbélen történő munka esetén a napi 19 forint (1966. II. 1-től, az azt megelőző időszakban 15 forint) elszámolása volt a helyes, mert a szakasz székhelyén kívül végeztek munkát, s a szakasz székhelyére naponta nem tértek vissza.

A Hatvan—Füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség hatvan—füzesabonyi vonalán levő II. és V. pm. szakaszának 46 dolgozója napi munkába járáshoz *saját kerékpárjuk használata után használati díj elszámolását kéri.*

Az Államvasúti Dolgozókra Vonatkozó Munkaügyi Jogszabályok gyűjteménye 460., 464. oldalán is közölt 33/1951 (I. 31.) Mt. sz. rendelet 10. § (1) és 20 § (1) bekezdése szerint *kerékpárhasználati díj csak kiküldetésnél, illetve külszolgálatot teljesítő dolgozók részére számolható el.* A szóbanforgó dolgozók sem kiküldetést, sem külszolgálatot nem teljesítenek, ezért részükre saját kerékpárjuk használatáért *külön díjat elszámolni nem lehet.* Egyébként ezek a dolgozók saját kerékpárjukat a mindennapi munkába járáshoz veszik igénybe.

Munkába jelentkezni nemcsak a szakasz székhelyén, hanem a pályamesteri szakasz bármely pontján is lehet. A pályamester, vagy az előmunkás előző nap közli a dolgozókkal, hogy hol, mely szelvények között, milyen munkát kell végezni másnap. A munkahelyre menet, vagy jövet, gyaloglással töltött idő a munkaidőbe nem számítható be, és arra semmiféle díjazás nem számolható el.

Értelemszerűen vonatkozik ez a motorkerékpárral, vagy egyéb saját járművel történő munkába járás esetére is.

Több segítséget a szeghalmiaknak

Az őszi forgalom közepén vagyunk. Szeghalom állomáson foglaltak a vágányok. Ezen a vidéken nemcsak a Beretytyó ölelkezik a Sebes-Körössel, hanem a normál vasút a keskennyel is. A két vasúton nagyon sok áru vár átrakásra.

— *Nincs határ!* — kiált a kocsirendező a tolatásvezetőnek. — *Hová tegyek négy kocsit?*

— *Keresek helyet* — válaszol amaz.

S míg ők így „társalognak", addig a kiállított kocsiknál egy fizikai munkás végzi az átrakást.

A vágányokon pedig hosszú sorban állnak a kirakatlan nagy- és kisvasúti kocsik.

Az állomásfőnökhöz, *Baky Lászlóhoz* megyünk. Kimutatások, feljegyzések kerülnek elő.

— *Az állomás 24 óra alatt mindössze 30 kocsi kezelésére alkalmas* — mondja. — *Ezzel szemben sokszor ennek a duplája vár elintézésre. Az állomás kocsirakományú forgalma ez év július, augusztus és szeptember hónapban — az előző év hasonló időszakához viszonyítva — 42 százalékkal megnőtt.*

Az átrakónál csak 6—7 normál kocsi állítható be. A befutás viszont ennél sokkal több. Beszélgetésünk napján a délelőtti helyzet: *maradvány 15 nagyvasúti és 11 kisvasúti kocsi.* Napközben ehhez érkezett még 14 normál kocsi, és azok a keskenyek, amelyeket az imént rendeztek.

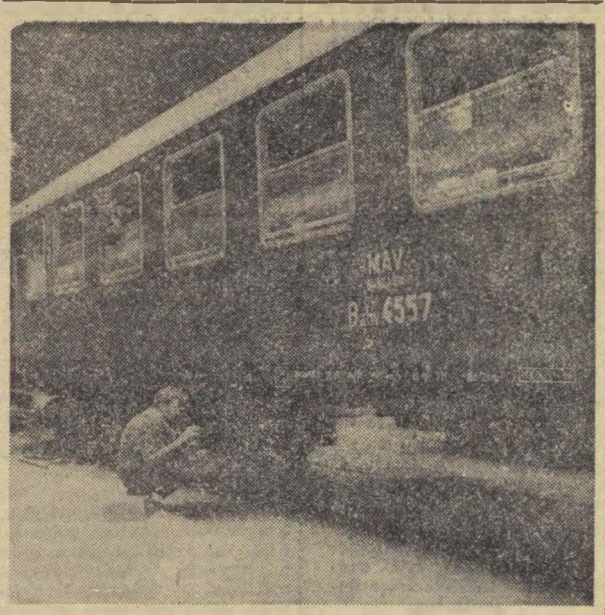
Szolgálatonként 3—3 fizikai dolgozónak kellene az átrakást és a darabáru-küldemények fel- és házhoz fuvarozását végeznie. Ottlétünkkor két személy végzett árumozdítást a háztól házig szolgálatnál.

Hiába kérik, senki sem segít a szeghalmiakon. Pedig jól dolgoznak. Az állomásvizsgálati jelentés erről így tanúskodik: *„Szépen javult az állomás üzemgazdasági munkája, a kocsitartózkodások értékelése. A forgalmi szolgálatot az elmúlt állomásvizsgálat óta balesetmentesen végezték. A forgalmi szolgálat ellátása, az elegytovábbítás és a vonatok menetrendszerűségének biztosítása, az állomás szűk vágányhelyzetét is figyelembevéve, súlyosabb rendszerbeli hiba nélkül történik."*

Jelenleg nincs az állomásnak árupénztárosa. S lehetne javítani, mint ahogy az állomásvizsgálati jelentés javasolja, az árufuvarozási szolgálat és az átrakó munkáját is.

Véleményünk szerint *a szeghalmiak tudásuk és energiájuk maximumát adják.* Többre nem képesek. Gondjaikon az állomásfőnök egyedül nem segíthet, annál inkább a szegedi igazgatóság.

Tőzsér Ernő



A dunakeszi járműjavító vállalatnál Baji Béla újítása alapján elkészítették az automatikus elektromos klímaberendezést. A szerkezet 24 foknál automatikusan kikapcsol, s ha a kocsi hőmérséklete 18 fok alá süllyed, a fűtés ismét megindul. Ezzel a módszerrel 25 százalékos energiamegtakarítást érnek el. Az ez évre tervezett 140 klímaberendezésből 132-t már elhelyeztek a vasúti kocsikban. A képen Török Imre a készülék szerelését végzi.
(MTI Foto — Gárdos Katalin felv.)

A dolgozók javaslatai nyomán

A debreceni járműjavítóban az elmúlt héten fejeződtek be a negyedik negyedévi termelési tanácskozások. A tanácskozás részvevői kritikusan és önkritikusan számoltak be az elmúlt negyedév munkájáról, hibáiról és eredményeiről.

Különösen a kocsiosztály dolgozói között alakult ki eredményes vita. A dolgozók az osztály előtt álló termelési feladatok eredményes megoldását segítették.

Az üzemben rendszeresítettek egy *„javaslatok és észrevételek"* naplót is, amelyben a dolgozók a két termelési tanácskozás közötti időszakban írásban teszik meg észrevételeiket, javaslataikat. Ezek túlnyomó többségét az üzem gazdasági vezetése magáévá is teszi.

Volosinovszki János

Baleseti krónika

November 9-én *Sarkad* állomáson a 8397. sz. vonattal végzett tolatás közben, erős rájárás következtében a poggyászkocsi — ajtórögzítő szerkezet hiánya miatt — rögzítetlen ajtaja becsukódott, melynek nyomán *Bakó Károly* vonatkísérő súlyos kézsérüléses balesetet szenvedett.

★

November 14-én *Veszprém* állomáson előzetes értesítés mellett a foglalt IV. sz. vágányra járó 1891. sz. vonat kíméletlen erővel rájárt az üres tartályszerelvényre. Az ütközés következtében a kocsisor utolsó tartálykocsija feltorlódott az 1891. sz. vonatot továbbító 411 424. sz. mozdony elejére, ugyanakkor a tartálykocsi elején levő védőkocsi az 520 054. sz. gép szerkocsijára torlódott.

★

November 15-én *Nyíregyházán* az állomásra behaladó 408. sz. vonatból kiesett *Tóth Magdolna* nyíregyházi jegyvizsgáló. A kiesés következtében kar- és bordatöréses üzemi balesetet szenvedett.

November 16-án Békéscsaba állomáson halálos üzemi balesetet szenvedett Vecsernyés Ignác, 56 éves állomási kitisztt. A balesetet az idézte elő, hogy nevezett szűk nyílású összezáró kocsisor között egyenes testtartással szándékozott áthaladni

★

November 19-én a Bp. *Dunapart-teher* pályaudvaron az egyik ipartelepről visszatérő 44057. sz. tartalék *mintegy 30 kilométeres sebességgel kíméletlenül ráütközött a fővágányon 4 kocsiból álló kocsisorra.* Az ütközés következtében 2 kocsi kisiklott, 2 súlyosan megrongálódott, a tartalék szolgálatképtelenné vált. Eddigi megállapítások szerint a tartalékmozdonyt vezető *Zsoldos Géza*, ferencvárosi honállomású mozdonyvezető a közelmúltban végzett vizsgája után *első ízben vezetett BoBo-t, és első szolgálatát végezte Dunapart állomáson.* Könnyebb sérülést szenvedett a BoBo-n tartózkodó kocsirendező is.

Mérővonat

Putnok felől érkezett, *Egerből* indul újabb útra a mérővonat. Szocialista brigádban dolgozó személyzete — vállalásához híven — minden szükséges munkát elvégzett a pihenés ideje alatt.

A mérőfülke asztalánál *Gyuris József* ül, az ablak előtt pedig *Bicskei István*, aki a kitérőket, átjárókat, szakaszjelzéseket figyeli éber szemmel. *Széles rezgővonalakat húz a tiz toll, ez még nem az „igazi" pálya.*

A két műszerésznek nincs nyugta, mindig keresnek maguknak valami elfoglaltságot. *Bauer Ottó* magyarázza, hogy annak idején mind a ketten ott voltak a nagy értékű berendezés születésénél is, érthető hát, ha gondjuk van minden alkatrészre.

Az egri pályamesterrel együtt izgul *Budai József*, aki korábban a vonatot dirigálta, most pedig a Hatvan—Füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség vezető mérnöke.

Füzesabony után lassít, majd megáll a vonat. *A „kocsimester" kézi mérést végez, s a műszert ellenőrzi.* A szerkezet pontos, alig kell rajta valamit állítani. A fővonalon már kisebbek a rezgővonalak: *észrevehetően jobb a pálya.*

Kál-Kápolnától hozzánk csatlakozik a főnökség vezetője, *B. Nagy Károly* is, s kíváncsian figyeli a grafikonon vibráló vonalakat. Örömmel újságolta, hogy a tavaszi mérések eredménye lényegesen jobb volt az igazgatósági átlagnál, s országos viszonylatban is az előkelő harmadik helyezést érték el.

Szinte állomásonként változnak az arcok, cserélődnek a pályamesterek.

Hatvan felé robogunk. A tapasztalatok kedvezőek. Társai ugratják Budai Józsefet.

— *No, ezt a pályát jól kimérted magadnak. Oda jöttél, ahol a legjobb eredményt mutatja a műszer...*

Hatvanban fordulunk. *Fritz Béla* műszerész brigádnaplójukat mutatja. Országjáró kis csapat feljegyzéseit olvasom a lapokról, köznapi időtöltésük néhány epizódját. *Ha a szükség úgy kívánja, helyettesítik egymást a különféle posztokon*, fejlesztik szakmai, politikai ismereteiket, s ha valahol elfekvő, feleslegesnek vélt anyagkészletet látnak a vonatablakból, jelentik az illetékeseknek. Összetartó, jó kollektívává kovácsolódott a marokanyi csapat: *együtt vannak a munkában, munka után.* Kedves kirándulásokat, vidám összejöveteleket is őriznek a sorok...

Rohan a kis „szerelvény".

Hort-Csány állomáson egymásra halmozott üres gyümölcsös, zöldséges ládák álmodnak a nyárról.

Karácsondon cukorrépahegyek...

Fekete János technikus, aki az értékelést végzi a mérővonaton, elégedett. Azt mondja, hogy *az eredmények megnyugtatóak, jó munkát végeztek a pályafenntartók.* A pályamesterek mind otthon vannak már a jó bizonyítványokkal.

A mérővonat pedig, ki tudja, hol jár már azóta.

Gyóni Gyula

Egyszerre két helyen?

A Veszprém Ipartelepek megállóhelyen gyakran előfordul, hogy a 7124-es számú vonatra jegy nélkül kénytelenek felszállni az utasok. Mindez azért van, mert a jegykiadó pénztáros egyben egy nagyon fontos útátjáró sorompót is kezel. S így érthető, hogy két helyen egyszerre nem lehet. Hol a pénztárnál, hol a sorompónál tűnik fel. Közben az utasok türelmetlenkednek. Joggal, mert nem mindenkinek sikerül a vonat indulásáig jegyhez jutnia.

A szombathelyi igazgatóságnak valami megoldást kellene keresni, hogy a hétvégi napokon, különösen pénteken és szombaton a jegypénztárosnak segítő társa legyen.

Kiss Lajos

Melyik kifizetőbb?

Alsóörs állomást úgynevezett szigetperonos állomásra alakították át és a kulturált utazás érdekében az utazóközönség jobb kiszolgálására a szigetperonon élelmiszert is árusítanak. Az utas a papírba csomagolt élelmiszert, gyümölcsöt miután elfogyasztja, nem tud mit kezdeni a kezében maradt zacskóval, ugyanis *az állomás területén egyetlen egy hulladékgyűjtőt sem lát.* Vannak akik kissé morózus arccal zsebreteszik, vagy szatyrukba rejtik a hulladékot, de a többség szétszórja a vágányok mentén.

Úgy gondolom, kifizetőbb lenne hulladékgyűjtőket felszerelni, mint a szétszórt szemetet naponta takaríttatni.

Bognár Károly

Színvonalas bemutató



Az együttes férfikara

Az *Északi Járműjavító Törekvés* és a Borsod megyei Szakszervezeti Tanács miskolci *Avas* népi táncegyüttesének műsorával kezdetét vette a táncosok *Bemutató Színpadának* idei programja a Fővárosi Művelődési Ház színháztermében. Népművelési és táncszakemberek, valamint szép számú érdeklődő előtt került sor az együttesek egy-egy órát kitevő önálló műsorára.

A Törekvés táncegyüttes több esztendős szorgos munka, több tucatnyi budapesti és vidéki sikeres fellépés, valamint az együttes útját kísérő átmeneti kritikus buktató után mutatkozott be az igényes táncszakemberek előtt. *Műsorukban a dallamos, játékos könnyedségű előadásmód mellett felcsillantották magas színvonalú felkészültségüket.* Különösen szép fejlődésről, művészi érettségről, a tánc mély átéléséről vallott a leánykar, a *Kühner Gy.—Korács Katalin Üveges* és a férfikar *Albert I.—Manninger M.*: Verbunk koreográfiai bemutatásával. Az együttes fejlődésének legszembetűnőbb eleme a határozott, pontos és a magával ragadó játékosan könnyed táncolas.

Több szerző koreográfiájával mutatkozott ugyan be az együttes, de a műsor egészén érződött a művészeti és a tánckart vezető Manninger-testvérek művészi munkája.

Szerencsés eset a budapesti vasutasok amatőr táncművészetében, hogy sok kísérletezés után. *a nagy lendületű táncegyüttesnek biztos támasza, lendítője a kisérő népi zenekar.* Különösen önálló műsoruk tanúskodik a táncegyüttes hasonló magas művészi előadáskészségéről. A *Jónás Mátyás* és a *Radnóti Sándor* vezette zenekar már több előadáson szerzett érdemeket.

A Törekvés Táncegyüttes *ezúttal is magas színvonalon mutatta be műsorát*, de még nincs fejlődése csúcsán. Az együttes munkájában akad még javítani, csiszolni való. A fegyelmezett munka tarthatja az együttest továbbra a legjobb vasutas népitáncegyüttes rangján. Mindehhez pedig az eddiginél is jelentősebb hozzájárulás, támogatás szükséges az együttes fenntartóitól, főként a szegényes kelléktár és technikai felszerelés javítását illetően.

Kovács János

Hasznos kezdeményezés

Irodalmi est a kelenföldi munkásszálláson

Pár héttel ezelőtt egyik budapesti vasutas kultúrotthon vezetője arról panaszkodott, hogy nagyon nehéz az embereket a munkásszállásokról kimozdítani, egy-egy műsoros estre a kultúrházba vinni.

Nem azért, mert a vasutasok a napi munka után nem igényelnék a szórakozást, vagy az irodalmi műsorokat, hanem elsősorban azért, mert *a munkásszállásokon is megtalálják a szórakozást, a sokféle társasjátékot, a televíziót.* ami — valljuk be őszintén — nemcsak egy kultúrotthonnak, hanem nagyon sok színháznak is konkurrenciát jelent.

Ha már így van, akkor meg kell fordítani az eddigi gyakorlat rendjét és *nem elcsalogatni kell az embereket*, hanem a munkásszálláson kell felkeresni őket egy-egy jól sikerült műsorral.

Ez persze ott lehetséges, ahol erre minden adottság megvan, gondolunk itt a klubszobára, vagy olyan külön teremre, ahol a művészek, vagy éppen az öntevékeny együttesek kulturált körülmények között játszhatnak.

Ebből az elgondolásból kiindulva, *szakszervezetünk budapesti bizottsága a kelenföldi munkásszálláson kísérleti jelleggel irodalmi estet rendezett*, amelyre meghívták a vasutas kultúrotthonok művészeti vezetőit, igazgatóit, a munkásszállások és szolgálati helyek kulturosait, illetve könyvtárosait is. A cél az volt, hogy egy olyan típusú műsort alakítsanak ki, amelyel felkereshetik a munkásszállásokat és ami a művészi értéke mellett szórakoztat is.

A kísérleti műsort a *Postás Művelődési Otthon* irodalmi színpadának tagjai adták, művészi színvonalon megérdemelt szép sikerrel.

Heltai Jenő bájos, szép csengésű versei, *Tabi László, Kisjó Sándor* és *Gádor Béla* könnyed jelenetei, *Karinthy Frigyes* humoreszkjei megnyerték a részvevők tetszését és olyan vélemény alakult ki, hogy ilyen műsorral minden munkásszálláson sikerrel szerepelhetnek.

Az előadás után az együttes vezetői, *Barabás Ede és Boháti Lajos* elmondták, hogy 4 évi kihagyás után ez volt az első ilyen jellegű fellépésük. Az elkövetkezendő időben azonban több munkásszállást is meglátogatnak, hogy a hosszúra nyúló téli estéken szórakoztassák a szálló lakóit.

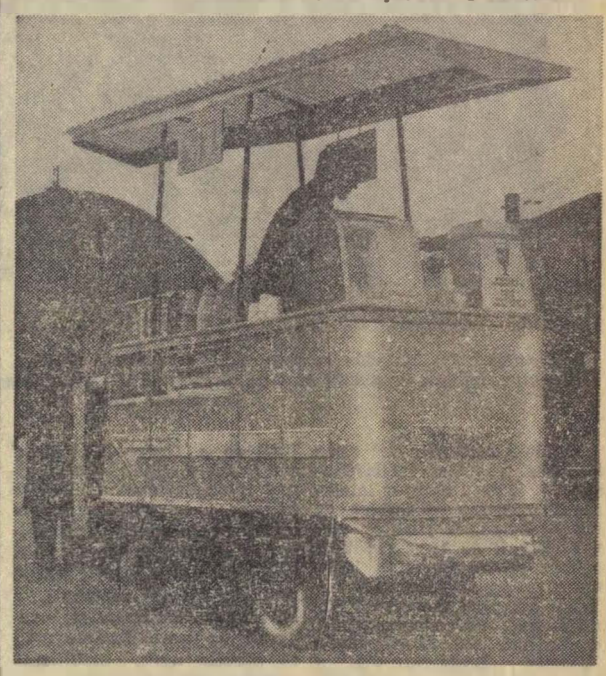
A budapesti bizottság kezdeményezését és a Postás Művelődési Otthon öntevékeny művészeinek vállalkozását csak üdvözölni lehet és *őszintén neméljük, hogy az első sikeres bemutatót még nagyon sok sikeres előadás követ.*

Sz. J.

Guruló büfé

Az Utasellátó Vállalat karbantartó műhelyében egy elektromos áruhordó targoncából guruló büfét készítettek. Az ötletesen elkészített büfé, virslit, debrecenit, négyféle büféárut, csomagolt édességfélét, trafikárut, szörpöt, kakaót, teát, vagy forraltbort is árusíthat. A kézi erővel mozgatható kis büfékocsikkal szemben nagy előnye, hogy a peronon a szerelvények mellett gyorsan közlekedhet, s a kocsikban helyet foglaló utasok akár az ablakon át is vásárolhatnak a targoncát kezelő büfétől. *Különösen a nemzetközi vonatok rövid tartózkodása miatt van nagy jelentősége a gyorsan mozgó, önjáró büfének.* A külföldi utasok ugyanis a tartózkodási idő rövidsége miatt nem nagyon szállnak ki a kocsikból, hogy a peronokon levő pavilonoknál megvásárolják a legszükségesebbeket. Az a figyelmesség, hogy a büfé helyébe megy az utasnak, Budapesten is jólesik a hazánkon átutazó külföldieknek.

Reméljük, az ötletes mozgóbüfét újabbak is követik.



Igy néz ki a guruló büfé

A zene barátainak első randevúja

A zene szeretete, közkincsé tétele hozta létre a *Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfonikus Zenekarának Baráti Körét*, hogy áldozatos munkával alakítsák, formálják az egyre igényesebb zenei közönség ízlését, zeneismeretét.

A baráti kör első „zenés" találkozójára november 11-én a V. sűti Főosztály kulturtermében került sor.

Kádor János zeneesztéta előadásában bemutatta a baráti kör személytelen részvevőit, az egyes hangszereket, hangszercsoportokat és a zenekar sokoldalú művészét: *a karmestert.* Miután megismerkedtünk az együttessel, rövid ízelítőt kaptunk a zenei romantikából.

Az elhangzó műsorszámokat rövid ismertetés vezette be, amelynek keretében a nagy romantikus mestereket nem száraz életrajzi adatok útján, hanem korukban, társadalmi környezetükben ismertünk meg. Maga a műsor megválasztása is szerencsés volt, mert a német romantika két nagy indítója, *Weber* és *Mendelssohn* mellett, a francia romantikát *Bizet* és a hazait *Erkel Ferenc* képviselte.

Mendelssohn hegedűversenyét *Csiby Erika* játszotta, míg Weber Oberonjából az Óceán áriát *Veress Éva* énekelte művészi színvonalon, szép sikerrel.

Nem lenne a beszámoló teljes, ha nem említenénk meg a sikeres hangverseny lelkes motorját és nem emlékeznénk meg a szakszervezeti szimfónikus zenekar önzetlen karmesteréről, *dr. Hamary András*ról. A zenei előadásban elhangzottak szerint a karmester szuggesztív átadó képességén múlik az előadott művek sikere, hiszen ettől függ, milyen hangulatot, érzelmeket tud felkelteni hallgatóságában. A két megismételtetett mű — ezek közül is az *Óceán ária* stílusosan megragadó első előadása — olyan zenei produkciónak bizonyult, amely Hamary András karmesteri képességeinek és rutinos zenei vezetésének köszönhető.

A részvevők egy emlékezetes zenei-esztétikai élménnyel gazdagodtak, s érdeklődéssel várják a legközelebbi (1967 január 13-i) klasszikus estet, amelyen többek között Mozart huszonnegyedik zongoraversenye közül az egyik legderűsebb (Esz dur) és Haydn *Londoni szimfóniáját* is hallani fogják.

Érdeklődőket a baráti kör szívesen lát és vár. A belépőjegyül is szolgáló meghívó a Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfonikus Zenekaránál *(Budapest, VII., Rózsa Ferenc utca 22.)* igényelhető.

Dr. Csillag Ferenc

Elektromos áram fűti a váltókat Ferencvárosban

A hideg idő beálltával, különösen nagy havazások idején sok gondot okoz a váltófűtés. Emiatt a közlekedő vonatokat gyakran fel kell tartóztatni az állomásokról való ki- és behaladás alkalmával. *A legegyszerűbb megoldás természetesen a váltók állandó tisztán tartása.* Ehhez azonban a havazások idején sok munkásra lenne szükség.

A MÁV műszakfejlesztési tervének keretében 1959-ben a ferencvárosi pályaudvaron

már kísérleteztek a váltók elektromos árammal történő melegítésével.

A sikeres kísérlet nyomán vette kezdetét a váltók elektromos fűtési lehetőségeinek kidolgozása. Ennek eredményeként a közelmúltban *Ferencváros keleti rendezőjében 26 csoport egyszerű kitérő és egy csoport kettős keresztezésű átszelési kitérő tősinjeire szerelték fel az elektromos váltómelegítő berendezést.* A próbaüzemeltetés és a berendezés üzembe helyezése az elmúlt napokban már megtörtént.

A váltók elektromos üzemeltetéséhez 380 Volt feszültségű áramot használnak fel. A berendezés üzemeltetését a vágányfektoronyban elhelyezett

kapcsolófal segítségével gazdaságosan lehet szabályozni.

A külföldi vasutak többféle váltómelegítési módszert alkalmaznak. *Közismert a gázzal, a hőlégsugárral való melegítés és a jeges váltók vegyi úton történő olvasztása.* A leghigiénikusabb, legbiztonságosabb az elektromos úton való váltómelegítés, melyet tömeges formában hazánkban első ízben a ferencvárosi rendezőpályaudvar keleti guritójában helyeztek üzembe.

Utolsó hónapok...

— A diák is számolja a napokat, mikor jön el az utolsó tanítási óra, de ha már dolgozik, azt mondja: azért mégis jó volt iskolába járni... Valahogy így vagyok én is. Huszonnyolc éve dolgozom a vasútnál, februárban nyugdíjba megyek. Ez örömis, meg bánat is. Mert jó lesz megpihenni, többet törődni a családdal, de azért mégis jó volt vasutasnak lenni...

Fodrászból pályamunkás

Lengyel Imre már gyerekkorában vasutas akart lenni. Apja is az volt, őt is annak szánták. De akkortájt nehezebb volt állami állásba jutni, mint manapság nyerni a lottón.

— Sokszor kedvem lenne megmutatni a fiataloknak azokat a protekciót kérő leveleket, amelyeket befolyásosnak vélt embereknek írtunk — mondja. *— Még a protekció sem segített... Négy kilométerre Szegedtől, Szőregen nőttem fel, pályamunkás szerettem volna lenni, de mivel nem sikerült, apámék borbélynak adtak.*

Kitanulta a fodrászmesterséget, de akkoriban ez is bizonytalan kenyér volt. Évekig hetente 2—3 napot dolgozhatott csupán. Nem mondott le régi vágyáról, és — talán mert azt tartják, ha valaki valamit nagyon akar, az előbb-utóbb sikerül — *huszonhat éves korában, 1938 márciusában mégis alkalmazták a Szeged-Tisza pályaudvaron pályamunkásnak.* Két év múlva előmunkástanfolyamra küldték, majd — akkor már Szeged állomáson — vonatkísérő, később pedig kocsirendező lett. 1942 tavasza óta — egy év frontszolgálattól eltekintve — megszakítás nélkül tolatásvezető.

Nyugdíjazásakor 25 éves tolatásvezetői múltra tekinthet majd vissza...

Felelősségteljes munka, egyike a legnehezebbeknek. Ki tudja, hány ezerszer harsant éleset figyelmeztető sípszava, hány figyelmetlen embert ébresztett rá a közelgő veszélyre. Eshet a hó, fújhat a szél, zápor söpörhet végig a sínek birodalmán, a tolatásvezető a helyén van.

— A zökkenőmentes forgalom biztosítása érdekében a munkát mindig a legrövidebb időn belül kell elvégezni — vall hivatásáról. *— Ha jönnek a kocsik, néha olyanok vagyunk, mint a versenyzők.*

Megszerette a vasutat

Egyetlen egyszer sem volt üzemi balesete. Úgy véli: *az óvatosság mellett ehhez szerencse is kellett.* Mindig körültekintően dolgozott és a biztonságos munkára intette társait is. Amire ugyancsak büszke: *négy esztendeje dolgozik együtt a szocialista Brigáddal*, s a brigádtagok közül azóta senkit sem ért baleset.

Amikor Szegeden megalakultak az első fodrász szövetkezetek, az egykori kollégák hívták: *hagyja ott a vasutat, álljon közéjük.* Az „tisztább" mesterség, balesetveszély sem fenyegeti — inkább a borotválandó vendéget —, és akkor már az a szakma is biztos kenyeret, gondtalan megélhetést ígért.

— Nemet kellett mondanom. Engem itt becsülték, élmunkás voltam, többször kitüntettek, háromszor kaptam kiváló dolgozó jelvényt és itt, Szeged állomáson éreztem jól magam. Mondtam az egykori kollégáknak: én már innen szeretnék nyugdíjba menni.

A felszabadulás után elsők között lépett be a vasutas szakszervezetbe, 1947-ben pedig a Magyar Kommunista Pártba. Az első esztendőktől kezdve szakszervezeti bizalmi, majd tíz esztendőn keresztül műhelybizottsági titkár volt.

Becsülték — és szerették. Az ellenforradalom alatt egyetlen napot sem hiányzott a munkahelyéről. *Tudták róla, hogy kommunista, mégsem merték bántani, vagy akár megfélemlíteni.* Igaz — ha egy ember bántotta volna is, tíz biztosan a védelmére sietett volna. Mindig a gyengébbek mellé igyekezett állni, őket támogatta, az ő érdekeiket kívánta szolgálni.

— Egykor kézen kellett fogni az embereket, és úgy kellett rávenni őket, hogy az illetékesek előtt mondják el gondjaikat, panaszaikat. Ma már ez természetes, senkit sem kell biztatni erre.

A kapu nyitva áll

Hogyan lesz a jövőben, ha majd nyugdíjba megy?

Ma még ő sem tudja, csak tervezgeti az előtte álló éveket. *Hiányozni fog a vasút, ez biztos.* De hát a kapu mindig nyitva áll majd előtte, s a brigád tagjai a többi munkatárssal együtt mindenkor szeretettel fogadják. S ő élni fog a lehetőséggel, gyakran visszalátogat majd közéjük.

Nagyon szereti Szegedet, az ódon házakat éppúgy, mint az Ogyesszai-lakótelep vadonatúj toronyházait. Eddig jobbára csak kerékpárról szemlélhette kedvenc városát, most majd több ideje jut a sétára is. Két lánya van, egyikük már asszony, a másik pedig gimnáziumba jár. Reméli, hogy két-három év múlva már kis unokával sétálhat a városban. S minden látnivalót megmutathat majd neki, az állomást is, ahol nagypapa negyedszázadon keresztül jókedvűen, megbecsülten dolgozott...

Földes Tamás

VÉDEKEZZÜNK A KORRÓZIÓ ELLEN!

Betonfelületek korrózió elleni védelme bitumenoldattal vagy fluátozással

Az építők részéről igen gyakran felmerülő igény, hogy a beton műtárgyak felületét vagy falazatokat a használat közben fellépő enyhe korrozív hatások ellen olcsó, könnyen hozzáférhető, ugyanakkor kellő védőhatású bevonattal lássák el. Ezeknek az igényeknek a kielégítésére az ÉM. Építő- Vegyianyagokat Gyártó Vállalat két jól bevált gyártmánnyal rendelkezik.

Az első a Betonol elnevezésű fluátozó szer, ami megszilárdult betonfelületek és téglaszerkezetek permetezéses, mázolásos, bemeritéses, ill. áztatásos kezelésére alkalmas. 1 m² felület impregnálásához kb. 0.5 kg oldatot kell felhasználni. A kezelt felület megszáradása után 5—10% szulfát tartalmu agressziv talajviznek, 3%-os ecetsavnak, 1%-os sósavnak, 5%-os fenol- vagy cukoroldatnak, lágyvíznek és olajnak ellenáll. A vizzáróság áztatásos kezelés esetén 10—25%-kal, mázolás esetén 5—8%-kal növekszik. 30 kg-os üvegballonokban kerül forgalomba, 264 Ft/q áron. A másik felületvédő anyaguk, a Bonobit H. hidegen felhasználható oldószeres bitumenlakk. Csak száraz, portalanitott felületre hordható fel. Felhordása ecsettel történik legalább két rétegben. Az egyes rétegek száradási ideje 20° C-on 2—3 óra. 1 m² kétszeri bevonására a felület érdességétől függően 0,5—1 kg Bonobit H szükséges. A száradás után kialakult bitumen film lég- és vizzáró, nedvességnek, híg ásványi és szerves savaknak, lúgoknak, részben sóoldatoknak igen jól ellenáll. Szerves oldószerek, vagy olajok hatásának kitett helyen, ill. 70 C°-nál magasabb hőmérsékleten nem alkalmazható. 200 kg-os vashordókban kerül forgalomba, 556 Ft/q áron. Besűrűsödése esetén max. 5% lakkbenzinnel szabad hígitani. Tűzveszélyes anyag, ezért tárolásakor és felhasználásakor a balesetelhárítási óvórendszabályokat be kell tartani.

Érdeklődőknek felvilágositást ad:

ÉM. Építő- Vegyianyagokat Gyártó Vállalat

Budapest IX., Soroksári út 106.

Négy év után újra az NB I-ben

Mérlegen az NB I B-s vasutas labdarúgó-csapatok 1966. évi szereplése



A Szombathelyi Haladás csapata. Álló sor: Varga Ferenc másodedző, Szarka, Szabó B., Homolya, Szántai, Gyarmati, Mester, Juhász Pál gyúró. Guggol: Szabó S., Ilmer, Hegedüs, Iszak, Tóth.

(Hemző Károly felv.)

Mindenesetre nem vet rossz fényt a vasutas labdarúgósportra, hogy a magyar labdarúgás második vonalában, az NB I. B-ben, öt vasutas csapat játszott az 1966. évi bajnokság során. Egyetlen iparág, egyetlen szakma, vagy hivatali országos szerv sem közelíti meg ezt a mennyiségi eredményt. A *Szombathelyi Haladás*, a *Budapesti VSC*, a *Debreceni VSC*, a *Miskolci VSC* és a *Győri MÁV-DAC* szereplése azonban — *a minőségi követelményeket előtérbe helyezve* — már korántsem mutat ilyen megnyugtató képet. Az NB I B mezőnyének majdnem egyharmadát kitevő vasutascsapatok ugyanis a következő eredménnyel végeztek az utolsó forduló utolsó percéig nyílt, hallatlanul izgalmas küzdelemben:

4. Szombathelyi Haladás	30	11	12	7	47:33	34
5. BVSC	30	13	8	9	41:39	34
8. DVSC	30	12	8	10	45:42	32
14. MVSC	30	6	14	10	29:44	26
16. MÁV-DAC	30	5	12	13	32:51	22

Mennyit „ér" ez a táblázat? Annyit, hogy *a Szombathely jogot nyert osztályozót játszani az NB I-be való feljutásért.* Ebben a küzdelemsorozatban a 3. helyezett *Komlói Bányásszal*, valamint az NB I utolsó két helyén végzett *Ózdi Kohásszal* és a *Dorogi Bányásszal* játszhatott körmérkőzést. A 16. helyen végzett MÁV-DAC pedig „simán" kiesett az NB II. osztályba. A budapesti, a debreceni és a miskolci vasutasok jövőre továbbra is az NB I B csoportjában maradnak.

Elégedett lehet-e a sportszerető vasutastársadalom és az öt csapat szűkebb szurkológárdája, vezetősége, a fenti eredményekkel? A kérdésre nyugodt lelkiismerettel lehet *határozott „nem"-mel felelni.* Még a szombathelyiek esetében is, hát még a győrieknél, ahol különösen *„megméretett és könnyűnek találtatott"* a labdarúgócsapat...

A Szombathelyi Haladás

nagymúltú csapata előtt csak a hajrában nyílt meg a kapu a magyar labdarúgás első vonalába. Sok szombathelyi szurkoló ismételgette a november 20-i, utolsó forduló után, hogy csak egyetlen pontocskával kellett volna többet szereznie a csapatnak és fejfájás — értsd: *osztályozó — nélkül ott lehetett volna a feljutók között.* Sokan úgy boncolgatták a kérdést, a technikás, jól képzett gárda lemaradásának kérdését, hogy egy-egy találkozó kihagyott gólhelyzetére, vagy a védők által elkönnyelműsködött helyzetére emlékeztek — keseregve, vagy haraggal.

Mi inkább azzal a szurkolóval értünk egyet, aki szerint a tavaszi idény végén *lebonyolított túra szakmailag nem volt szerencsés dolog. Kizökkentette a csapatot a játékból,* és a portyáról hazatérő Haladás nehezen talált magára ismét. Az akkor elhullajtott bajnoki pontok hiányoztak a „végelszámolásnál".

Szerencsére a csapat kitűnően rajtolt az osztályozóban. *Az első mérkőzésen 3:1 arányban legyőzték a Komlói Bányász együttesét.* Az NB I utolsó helyén végzett Dorogi Bányász csapatával 1:1 arányú döntetlen eredményt értek el. S mivel a második forduló után a Dorognak is három pontja volt, s a Komló legyőzte az Ózdot, az utolsó forduló döntött.

Az együttes az MTK Hungária körúti pályáján nagy akarással harcolt az Ózd ellen és végeredményben 6:1 arányú fölényes győzelmet aratott.

A Szombathelyi Haladás fiatalokból álló labdarúgócsapata négy év után megérdemelten jutott be újból az NB I-be.

A BVSC

szakvezetői szerénységét dicséri, nem indultak feljutási célkitűzéssel az 1966. évi bajnokságban. Ám a sok keresztbeverés, az egymást követő fordulók szeszélyes eredményei, a mindenkori 1—12 (!) helyezett viszonylagos kiegyensúlyozottsága mégis úgy hozta, *hogy sokáig biztosan vezetett a budapesti gárda a bajnokságban.* A 23. forduló után azonban olyan veréssorozat következett, *amelyet csak magyarázni lehet, megmagyarázni nem.* Annál kevésbé, mert egy váratlan fordulat történt ismét...

A magyar nagyválogatott edzőpartnernek kérte fel a BVSC-t és a Szőnyi úton sorra került találkozóra *Gyarmati János* edző néhány fiatalt dobott be. A fiatalok valósággal friss vérkeringést vittek a csapat játékába. *A BVSC legyőzte a válogatottat, majd a következő bajnoki találkozón a DVSC-t is, mégpedig otthonában, Debrecenben.* Balszerencséjükre az ügyes, sokat ígérő fiatalok megsérültek, és így játékuktól el kellett az edzőnek tekintenie, de a kérdést így is nyitva hagyta a „vérátömlesztés" ügye:

Nem lehetett, nem kellett volna előbb ezekhez a fiatalokhoz nyúlni?

A DVSC

számára is komoly tanulságot hozott a bajnokság végső kimenetele, amelynek során 2—3 pont választotta el a debrecenieket is a feljebbjutástól: *nem szabad előre feladni a harcot!* A megfiatalított csapattól a debreceni vasutasok sem vártak sokat és ez a hangulat a játékosokon is eluralkodott. A tavaszi idényben egész sor olyan pontot hullajtottak el saját otthonukban is, amelyeket a *Puskást, Nagykaposit, Alaxait, Zilahit* és a többi eltávozott játékost nélkülöző DVSC-nek sem lett volna szabad elhullajtania. És amikor rádöbbentek, hogy *„itt valamit lehet még keresni is"* — már késő volt.

Miskolci VSC

sem indult vérmes reményekkel, de azért arra sem számított a vezetőség és a miskolci szurkolótábor, hogy az utolsó percek után derül csak ki: *meg tudott-e kapaszkodni az egykor jobb napokat látott vasutasgárda a második vonalban?* Sikerült. Az utolsó két mérkőzésen nagy lelkesedéssel játszott az MVSC és 3 pontot szerezve, sikerült eltáncolnia a szakadék széléről.

Győri MÁV-DAC

még későn sem talált magára, még a végső veszélyben sem tudott elszántan küzdő együttessé kovácsolódni. *Egyetlen olyan NB I B-s csapat volt, amely az utolsó fordulókban — a hajrában — nem tudott pontot szerezni, még otthonában sem.* Igaz, jónéhány balszerencsés mérkőzést is vívott. Fortuna nem nagyon mosolygott ebben a bajnokságban a győriekre. De ez nem lehet mentség a gyakori lélektelen, akarás nélküli játékra.

Röviden így „fest" az 1966. évi bajnokságban küzdött öt *NB I B-s vasutascsapat mérlege.* Most pihenőre térnek, hogy tavasszal majd — ki-ki a maga osztályában — folytassa. A pihenő alatt talán lehetőség nyílik azt a kérdést is boncolgatni, hogy *miért olyan egészségtelenül erős a vetélkedés a vasutascsapatok között?* (Ez nemcsak az NB I B-re és a labdarúgásra vonatkozik...) Talán felvetődhetne a kérdés úgy is, nem volna-e helyes legalább egy igazán erős, a legjobbak mezőnyében is helytálló vasutas labdarúgócsapat kialakítása? *Budapesten és Debrecenben, Miskolcon és Győrött* éppen úgy elhangzanak ilyen kérdések, mint *Szombathelyen* vagy *Szolnokon, Pécsett* vagy *Székesfehérvárott.*

VEDRES JÓZSEF

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—873
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—818
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915 001 – K 9
Szikra Lapnyomda

Munkaértekezleten beszélték meg a tennivalókat

A miskolci igazgatóság vontatási osztályán munkaértekezleten vitatták meg a harmadik negyedév eredményeit és a hátralevő idő feladatait.

A beszámolót *Tongori Imre* osztályvezető tartotta. Elmondotta, hogy az év első kilenc hónapjában a szakszolgálat *101,6 százalékra teljesítette 100 elegytonnakilométer előirányzatát.* Az egy dolgozó vontató járműre eső 100 etkm teljesítmény 105,9, az egy vonali vontató járműre eső teljesítmény pedig 104,7 százalékra alakult.

A fajlagos szénfelhasználásnál 5,3 százalékos, a fajlagos villamos energia felhasználásnál 11,2 százalékos megtakarítást értek el, s

6,7 százalékkal csökkent az önköltség, ami 22 millió forint megtakarítást jelent.

A beszámolóban az osztályvezető megemlítette, hogy a szakszolgálat 12 szolgálati helye közül *10 élüzem szinten dolgozik.* Csupán a berentei és a jászapáti fűtőházaknál van némi lemaradás.

A beszámoló részletesen foglalkozott a kongresszusi versennyel is, különös tekintettel a személyvonati menetrendszerűségre. *A szakszolgálat ugyanis a kongresszusi versenyben 97 százalékos teljesítést vállalt, és ezt a vállalást csak 96,15 százalékra tudta teljesíteni.* A lemaradás oka, hogy a heti 6—7 vontatási késési tűréssel szemben esetenként 18—20 késés is előfordul. Ez pedig a hanyag gépvizsga, a fiókműhely, javítási hiányossága, fegyelmezetlen, utasításellenes munka miatt történhetett. *A hiányosságok megszüntetésére az értekezlet határozatot hozott.*

A beszámoló utáni vitában a mozdonycsoport vezetője elmondotta, hogy a téli forgalomra való felkészülés ugyan tervszerűen folyik, de a lelkiismeretes munkát

akadályozza a miskolci körfűtőház, a sátoraljaújhelyi és különösen az egri fűtőház elhanyagolt állapota.

Ehhez a II. osztály sürgős segítségét, intézkedését kérte. Az anyagcsoport részéről elmondották, hogy a téli ruhaellátás jobb, mint az elmúlt években volt, *azonban 270 pár bőrcsizma, 57 pár halinacsizma, 174 db posztóköpeny és 196 db esőkabát még hiányzik a téli ruhatárból.*

Fekete László

IPARI TÉVÉ



— Hallatlan! A felvevő kamerát a sorompó helyett már megint a postáskisasszony ablakára irányították

(Pusztai Pál rajza)

Cikkünk nyomán

Mégcsak a beruházási programtervezet készült el

Lapunk szeptember 1-i számában *A tervek már elkészültek* címmel rövid írást közöltünk a dunaújvárosi kocsijavító műhely sorsáról. Írásunkra *dr. Szabó Tibor*, a pécsi igazgatóság vezetője a következőket válaszolta: *„A dunaújvárosi kocsijavító műhelynek, mint új létesítménynek, csak a beruházási programtervezete készült el. A kiviteli terveket a MÁV Vasútтervező ÜV. fogja elkészíteni. A beruházási program szerint az építés kezdete 1968 augusztus. A terv szerinti üzembehelyezés pedig 1969 november 30."*

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc, Hatvan; Virsik Imre, Vác; dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József, Szeged; Ugliyai Sándor, Nyékládháza; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Markos József, Zalaegerszeg; Bognár Károly, Tapolca; Volosinovszky János, Debrecen; Fekete László, Antal József, Vincze Károly, Miskolc; Kiss Lajos, Alsóörs; Molnár Árpád, Bp. Ferencváros; Kazi Ferenc Mezőtúr; Vas István, Rákosrendező: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Várfalvi Gyula, Gyékényes; Maukovics Lajos, Dunaújváros; Perlaki Gyula, Sopron: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

KÖZLEMÉNY

Az elmúlt hónapokban szakszervezeti szerveinktől, olvasóinktól nagyon sok észrevétel, panasz érkezett amiatt, hogy nem lehet beszerezni szocialista brigádjelvényeket és plaketteket. *Közöljük a szakszervezeti bizottságokkal, hogy a Szakszervezetek Országos Tanácsa az ügyben intézkedett.* Ennek eredményeként 1967-ben az első félévi megrendelések nagy részét az Állami Pénzverő már az első negyedévben leszállítja. Ebben az évben az okozza a jelvények és plakettek bonyodalmas, késedelmes beszerzését, hogy a pénzverő egyéb tervkötelezettségek miatt és kapacitás hiányában csak részben tudja az igényeket kielégíteni.

HÍREK

— **A 94-es tartálykocsi** című magyar közlekedési, munkavédelmi film, a Moszkvában megtartott OSZZSD filmfesztiválon a Szovjetunió és az NDK egy-egy közlekedési filmjével közösen harmadik helyezést ért el. A film elkészítésénél szakszervezetünk munkavédelmi felügyelősége is közreműködött.

— **Nyugdíjas vasutasokat láttak vendégül** Mezőtúr állomás gazdasági és szakszervezeti vezetői. Hosszú évek óta ez volt az első alkalom, hogy a nyugdíjasok elmondhatták gondjaikat, problémáikat. A baráti hangulatú beszélgetést ünnepi ebéd, majd a mezőtúri Kossuth Lajos Általános Iskola úttörőcsapatának műsora követte.

— **Vádoljuk az imperializmust** címmel kiállításon mutatták be a vietnami nép hősi harcát a Déli pályaudvar dolgozóinak. A dokumentációs anyagokat a Déli pályaudvar modern várócsarnokában, az utazóközönség közül is több ezren tekintették meg.

— **Az anyaggazdálkodás új rendszeréről** és a soron következő feladatokról tárgyaltak a közelmúltban a békéscsabai pályafenntartási főnökség anyagkezelői. Az értekezleten abban is megállapodtak, hogy a felesleges anyagokat, az igényeknek megfelelően, egyik szolgálati helyről a másikra diszponálták.

— **Társadalmi munkával hozták rendbe a MÁV MHS** alapszervezetének lőterét Hatvan állomás szocialista brigádjai. Az újjáépített lőtéren a tavasszal már versenyeket is rendezhetnek.

— **A politikai irodalom terjesztésében végzett** 10 éves eredményes munkájuk elismeréseként a Kossuth Könyvkiadó arany jelvénnyel tüntette ki Gazsi Lajosnét, Tóth Etelkát és Krisch Vilmost, a szegedi igazgatóság három dolgozóját.

— **Népszerűek a szakszervezeti politikai iskolák Borsod megyében.** A megyei bizottság 47 első és 17 második évfolyamot szervezett. A hallgatók létszáma 1415.

— **Az öregek hete alkalmából nyugdíjas találkozót rendezett** a miskolci fűtőház szervezeti bizottsága és Vöröskereszt szervezete. A találkozóra az 1957 és 1960 között nyugdíjba vonult fűtőházi dolgozókat hívták meg. A találkozót vacsorával egybekötve rendezték meg.

A Hivatalos Lapból

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

43. számból: 126 007/1966. I/2. C. Idegen nyelvtudás igazolására rendszeresített vizsga.

46. számból: 124 500/1966. I/3. A. Az új Vasúti Ruházati Utasítás kiadása

47. számból: 124 861/1966. I/3. A. Villamos Vonalfelügyelőség szervezése Szerencsen.

125 933/1966. I/3. C A Munkavédelmi-őri mozgalom szakvonali megsegítése.



Tisztán, szépen, gyorsan ALBA mosópasztával moshat

A doboz kupakja adagolásra is szolgál.

Ne feledje: ALBA mosópasztát kérjen!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

X. ÉVFOLYAM. 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1966. DECEMBER 16.

Tovább a lenini úton

December 3-án befejezte tanácskozását a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa. Elfogadták a kongresszus határozatát, amely megszabja az elkövetkezendő évek legfontosabb politikai, társadalmi, gazdasági és ideológiai feladatait. A határozat az eddig elért eredmények összegezése is, hiszen a előrehaladást jelző célkitűzések az adott gazdasági és politikai helyzet függvényei. Hogy a kongresszus a nagy céljainkhoz vezető úton fontos állomás lehet, annak eredményeink teremtették meg az alapját.

Nehéz lenne csak töredékében is vázolni azokat az egytől egyig jelentős tennivalókat, amelyeket a határozat rögzít. Lesz időnk és kell hogy legyen, részletes megbeszélésére, taglalására, hiszen a határozat politikai és gazdasági munkánknak egyaránt vezérfonala lesz az elkövetkezendő években.

A határozat végrehajtásán való munkálkodás minden párttag kötelessége. De amellett a jövőben is fontos lesz a pártdemokrácia erősítése, a párttagság véleményének kikérése és meghallgatása a döntések előtt, és annak alkalmazása a határozatokban. Enélkül nem lehetséges eszmei egység, s még kevésbé lehet egység a cselekvésben.

A kongresszus határozatának egyik pontja kimondja, hogy a párthatározat természetszerűleg csak a párt és a KISZ tagjaira kötelező. De a szocialista társadalom felépítése, amelynek elérését a határozat minden pontja előbbre hozni segít, természetszerűleg *az egész nép érdeke.* Hazánkban a párt politikája a hivatalos állami politika rangjára emelkedett. Minden párttag és pártonkívüli a közösségen belül a saját felemelkedéséért is dolgozik, amikor kész harcolni a párt által kitűzött feladatok megvalósításán. *A kongresszusi munkaverseny bizonyítéka annak, hogy a pártonkívüli tömegek is magukénak vallják a kongresszus határozatait, s készek azok megvalósításáért dolgozni.*

Sok szó esett a tanácskozáson a párt vezető szerepének további erősítéséről. Amikor erről beszélünk, soha ne feledjük, *hogy a párt céljait — ami egybeesik a szocializmust építő nép céljaival — csak a tömegekkel összefogva érheti el.* A dolgozó tömegek bíznak a pártban. Ezt a bizalmat a határozat végrehajtása során megtartani, sőt erősíteni kötelességünk.

A határozat végrehajtásáért ki-ki a maga munkaterületén tehet és kell, hogy a legtöbbet tegyen. *A szakszervezeti funkcionáriusok, akik kisebb vagy felelősségteljesebb munkakörben a dolgozók bizalmából tevékenykednek, többet kell hogy tegyenek a pártpolitika megvalósításáért, mint megbízóik.* Hatáskörük, lehetőségük egyaránt nagyobb, mint tisztséget nem viselő dolgozótársaiké. Személyes munkájuk, magatartásuk, jó vagy rossz példájuk széles körben hat. Ezt egy pillanatra sem szabad szem elől téveszteni.

„A bérből és fizetésből élők azt várják a szakszervezetektől, hogy tegyenek nagyobb erőfeszítéseket igényeik kielégítésére és őrizzék törvényben biztosított jogaikat" — szögezi le a határozat. Ezt várják szakszervezetünktől a vasutas dolgozók is. Ezeknek a feladatoknak az ellátásához az szükséges, hogy növekedjék a szakszervezetek önállósága, de ugyanakkor a felelőssége is.

A kongresszusnak az életszínvonalat, a gazdasági építést, a belpolitikai kérdéseket illető határozatai alkalmasak arra, hogy a szakszervezet érdekvédelmi tevékenységét hathatósan segítsék. A célkitűzések ugyanis egybeesnek a szakszervezetek célkitűzéseivel. A kongresszusi határozatok végrehajtásán való munkálkodás tehát a szakszervezeti célkitűzések elérését is jelenti.

A határozat minden pontja a realitást tükrözi. Ez egyben biztosíték is arra, hogy a vasutas dolgozók — elsősorban az utazószolgálatot teljesítők — szolgálati ideje az átlagos munkaidő szintjére csökkenjen.

Sok szó esett a kongresszuson a gazdasági mechanizmus reformjáról. A reform nem oldja meg minden gondunkat. De biztosan várhatjuk bevezetésétől, hogy előrehaladásunk eddiginél kedvezőbb feltételeit teremti meg. Elsősorban azt kívánja elérni és biztosítani, *hogy aki többet ad a társadalomnak, az többet kapjon a javakból,* s hogy az egyén részesedése jobban függjön a kollektiva munkájának eredményétől.

Fejlődésünk jelenlegi szakaszában alapvető feladat népünk szocialista erkölcsi és világnézeti egységének megteremtése. A kongresszus megállapítása szerint a legutóbbi években erősödtek népünk tudatának szocialista vonásai. Elhangzott viszont *az a helyes megállapítás is, hogy az ideológiai és a kulturális nevelőmunkában nagyon sok még a teendő.* Egyes emberek tudatában sok még a szocialista világnézettel szemben álló nézet. Találkozni társadalomellenes magatartással és önzéssel, *jogtalan előnyök követelésével és elfogadásával.* Nincsenek még leküzdve a pesszimizmust sugalló szemléletek.

A szocialista erkölcs, a szocialista hazafiság, a munkához való új viszony, a közösségi szellem kialakítása és általánossá tétele egész népünk körében nem valósítható meg máról holnapra. Ehhez türelmes nevelőmunka, példamutatás szükséges elsősorban. *A szakszervezet egyik sarkalatos feladata a nevelés.* Ebből kell minden eddiginél nagyobb részt vállalnia minden funkcionáriusnak.

A kongresszus után jóleső érzéssel állapíthatjuk meg, hogy népünk bizalommal viseltetik a párt iránt. Ennek a bizalomnak az az alapja, hogy a Magyar Szocialista Munkáspárt hűen követi a marxista—leninista elveket, s ez a politika megfelel a munkásosztály történelmi céljának, megfelel a magyar dolgozó nép érdekeinek.

4 MILLIÓS BERUHÁZÁS

Csajág állomáson a nyár közepén adták át a forgalomnak az új felvételi épületet. A korszerűsítési munkálatok ezzel még nem fejeződtek be. Hátra voltak még az apróbb munkálatok és a korszerű váltó- és vágányfoglaltságos, dominó rendszerű, elektrodinamikus biztosító berendezés felszerelése. Az elmúlt napokban ez a munka is befejeződött. A mintegy *4 millió forint költséggel létesitett biztosító berendezést,* amely nagyban hozzájárul a balatoni forgalom megjavításához, már átadták rendeltetésének.

Jutalomműsor

Szakszervezetünk budapesti bizottsága és a budapesti igazgatóság december 3-án két és félórás jutalomműsoron látta vendégül a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett szocialista munkaversenyben élenjáró brigádok tagjait és családtagjaikat.

Az Északi Járműjavító ÜV. Törekvés Művelődési Házában rendezett műsorban a *Törekvés népi táncegyüttes* legszebb táncaival köszöntötte a résztvevőket. A népi táncosok művészi műsorát *Kürty Éva* és *Bojtor Imre* ismert magyarnótaénekesek népdalcsokrai követték.

A műsor második részében *Mede Tibor* előadóművész, *Zentai Anna* a Fővárosi Operett Színház primadonnája, *Bilicsi Tivadar* Érdemes Művész a Vígszínház, *Kibédy Ervin* a Vidám Színpad művésze, *Záray Márta, Vámosi János* és *Horváth Tivadar* szanzonénekesek, *Hajdu Júlia* és *Angyal János* parodista szórakoztatta a meghívott vendégeket.

A jutalomműsoron részt vett *Parti József,* a budapesti bizottság titkára, *Balassa István* a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, valamint több budapesti és környéki vasúti üzem, szolgálati hely gazdasági vezetője és szakszervezeti bizottságának képviselője is.

K. J.

VÁLLALTÁK — TELJESÍTETTÉK

Kiemelkedő eredmények a kongresszusi versenyben

A IX. pártkongresszus december 3-án befejezte munkáját, de a kongresszusi munkaverseny tovább tart, hiszen a cél az éves terv sikeres teljesítése. Erről a munkáról, a kongresszusi munkasikerekről adunk számot az alábbi összeállításunkban.

Eredményesen dolgoztak

A *MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség* a kongresszusi verseny során kimagasló eredményeket ért el. Vállalásuk közt szerepelt, hogy 37 vasútüzemi létesítményt minőségi munkával ez évben a kitűzött határidőre átadnak. *November végéig 37 létesítmény közül 35-öt átadtak* és a hátralevő időben a két létesítmény munkálatait is befejezik.

A kongresszusi verseny eredményességét célozta az az intézkedés is, hogy az újítómozgalmat összekapcsolták a szocialista brigádmozgalommal és közös értekezleten vitatták meg a soronkövetkező feladatokat. A szocialista brigádmozgalom népszerűségét misem bizonyítja jobban, minthogy a műszaki és adminisztratív dolgozóknak 80 százaléka szocialista brigádban dolgozik. Jó munkájukért eddig 92 szocialista brigádtag kapott zöldkoszorús kitüntető jelvényt. Külön dicséretet érdemel *Fülöp József, Erdélyi István, Babinszki József, Tompa Tibor* és *Németh János* szocialista brigádvezető, valamint *Gede Rezső* hegyeshalmi és *Horváth Balint* tokodi létesítmény felelős.

A kongresszusi verseny eredményeként a magasépítési főnökségnél eddig *200 ezer forintos többlet termelési érték született.*

Gyümölcsöző együttműködés

Figyelemre méltó eredményeket értek el a kongresszusi versenyben a *kelenföldi pályaudvar* dolgozói. A vállalatok pontosabb kiszolgálására még ez év tavaszán komplex-brigád szerződést kötöttek, amelynek feltételeit sikeresen teljesítették.

A komplex-szerződés következtében a vállalatok rakodási munkája állandóan javult és a szállítási tervfeladatokat a rakva-rakott mozgalom keretében sikeresen oldották meg. Az elmúlt időszakban 1284 kocsit raktak meg a vállalatok.

Emelkedett a vasárnap és ünnepnapokon történő rakodások száma is. Az I-es számú Betonelemgyártó Vállalat rakodási átlaga munkanapokon 37 kocsi, míg munkaszünetes napokon 48 kocsi.

Az elmúlt években több vállalatnál csökkent az éjjel-nappali folyamatos rakodás. Ennek jobbá tételére a kongresszusi verseny során szintén vállalást tettek. Dicséretet érdemel az *Április 4 Gépgyár,* mert még azoknak az áruknak egy részét is éjjel rakta ki, amelyre egyébként nappali rakodást írtak elő. A *Kelenföldi Hőerőműnél* pedig az előző év hasonló időszakához viszonyítva *94 százalékkal csökkent a kocsiállás pénz.* Ezt úgy sikerült elérniök, hogy a vasút a bányaállomásokon feladott kocsikat végigkíséri és így pontosan időben értesíti a Hőerőművet.

Az állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozóinak eredményes munkájaként a rakodás befejezése után az ipartelepekről azonnal kihúzzák a megrakott, illetve kirakott üres kocsikat. Igy a kongresszusi versenyben a múlt év hasonló időszakához viszonyítva 1,1 óráról 0,7 órára csökkent a kihúzási idő.

Rövidebb állásidő

A kongresszusi versenyben eredményesen dolgoztak a *hatvani fűtőház* dolgozói is. A mozdonyjavító részlegnél Ocsovai István szocialista brigádja *Virág József* és *Karácsony Sándor* művezetőkkel együtt vállalták, hogy a 324034-es számú mozdonyt nem küldik a Landler Jenő Járműjavítóba, hanem a szükséges kerékcserét maguk végzik el. Vállalásukat teljesítették. A kocsijavítók olyan munkák elvégzését vállalták, amelyeket a főműhely kapacitás hiányában nem tudott elvállalni. *Hegedüs Gyula* újítása alapján *a vasúti kocsik forgó alvázait helyben hegesztik,* s így lényegesen lerövidítik az állásidőt.

Gazdaságosan dolgoztak

Teljesítették vállalásukat a debreceni csomópont dolgozói. A tehervonatok terhelésével az állomásiak október 31-ig 12 tehervonatot takarítottak meg. Jó kapcsolat alakult ki a szállítófelekkel és ennek eredményeként *a kocsik gyors és pontos ki-, illetve berakásával 9254 tonna többlet árut szállíthattak el.*

A gazdaságos és eredményes munkát elősegítette a túrok egymás közötti versenye is. A szolgálatban egymást váltó három túr közül *a C túr dolgozói járnak az élen.* Dicséretet érdemel *Laboda Antal* állomás irányító, *Szikora Antal* rendelkező szolgálattevő és *Fazekas Gyula* kocsimester.

Jelentős az Építési Főnökség kongresszusi vállalása, amelyben azt ígérték, hogy a nyíregyháza-szerencsi vonal villamosítási munkálatait az év végére befejezik. Jó munkájukat dicséri, hogy az új villamosított szakaszt december 17-én ünnepélyesen átadják.

290 mentesítő vonat közlekedik az ünnepi forgalomban

A vasúti személyszállításnak minden évben nagy erőpróbája a karácsonyi és újévi ünnepek utasforgalmának lebonyolítása. Mivel még nem rendelkezünk azokkal a korszerű eszközökkel és egyéb olyan műszaki feltételekkel, amelyek birtokában ilyen nagy feladatot is zavartalanul meg lehetne oldani, *körültekintő, előkészítő munkára van szükség.*

A Vasúti Főosztályon az előző évek tapasztalatait is figyelembe véve *külön operatív bizottság alakult,* amely az igazgatóságok bevonásával megállapította a mentesítő vonatok szükségletét földrajzi irányok szerint. Ennek megfelelően történt az ünnepi forgalomhoz szükséges személykocsik megfelelő átcsoportosítása az egyes igazgatóságok, illetve a nagypályaudvarok között. Eszerint a karácsonyi és újévi kettős ünnepek forgalmában *a napi 170—175 távolsági személyvonaton, 80—90 belföldi gyorsvonaton, 30—35 nemzetközi gyorsvonaton kívül* a csúcsforgalmi napokon és a hivatalos menetrendben meghírdetett

182 rendkívüli vonaton kívül 290 mentesítő vonat közlekedését vették tervbe a fővonalakon.

Mint e néhány adatból is látható, az év végi ünnepi forgalom zavartalan lebonyolítása nagy feladatokat hárít a vasútra, a vasutasokra. Arra kell törekedni, hogy a szolgálatot mindenütt előírásszerűen, balesetmentesen lássák el. Természetesen *nagy gondot kell fordítani a menetrendszerűség betartására, a pályaudvarok és a személyvonatok tisztaságára is.*

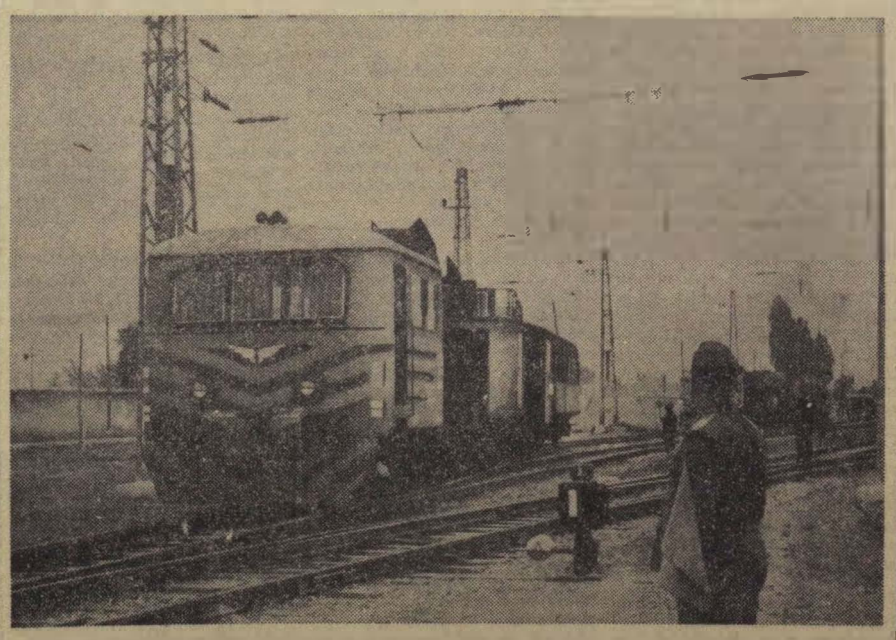
Az ünnepi forgalomban az Utasellátó dolgozóira is nagy feladatok várnak. A vállalat vezetői ennek megfelelően megtették a szükséges előkészületeket. Az előző évek tapasztalatai alapján gondoskodtak arról, hogy

a pályaudvari éttermekben, büfékben, s a vonatokon az utasok ital-lal, étellel, cukorkafélékkel és dohányáruval történő ellátásában ne álljanak elő zavarok.

A zavartalan áruellátás és áruutánpótlás biztosítása érdekében figyelő és jelentő áruforgalmi szolgálatot is szerveztek.

Az előkészületek tehát megtörténtek. Most már csak arra van szükség, hogy ki-ki a maga szolgálati helyén, tudása legjavával fegyelmezett szolgálat ellátással biztosítsa az ünnepi forgalom zavartalanságát.

ÁTADÁS ELŐTT



A szerencs—nyíregyházi vasútvonalat hosszú időn keresztül járta ez a munkakocsi. Küldetése azonban lejárt. A pályaépítők, s a villamos felsővezeték szerelők, mint ahogy azt ígérték, határidő előtt két héttel befejezték a munkát, s az újonnan korszerűsített, villamosított vasútvonalat december 17-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter adja át a forgalomnak (Laczkó Ildikó felvétele)

A szakszervezeti szervek felépítésének változásáról

A szakszervezetek szervezetét, hatáskörét az új gazdaságirányítási rendszerhez, a gazdasági szervek és vezetők hatásköréhez kell hozzáigazítani. Az üzemi demokráciát, a dolgozók vezetésbe való bevonását ameddig lehetséges, közvetlen módon, ezen felül közvetve a szakszervezeti képviselet útján kell megvalósítani.

Mindezek szükségessé teszik a szakszervezetek jelenlegi szervezeti felépítésének némi módosítását. Annak az elvnek eleget téve, hogy minden szakszervezeti szervnek megfelelő szintű gazdasági irányító szerv legyen a partnere, a Vasutasok Szakszervezete szervezetében a jövő évi választások során, a központi vezetőség határozata alapján *néhány szervezeti változást kell végrehajtani.*

Középszerveink jelenlegi formáját 1960 elején alakítottuk ki, amikor a SZOT határozata alapján minden megyében megyei bizottságot hoztunk létre. Működésük azt igazolta, hogy a pozitív eredmények mellett a vasút gazdasági és szervezeti felépítését figyelmen kívül hagyó forma nehezíti a hatékonyabb munkát, a gyorsabb ügyintézést.

Területi bizottságok

Az érdekképviselet ellátása a szakszervezeti szervek részéről akkor lehet egységes, eredményes, ha az együttműködés feltételei a gazdasági egységekhez igazodó szervezeti formában is biztosítottak. A hat vasútigazgatóság területén jelenleg a budapesti bizottságon kívül 19 megyei bizottság működik, a szakszervezeti szervek felépítése tehát eltér a vasút gazdasági felépítésétől.

Az új gazdaságirányítási rendszer parancsolóan megköveteli, hogy *szervezetileg is teremtsük meg a feltételeket a gazdasági és a szakszervezeti feladatok jobb megoldására.* Éppen ezért a vasúti középszintű gazdasági irányítás szervezeti felépítését figyelembe véve a legközelebbi választások során az igazgatóság területére kiterjedő hatáskörrel, *hat területi bizottságot hozunk létre.* Egységes irányítását a központi vezetőség, illetve az elnökség végzi a SZOT és a vasutas-szakszervezet központi vezetősége és elnöksége határozatai alapján.

Tekintettel arra, hogy minden megyében van vasút, dolgoznak és élnek vasutas dolgozók, a megyének mint közigazgatási egységnek önálló arculata stb. továbbra is megmarad, minden megyében a területi bizottság és a megyei szervek munkájának koordinálása végett egy függetlenített funkcionárius képviseli a vasutas-szakszervezetet. Ez a jelenlegi megyei bizottságok székhelyén székelő munkatárs, *a területi bizottság választott funkcionáriusa, a területi bizottság titkárának helyettese lesz.*

A területi bizottságot és a mellette működő számvizsgáló bizottságot az igazgatóság területén dolgozó szakszervezeti tagok négy évenként választják, küldöttek útján. *A megválasztott területi bizottság a két választás között küldöttekezletnek számol be munkájáról.* A területi bizottságok irányítása alatt öt állandó munkabizottságot — szervezési, nevelési és sport-, közgazdasági, munkavédelmi, társadalombiztosítási és gazdasági bizottságot —, kell létrehozni. Esetenként a feladatoknak megfelelően egyéb munkabizottság is létre hozható.

Utasellátó Vállalat

Az Utasellátó Vállalat országos hatáskörrel rendelkezik. Az elmúlt években létrehozták a középszintű területi irányító szerveket, a kirendeltségeket. Országos és középszervi szinten a dolgozók szakszervezeti összefogása, érdekvédelmi képviselete nincs megnyugtatóan rendezve.

Az új választás során a vállalat vezetése mellé szakszervezeti partnerként *vállalati szakszervezeti tanácsot választanak küldöttértekezleten.* A tanács saját soraiból vállalati szakszervezeti bizottságot választ.

A kirendeltségeknél szakszervezeti bizottságok működnek. A létszámtól függően az egyes üzemekben műhelybizottságokat, főbizalmit vagy bizalmit választanak, akik munkáját a kirendeltségeknél levő szakszervezeti bizottság irányítja. *A kirendeltségeknél és a nagyobb budapesti üzemeknél működő szakszervezeti bizottságok közvetlen irányítója a vállalati szakszervezeti tanács.*

Pályafenntartási és Építési Főnökségek

A pályafenntartási főnökségek eddig nem egységes szakszervezeti felépítés alatt működtek. *A szakszervezeti szervek felépítése nem követte megfelelően a gazdasági felépítést.* Ez hátráltatta az együttműködést, a szakszervezeti szervek anyagi eszközeinek legcélszerűbb felhasználását, a dolgozók élet- és munkakörülményeivel való behatóbb törődést, problémáik gyorsabb intézését.

Az elkövetkezendő választások során *valamennyi pályafenntartási főnökség területén egységesen egy szakszervezeti bizottság működik.* A pályamesteri szakaszon a létszámtól függően műhelybizottságokat, illetve bizalmi csoportokat hozunk létre.

Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút

A határozat alapján a GYSEV-igazgatóság területére kiterjedő hatáskörrel, *vállalati szakszervezeti bizottságot kell létrehozni.* Irányítását a budapesti területi bizottság végzi.

A külső szolgálati helyeken levő szakszervezeti bizottságok irányítása a vállalati szakszervezeti bizottság hatáskörébe tartozik. A szolgálati helyekhez tartozó dolgozók érdekvédelmét ezek a bizottságok látják el. Ők irányítják a hozzájuk tartozó műhelybizottságokat és a szakszervezeti csoportokat.

A vállalati szakszervezeti bizottság igazgatósági szinten képviseli az összdolgozókat az alapszabályban lefektetett és a felsőbb szervek által meghatározott jog- és hatáskörben.

Egyéb változások

A távközlő- és biztosítóberendezési fenntartási főnökségek területén szintén *egy szakszervezeti bizottság létrehozását írja elő a határozat.* A munkahelyeken bizalmi csoportok fogják össze a dolgozókat. A szakszervezeti bizottságok feladata, jog- és hatáskör, választása, irányítása azonos a pályafenntartás területén működőkkel.

A Fatelítő Üzemi Vállalat, vállalatvezetése mellett *vállalati szakszervezeti bizottság létrehozása szükséges.* Az ilzemegységekben szakszervezeti bizottság működik. A vállalati szakszervezeti bizottság irányítását a budapesti területi bizottság végzi.

Az üzemi vállalatok hatásköre, létszáma indokolttá teszi, *vállalati szakszervezeti tanács létrehozását,* melynek irányítását az illetékes területi bizottságok látják el.

Jegy nélkül nem lehet színházba járni

1965. augusztus 23-án jelent meg az a SZOT határozat, amely módosította az üzemi közönségszervezés eddigi rendszerét és amely szerint 1965. szeptember 1-vel szakszervezetünk budapesti bizottsága mellett *a jobb és pontosabb jegyellátás érdekében létre kellett hozni a színházi jegyirodát.*

Azt a törekvést, amelyet a SZOT-határozat képvisel, csak üdvözölni lehet, hiszen egy központi vasutas jegyiroda létrehozása megszünteti az üzemi közönségszervezők egyik színházból a másikba törlénő szaladgálását.

A várt eredmény elmaradt

A fő feladat is ez volt. Hiszen az elmúlt években *nagyon sok üzemi közönségszervező a decentralizáltság miatt panaszkodott* és a rossz, vagy kevésbé jó közönségszervező munkát nem egyszer az ide-oda való szaladgálással a színházpénztárak előtti sorbanállással magyarázták.

A központi jegyiroda létrehozásától mindenki azt várta, hogy a kultúrnevelésre hivatott szervezet életrehívásával *— amelyet a vasutasság megtisztelésnek vett —* növekszik a színházlátogatók száma.

Hogy a vasutasok és közlekedési dolgozók színházi jegyirodája egyéves működése *nem hozta meg a várt — tegyük hozzá, a jogosan várt — eredményeket, erről a jegyiroda lelkes, fáradtságot nem ismerő dolgozói és vezetője vajmi keveset tehet.* Az igaz ugyan, hogy az üzemi közönségszervezőknek ma már nem kell a színházakat járni *(bár most is nagyon sokan járják),* hanem egy helyen vehetik meg a jegyeket, de ennek ellenére a jegyiroda két nagyon komoly ok miatt nem töltheti be hivatását.

Nézzük az érem egyik oldalát. *Szalai Mátyás,* a jegyiroda vezetője, a közelmúltban a budapesti igazgatóság kultúrtermében tartott közönségszervezői értekezleten többek között a következőket mondotta:

— A Vasutasok Szakszervezete 120 alapszervéből a mai napig mindössze 25 rendelés futott be irodánkhoz és ezeknek a kéréseknek többé-kevésbé eleget tudunk tenni. De hol vannak a többiek? A többi üzemekben is folyik közönségszervezői munka és nem egyszer bizonyosodott már be, hogy a fehér foltoknak vélt ismert és ismeretlen üzemek közönségszervezői színházi jegyirodánk megkerülésével közvetlen a színházaktól szerzik be a jegyeket.

Kevés a jó jegy

Eszerint nagyon sok üzem közönségszervezője még ma is a régi gyakorlathoz hasonlóan kilincsel és kapcsolataik révén a színházaktól veszik a jegyeket. Ez az érem egyik oldala, *a másik probléma az, hogy a jelentkező jegyigényt is csak nehezen, vagy egyáltalán nem tudták kielégíteni, mert kevés jó színházjegyet kapnak.* Az előbb említett ok és e között látszólag logikai összefüggés van. Nagyon sok közönségszervező úgy vélekedik, hogy azért szerzik be kerülő úton a jegyeket, mert a jegyirodában úgysem kaphatnak. Látszólag ugyan megvan az összefüggés, de véleményünk szerint, ha egységesen egy kézben, a jegyiroda kezében lehetnének a színházjegyek, feltétlen változás állna be.

De nézzük csak a másik okot, amely a jegyiroda jó munkáját akadályozza. Ismét a jegyiroda vezetőjének beszámolójából idézünk:

— Színházaink közönségszervezési irodái is gátolják a szakszervezeti jegyirodák fejlődését, mert a jegyelosztást senki sem ellenőrzi és ki vagyunk szolgáltatva a furfangos számításoknak. Van olyan színház, amelyik havonta 30 előadást tart és a két szakszervezet részére mindössze 90 jegyet adott decemberre. Egy másik színház novemberi előadásaira 1088 jegyet adtunk el, ezzel szemben decemberre 488 jegyet kaptunk.

— Mi azt szeretnénk, ha üzemi közönségszervezőink teljes ambicióval dolgozhatnának, hiszen ennek érdekében hívták életre a jegyirodát. De vajon hogyan elégítsük ki a hozzánk érkező igényeket, ha nem kapunk elegendő jegyet?

SZERÉNYI JÓZSEF



December 1-én író—olvasó találkozót rendezett a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága. Az olvasók Várnai Zseni írónővel találkoztak. Megjelent a találkozón Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója is.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Jól dolgoznak Zalában a bizalmiak

A szakszervezeti bizalmiak feladatairól, tevékenységéről már sok cikk jelent meg eddig is. Erről írni most különösen aktuális, hiszen alapszervezeteinknél 1967 január első felében kerül sor a szakszervezeti bizalmi választásokra.

Éppen ezért érdeklődéssel vártuk *Szarka Lajosnak,* a Zala megyei bizottság titkárának tájékoztatóját a bizalmiakkal való foglalkozásról.

Segít a megyei bizottság

A szervezési és nevelési osztály értekezletén tartott beszámolójában Szarka Lajos hangsúlyozta: *a megyei bizottság úgy intézkedett, hogy a szakszervezeti bizottságokat patronáló megyei bizottsági tagok rendszeresen segítsék a bizalmiértekezletek, szakszerszervezeti csoportértekezletek megtartását, állandóan tájékoztassák a szakszervezeti bizalmiakat, nyújtsanak segítséget oktatásukhoz, továbbképzésükhöz. A megyei bizottság negyedévenként ankétot rendez a bizalmiak részére.*

Ezután a megyei bizottság titkára elmondotta, hogy a bizalmiak munkája az elmúlt években sokat fejlődött. Nagy többségük jól ismeri, és él az alapszabály biztosította jogokkal. Tevékenységük kiterjed a termelési feladatok mozgósítására, de emellett *rendszeresen foglalkoznak érdekvédelmi, szociális, kulturális kérdésekkel is.* A szolgálati helyek vezetői is elismerik a bizalmiak jó munkáját. Többségükben kikérik véleményüket, támaszkodnak javaslataikra, és a feladatok ellátásában kölcsönösen segítik egymást.

A megyében 284 bizalmi közül *193 szocialista brigádtag.* Nagykanizsa állomáson 26 bizalminak van *„Kiváló dolgozó"* kitüntetése, és 1966-ban jó munkájáért 29 bizalmi kapott pénzjutalmat.

A szakszervezeti bizalmiakat patronáló tevékenységet jól szervezték meg a nagykanizsai fűtőháznál és az állomáson is. A szakszervezeti bizottságok a patronálók kiválasztásánál figyelembe vették az illető szakmai, politikai felkészültségét, a szakszervezeti munkában való jártasságát.

Jó módszer

A szakszervezeti bizottságok többségénél — *Zalaegerszegen, Türjén, Murakeresztúron, Zalabéren* — közvetlen a vezetőségi ülés után tartják meg a bizalmiértekezleteket. *Ez jó módszer, mert így lehetőség nyílik az értekezleten elhangzottak gyors és széles körű ismertetésére.* Több szakszervezeti bizottságnál a bizalmiértekezletek alkalmával a politikai tájékoztatás mellett rendszeresen ismertetik a fontosabb SZOT- és miniszteri határozatokat, rendeleteket, esetenként megtárgyalják a *Munka Törvénykönyve* egyes pontjait is.

Az előző évekhez viszonyítva fejlődés tapasztalható a bérráépítések, besorolások, jutalmazások, kitüntetések és az üdültetés elbírálásánál is. A szakszervezeti bizottságok ezekben a kérdésekben támaszkodnak a bizalmiak véleményére, javaslataira. *Javult a bizalmiak munkája a dolgozókról való gondoskodást illetően is.* Figyelemmel kísérik a munkakörülményeket, s nem egy esetben javaslatokat tesznek a gazdasági vezetésnek, illetve a szakszervezeti bizottságnak a balesetveszélyt jelentő vagy a szociális körülményeket károsan befolyásoló problémák megoldására. Nem kevés azoknak a bizalmiaknak a száma, akik figyelemmel kísérik a csoporthoz tartozó dolgozók családi problémáit, betegség esetén meglátogatják munkatársaikat. *A zalaegerszegi pályafenntartási főnökség egyik pályamunkása és felesége a közelmúltban fekvő beteg volt. A bizalmi csoport tagjai szállították haza a téli tüzelőjüket, majd rendbe tették a lakásukat is.*

Amin javítani kell

A bizalmiak munkájában az eredmények mellett azért van még javítani való is. A hatáskörök gyakorlása egyes kérdésekben korlátozott. Nem egyszer előfordult már, hogy a szakszervezeti bizottság vagy műhelybizottság titkárai harcolnak a szolgálati vezetéssel a bizalmiak jogaiért, ugyanakkor ők maguk nem egy esetben mellőzik, vagy nem élnek ezzel.

A Zala megyei szolgálati helyeken is találhatók olyan bizalmiak — számuk egyre kevesebb —, *akik tevékenységüket csak a tagsági bélyeg eladásában látják.* Az ilyen szakszervezeti bizalmiaknak sem a tagság, sem a gazdasági vezetés előtt nincs tekintélyük.

A határozat megjelenése óta megállapítható, hogy Zala megyében *javult a bizalmiakkal való foglalkozás, rendszeresebbé vált irányításuk és tájékoztatásuk.* Előrelépés történt a bizalmiak kiválasztásában, képzettségük növelésében, javult példamutatásuk és megbecsülésük.

Most, a soron következő választásokon különösen fontos követelmény, hogy olyan dolgozókat válasszanak meg bizalminak, akik nemcsak egyetértenek a kitűzött célokkal, hanem a legtermészetesebb és felelősségteljes feladatuknak tartják: *állandóan küzdeni a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, a törvények és szabályok betartásáért.*

Horváth Ferenc

Beszél a brigádnapló

Kiemelkedő munkát végez a rákosrendezői *Május 1* és a *Kossuth Lajos* szocialista brigád. *Kaposi Jenő,* a Május 1 brigád vezetője szükszavú ember. Helyette is a brigádnapló beszél. A brigád 1961-ben alakult nyolc fővel. *Azóta háromszor nyerték el a szocialista brigád címet.* Ez év januárjától az I-es műszak forgalmi dolgozóival vállalták, hogy a kisiklott kocsikat közösen beemelik, daru segítsége nélkül. Eddig 11 kisiklott kocsit tettek sínre, s ezzel jelentős időmegtakarítást értek el. Élenjárnak a tanulásban, a politikai képzésben és egymás segítésében is.

Hasonló eredményekkel büszkélkedhet a *Kossuth Lajos* szocialista brigád is. Ez a brigád 1962-ben, de azóta minden évben megszerezte a szocialista brigád címet. Kongresszusi felajánlásaikat teljesítették és kitűnő légkört, baráti kapcsolatot alakítottak ki a munkatársakkal, a többi szocialista brigádokkal.

Vas István

Új vasutas gyógyüdülő épül Hajdúszoboszlón

A *MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete* új üdülőházat építtet a hajdúszoboszlói gyógyfürdőt igénybe venni szándékozó tagjai részére. A létesítmény 100 férőhelyes. 6 egyágyas, 41 kétágyas és 4 háromágyas vendégszobából áll.

A tervbe vett és már épülőfélben levő létesítmény három részből áll: *a vendégszobákat magába foglaló háromemeletes tömbből, az éttermi részből és az ezeket összekötő folyosói részből.* Az épület földszintjén az előcsarnok, a társalgó, a klubszoba, a gyermekek tartózkodója, valamint az utcai fronton a gondnoki irodák és az orvosi szoba és 3 vendégszoba helyezkedik el. Az előcsarnokban elhelyezett, a térbe szépen illeszkedő egykarú lépcső vezet majd az emeletre. A társalgó, a klubszoba és a gyermekek tartózkodója mozgatható üvegfalakkal lesz elválasztva, amelyek eltolása esetén ünnepélyes alkalmakkor egy nagy reprezentatív helyiség alakítható ki.

Az étterem egyszerre 60 fő kiszolgálására szolgál, így az üdülők két turnusban étkezhetnek.

Az új gyógyüdülő költségei megközelítik a 9 millió forintot, és ehhez járul még a berendezés 1 millió forintos összege. Az üdülő üzembe helyezésével Hajdúszoboszló újabb szép épülettel, egy modern gyógyszállóval gyarapszik majd.

A IX. KONGRESSZUS UTAT MUTAT

A pártkongresszuson szerzett tapasztalatokról nyilatkozik Rimóczi László, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára

Néhány nappal ezelőtt fejeződött be a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. kongresszusa. A küldöttek visszatértek munkahelyeikre és pártnapokon, taggyűléseken, egyéb összejöveteleken mondják el emlékeiket, benyomásaikat a kongresszusról, ahol pártunk több, mint 500 küldötte hat napon keresztül tanácskozott.

Rimóczi László a KPM I. Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára is ott volt a kommunisták tanácskozásán. Őt kértük meg, mondja el, milyen benyomásokkal, emlékekkel jött haza a IX. pártkongresszusról, mit tart az elkövetkező időben a vasúton dolgozó kommunisták legfőbb feladatának.

— *A kongresszus határozatainak minden pontja, nemcsak a vasúton dolgozó párttagok, hanem a pártonkívüliek munkájában is utat mutat* — hangsúlyozta. — A vasutasokra sok tennivaló vár. A kongresszus kimondja, hogy el kell érnünk *az ipari termelés évi 6 százalékos emelkedését*, amelynek 80 százalékát a termelékenység emelésével kell fedezni. A mezőgazdasági termelés a megelőző 5 év átlagához képest *13—15 százalékkal emelkedik*. A beruházások összege 5 év alatt az egész országban 250—260 milliárd forintot tesz ki. *Mindez azt jelenti, hogy a vasútnak a jövőben több építőanyagot, cementet, téglát, több közszükségleti cikket, több mezőgazdasági terméket kell elszállítania.*

A vasút dolgozói eddig is komoly eredményeket értek el az áru- és személyszállítás, valamint a nemzetközi forgalom lebonyolításában. Ennek példája, hogy az idén hozzávetőlegesen 10 százalékkal több utast szállítottunk, mint négy évvel ezelőtt. A fuvarozott áruk várható mennyisége pedig kereken 18 százalékkal haladja meg az 1962-es fuvarozási színvonalat.

Az ez évi áruszállítási teljesítményünk *1,1 millió tonnával több, mint az eredeti előirányzat volt*. Mindezt két síkon érte el a vasút: egyfelől a belföldi szállítási igények kielégítésével, másfelől a nemzetközi szállítási szükségletek maradéktalan megoldásával.

A szocialista országok közötti sokirányú politikai és gazdasági kapcsolatok teremtették meg *a közös kocsipark, az OPW gazdasági alapjait is.* Bár kezdetben sok-sok nehézséget kellett legyőzni ehhez, hogy az OPW végül beváltsa a hozzá fűzött reményeket. Azóta túlvagyunk ezeken a kezdeti nehézségeken.

A Magyar Államvasutak számos más nemzetközi egyesületnek is tagja, ami azt a célt szolgálja, hogy hazánk megfelelő részesedést kapjon a nemzetközi munkamegosztásból és adottságainkat kihasználva részt vegyünk az egész európai vasúti szállítási feladatok megoldásában. Nem mindegy azonban — és ennek a kongresszus jelentőséget tulajdonított —, hogy munkánkat *milyen eredményességgel és milyen gazdaságossággal végezzük. Állandóan törekedni kell a jövőben is az önköltség csökkentésére, a vasúti szállítások ésszerűbbé és gazdaságosabbá tételére.* Ennek a harcnak a legfőbb letéteményesei a vasútnál dolgozó kommunisták, tömegszervezeti aktivisták, akik szervezik a vasutas dolgozók öntudatos és áldozatkész munkáját. A kongresszusi versenyben a vasút területén *7360 szocialista brigád, mintegy 65 ezer dolgozó vett részt, és munkájukat semmi sem fémjelzi annyira, mint pártunk Központi Bizottságának elismerő szava a vasutas dolgozók helytállásáról.* Ez az elismerés arra kötelez bennünket, hogy a jövőben még több odaadással, áldozatkészséggel vegyünk részt terveink megvalósításában, gondjaink megoldásában.

— Az új gazdasági mechanizmusban milyen feladat vár a szakszervezetekre? — tettük fel a kérdést.

— *Nagy figyelemmel hallgattuk Gáspár Sándor elvtársnak, a Politikai Bizottság tagjának, a SZOT főtitkárának felszólalását.* Gáspár elvtárs hangsúlyozta, hogy a szocializmus teljes felépítésének hosszú távlatra szóló tennivalói keretében, főként pedig a tervezett gazdaságirányítási reform kapcsán megnövekedik az üzemi gazdasági vezetők hatásköre és felelőssége. *Valóban, itt a szocialista demokrácia fejlesztéséről, a dolgozók jogainak bővítéséről van szó. Kihat ez a Vasutasok Szakszervezetének munkájára is,* hiszen a szakvezetőknek az eddiginél jobban kell támaszkodni a szakszervezet véleményére, ki kell kérni a véleményüket és döntéseiket a szakszervezettel egyetértésben kell meghozni. A vasúton ez is az üzemi demokrácia szélesítését jelenti — fejezte be nyilatkozatát *Rimóczi László* elvtárs.

B. I.

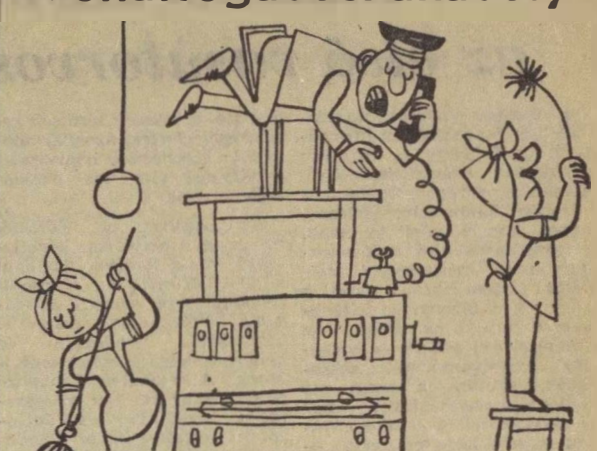
Gondosabb kocsiválogatást

Sátoraljaújhely állomásra a Fehérneműgyár részére az utóbbi időben Székesfehérvárról kocsirakományként csomagolatlanul érkeznek a textíliák. A felületes kocsikiválogatás miatt október 29-én a 119 500 számú kocsiban 92 vég, november 12-én a 163 925-ös kocsiban 12 vég, november 13-án pedig a 152 463 számú kocsiban érkezett textíliák közül 15 vég ázott át és szennyeződött, *mert a kocsik teteje lyukas volt.*

Gondosabb kocsikiválogatással — és ez a székesfehérváriaknak szól — a súlyos kárt elkerülhettük volna.

Bakó János

Vonatfogadási akadály



— Halló! Szabadvágány van, csak a forgalmiban nincs hely a karácsonyi nagytakarítás miatt.

(Pusztai Pál rajza)

A pártkongresszus idejére megvalósult:

Kaposvár—Fonyód között új pályán futnak a vonatok

November 30-án, amikor Budapesten ülésezett pártunk IX. kongresszusa, *Várda és Osztopán* között a *Kaposvár—Fonyód* vonalon nehéz körülmények között jelentős feladatot valósítottak meg a vasútépítők. Bekötötték az új pályát és ezzel átterelték a forgalmat a vonal rekonstrukciója során készült új nyomvonalra.

Fél évvel a határidő előtt

Sűrű köd és erre a napra beköszöntött kiadós havazás nehezítette a munkálatokat. Ám a Budapesti Betonútépítő Vállalat itt dolgozó 58-as számú építésvezetőségének szocialista brigádjai és a segítségükre érkezett vasúti pályaépítő munkások a *pártkongresszus tiszteletére elhatározták, hogy az eredetileg tervezett 1967 május 31 helyett már most befejezik ezt a munkát.*

Miközben egy vágánygépkocsival a munkálatok helyszínére igyekeztünk, *Székely Tibor*, a pécsi igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának vezetője ismertette a vonalon végzett rekonstrukció jelentőségét.

— *A századfordulót követően építették ezt a helyi érdekű, úgynevezett vicinális vonalat. Építői a terepviszonyokat követték, hogy olcsóbbá tegyék a munkát. Ezért kanyargott olyan szeszélyesen ez a vasút a somogyi dombok között...*

A kanyarokat 200—250 méteres ívekkel alakították ki, ezért csak kismozdonyok vontathatták eddig az itt közlekedő szerelvényeket. A 12,5 tonnás tengelynyomás is akadályozta a vonal megfelelő használhatóságát. *A vonatok sebessége 30—40 km/óra volt*, ami azt jelentette, hogy a személyszállító vonatok több mint másfél óra alatt tették meg a Kaposvár—Fonyód közötti 52 km-es utat.

Duplájára nő a sebesség

1963 nyarán Kaposvár, illetve Fonyód állomásokról kiindulva egyidőben kezdődtek *a 210 millió forintba kerülő rekonstrukciós munkálatok.* A feladat nagyobbik részét a MÁV Dombóvári Építési Főnökségének dolgozói végezték el. A *Várda—Osztopán* közötti legnehezebb szakasz helyett teljesen új pályát kellett építeni 9 km hosszúságban. Az új tengelynyomás 23 tonna, a kanyarokban a legkisebb ív hossza 400 méter, a szintkülönbségeket pedig igyekeztek a minimumra csökkenteni. *A rekonstrukció 80 km/óra sebességet tesz majd lehetővé* és nagy mozdonyok is közlekedhetnek a vonalon, amely a rekonstrukcióval 2 kilométert rövidült.

A 9 kilométeres új vonalrész megépítésével nagy munkát végzett a Budapesti Betonútépítő Vállalat. *Simongáti Jenő* főépítésvezető mérnök így beszélt erről:

— *A töltések és bevágások kialakításánál, valamint a talajcseréknél 650 ezer köbméter földet mozgattunk meg. Ezt a földmennyiséget nem raktuk vagonba, hanem korszerű nagyteljesítményű munkagépeink segítségével a helyszínen hasznosítottuk.*

A vonalbekötés színhelyén, a 232—238-as szelvények között 140 embert találtunk serény munka közben. *Fazekas Sándor* felépítményes szocialista brigádja végezte az előregyártott sínmezők lefektetését.

Horváth Károly építésvezető a vágányzár programját és az óráját figyelte.

— *Mindjárt 14 óra és a sínmezők már a helyükön vannak* — mondta. — *Most elvégezzük a sínek összekötését, azután a beszabályozás következik és máris túljutottunk munkánk nehezén...*

— Mikor kell elhaladni itt az első vonatnak?

— *17.37-kor jön az 5526-os, nem szeretnénk megkésleltetni!*

Az utolsó simítások

A felépítményesek, akik ezalatt végeztek, felrakták a portáldarukat egy pőrekocsira. Tvg vitte ezt a kocsit az új somogyjádi állomásra, hogy helyet adjanak a pályán a kőszerelvénynek. Az új felvételi épületben, melynek tetején már ott volt a *SOMOGYJÁD* feliratú tábla, mindenki az első vonat fogadásának előkészítésén dolgozott. A fénycsövilágítású váróteremben a Dombóvári Építési Főnökség festői az ablakkereteket mázolták, a forgalmi irodában a fényjelző berendezés kapcsolását próbálgatták a szerelők. Kuti László állomásvezető új irodájában a váltók lezárási táblázatait rajzolta.

— *Készen voltak már a táblák, de a költözködés nagy sietségében valahová elkallódtak. Azért újra is szívesen elkészítem őket, mert nagyon örülünk a szép új állomásnak* — jegyezte meg nevetve *Kuti László*.

A rekonstrukcióval megfiatalított vonal mellől fokozatosan eltűnnek majd a lassú jelek — ígérik az építők — és a forgalom teljes mértékben üzemeltetheti a pályát.

Lőrincz János

József városban bizakodnak

Budapest—Józsefváros állomás munkája sokoldalú. A belföldi darabáruk elfuvarozása, szállítása, a vám-darabáruk le- és feladásán kívül feladatuk közé tartozik még a Józsefvárosi Tejipari Vállalat, a Ganz-MÁVAG, valamint a TÜKER 2-es és 10-es telepeinek a kiszolgálása is, hogy csak a legjelentősebbeket említsük. A rájuk bízott feladatot a lehetőségekhez képest mindezideig jól oldották meg. 1962 óta azonban kimagasló eredményt nem sikerült elérniük.

A kongresszusi munkaverseny adatai azonban kiváló munkáról tanúskodnak. A kocsikihasználást a 98 százalékos élüzem szinttel szemben, 103 százalékra, a kocsitartózkodást a vállalt 88 százalék helyett 90 százalékra teljesítették és *a bázisnál 9 százalékkal jobb a vonatok menetrend szerinti indítása is.* Az anyagmegtakarításnál pedig a vállalt 2 százalékkal szemben 2,8 százalékot értek el.

A számszerű eredmény értékét növeli, hogy a személyi balesetek száma és az egy kocsira eső sérülés forintösszege jóval kedvezőbb, mint 1965-ben.

Az eddigi eredmények tehát biztatóak. De hogy 4 év után a józsefvárosiaknak sikerül-e ismét megszerezni az élüzem címet, arra csak az éves munka értékelése ad választ.

Altorjai Ferenc,
termelési felelős

A legnépesebb vasutas család

Olyanról már gyermekkoromban is hallottam, hogy tíz egynéhány gyermekáldás köszöntött be egy családba. A felszabadulás előtt azonban a szegény sorban élő nagy családokat alaposan megtizedelte a nélkülözés és a sokfajta népbetegség.

Bánsági Józseféknél, a MÁV Budapesti Építési Főnökség műszaki előadójának családjánál páratlanul szerencsés és gazdag a gyermekáldás. Kissé szemérmesen mondja, hogy Kispesten, a Tárnok utcai kertes lakásukban tizenhétszer „kelepelt" már a gólya.

Tizenhét gyermek

Tizenhét élő, szellemileg, testileg egészséges gyermeknek adott életet Bánsági Józsefné. *Tizenhét gyermek!* Elénk, fürge fiúk, nyúlánk, csinos lányok, pufók, tipegő csöppségek futnak össze reggel, este, az édesanya szavára.

A láthatóan boldog, kedélyes és fiatal édesapa, *Bánsági József, mindössze 48 éves. Idén töltötte 30 éves vasúti szolgálatát.* Nemcsak elégedett, boldog apa, de ugyanilyen boldog, mint nagypapa is. Eddig ugyanis hét unokája van.

A gyermekek közül *Marika* a legidősebb, 25 éves. Technikumi érettségi után cukrász lett, *Edit* otthon segít. Az ikrek: *Aranka* műszerész, *Anikó* könyvelő, mindketten férjnél vannak. *Jutka* postatisztviselő, *Jóska* mérőműszerész, *Zsuzsa* a gyógyszergyárban szerzett szakmát, a 15 éves *Sanyi* műszerésztanulónak ment, és ezután érettségizik. *Károly* motorszerelő tanuló. *Ilona, Gyöngyi, Ottó, Tündi, Rudi, Márti* az általános iskolában tanulnak. A négyéves *Lajos*, sorrendben a 16., a család „királya", és legifjabbként a kétéves *Edina* zárja a sort.

Ahogy szaporodott a család, úgy nőtték ki háromszobás lakásukat. *Most hatszoba összkomfort a család birodalma.* A szeretet, a megértés mellett megvan ebben a lakásban minden kényelem. Teljes a rend. Csodálatra méltó a csend. Persze ez is a népes családhoz mérten.

Példás családi élet

Jól szervezett közösség a Bánsági család. Példás a harmónia. *A szülők az életre, a társadalom tudatos tagjaivá, munkaszerető emberekké nevelik a népes gyermeksereget.* Mindenkinek van rendszeres családi kötelezettsége, önálló feladata. Nemcsak a szülőknek, de a gyermekeknek egymás között is van tekintélye. *Családi munkával, szorgalommal, tanulással szerzik és védik egymás előtt erényeiket, fejlesztik a közösség együttes segítségével egyéniségüket, jellemüket.* A munka, a tanulás mellett van idő a játékra, a szórakozásra, a személyes érdeklődés kielégítésére, mindarra, amire gyermekkorban szükség van.

Nyáron, délután az ismeretlen járókelő az udvarra tekintve *könnyen napközinek nézhetné a vidám gyermekzsibongást.* Hinta, betonkeretes homokozó, ping-pongasztal, gumilabdák, futball, hajasbabák, nemritkán hegedű, gordonka és a kerékpár egyaránt „üzemben" van. Télen az udvaron van a korcsolya-, sí- és a ródlipálya.

Egy ilyen népes család hallatán sokan megrettennek. Főként a gondoktól, és felteszik a kérdést: *vajon hogyan élhetnek?*

Valóban hogyan él a Bánsági család?

Bánságiék háztartása tervszerű, kiegyensúlyozott. *Náluk is fillérből lesz a forint, de becsülete van a fillérnek is.*

Naponta 7—8 kg kenyér

Ma is tizenheten élnek a népes család közös háztartásában. A szükségletek is ehhez méretezettek: *7—8 kg kenyér, közel tíz liter tej a napi adag, 150 tízes gomboc fő egyszerre a konyhán. Havi 18 kg cukor, ennél valamivel több liszt, 15 kg zsír, meg 3—4 pár cipőtalpalás.* Az iskolaév kezdete egyszerre 150 irkát követel. Bútoruk nagy része modern. A háztartás is felszerelt. Keves apró edény van, mert csak helyet foglalna, nagyból elég van. *Hűtő-, mosógép, centrifuga és porszívó csakúgy kelleke a háznak, mint a szinte naponta használt varrógép.*



A nagy család. A képről hiányzik a két szülő és a legkisebb Bánsági gyerek, Edina

Hogy mindez miből? A család pénzügyminisztere az édesanya. Kopottas pénztárcájában *az apa 2000 forintos fizetése és az 1700 forint családi pótlék mellé a felnőtt gyermekek keresetével közel havi nyolcezer forint a költségvetési összeg.* Ez gondos beosztás mellett szolid, de nélkülözésmentes életet biztosít a családnak. Persze, nem gond nélkülit. A társadalom támogatását sem nélkülözik. Gyermekszületéskor mindig jól jön a kerületi tanács, a szakszervezet által nyújtott segély, és az *Elnöki Tanács* támogatása is. A háztartás tartós használati tárgyait többségében ilyenkor vásárolták.

Bánságiné életvidám asszony. Ő a család szabásza és varrónője is. *Szerényen, de ízlésesen és tisztán öltözteti népes családját* akkor is, ha már kopottas az újonnan átszabott ruha.

Huszonöt évi házasság után is vallja: *neki nem adósa az élet.* Sok gondban és lemondásban volt ugyan része, de ez az édesanyák sorsa, no és az a sok-sok szeretet, amellyel a népes család elhalmozza őt.

Kovács János

Sikerrel zárultak az első vasútorvosi napok

A *Magyar Vasutas* november 1-i számában hírt adtunk arról, hogy a magyar vasutasság egészségének őrei, a vasutas orvosok, november közepén Budapesten háromnapos kongresszust tartanak. *A kongresszus első volt a magyar vasút-egészségügyi szolgálat történetében,* s amint a nagy siker bizonyítja, feltehetően nem lesz az utolsó. Az elhangzott előadások és hozzászólások, valamint a megjelent hallgatóság nagy száma — naponként közel 180—200-an vettek részt a kongresszuson — szinte parancsolóan megkövetelik, hogy a vasút-egészségügyi szolgálat orvosai *ilyen kongresszust lehetőleg minden évben,* de legalábbis két évenként tartsanak.

A vasút-egészségügyi szolgálat különleges feladatait nagy általánosságban mindenütt elismerték, a kongresszuson elhangzott előadások azonban egyenként bizonyították, hogy *nemcsak elméletben, hanem a gyakorlati életben is megvannak ennek a szolgálatnak a maga különleges feladatai és problémái.* Az első kongresszusi napon egy előadás nemcsak azzal foglalkozott, hogy a rendszertelenül — orvosi rendelet nélkül — szedett különféle antibiotikumok rezistens kórokozó törzsek kialakulását segítik elő, hanem rámutatott arra is; *mekkora jelentősége van a személy- és teherszállító eszközök korszerű tisztántartásának és általában a higiénás gondolkodásnak a vasútegészségügy területén.*

Egy másik előadó, *dr. Németh Lajos,* a MÁV-kórház szemész főorvosa rámutatott arra, *milyen fontos a vasutas dolgozók szakszerű szemészeti gyógykezelése* és kiemelte annak jelentőségét, hogy itt is *nagy kárt tehet az öngyógyítási igyekezet.*

Három előadás foglalkozott a cukorbetegség problémájával, a modern cukorbeteg gondozással, valamint a gondozás olyan formájának kialakításával, amely a mi vasutas dolgozóinknak legjobban megfelel. Csupán az érdekesség kedvéért említjük meg, hogy a cukorbeteg-gondozás nemcsak azért nagy jelentőségű, mert lehetőséget nyújt arra, *hogy a lappangó cukorbetegséget idejében felfedezze és megfelelően gyógykezeljék,* hanem azért is, mert a cukorbetegség — jelenlegi adataink szerint — a vasutas dolgozóknak közel 2 százalékát érinti.

Nagy érdeklődés kísérte azt az előadást is, amely az újszerű laboratóriumi vizsgálati módszerek ismertetéséről szólt. Eszerint jelentős személyi megtakarítás várható, s a laboratóriumi munkában feleslegessé válik sok anyag felhasználása és ami ennél még fontosabb, lényeges laboratóriumi eredmények percek alatt leolvashatók. *Vasutas dolgozóinknak tehát nem kell majd a jövőben sokszor órákon, vagy esetleg napokon át laboratóriumi eredményekre várakozniok,* mert ha bevezetik ezeket a gyors vizsgáló módszereket, az eredményeket a betegek rendkívül rövid idő alatt kézhezkaphatják.

Több előadó foglalkozott *az idült hörghuruttal, a dohányzás ártalmaival,* az idült hörghurut, a tüdőtágulás és a hörgi asztma korszerű aerosolos kezelésével, ami a gyógyszereknek ködpermet alakjában való belélegeztetését jelenti. Ezek a lehetőségek — úgy hisszük — vasutas dolgozóink számára is jó segítséget nyújtanak mielőbbi meggyógyulásukhoz.

A második napi előadások a vasutas dolgozóknál gyakran előforduló mozgásszervi (rheumatikus) megbetegedésekkel foglalkoztak. Az egyik előadó különös részletességgel ismertette a Jávor utcai utókezelő osztály munkáját és az előadások után elhangzott felszólalások lelkes hangon emlékeztek meg *annak a munkának az eredményességéről, amelyet az utókezelő osztály dolgozói a baleseti sérültek kezelésénél elértek,* azonban többen is hiányolták, hogy ez az osztály aránylag kis befogadóképességű.

Az előadások jól példázták azt az igyekezetet és körültekintő gondoskodást, amellyel *a MÁV-Kórház és Központi Rendelőintézet orvosai,* az említett betegségben szenvedő vasutasaink gondozása és gyógykezelését illetően kifejtenek. *A májbeteg gondozó például már 14 éve rendszeresen végzi vasutas dolgozóink kezelését.* A gondozó ma már 52 ezer észlelés alapján mondhat véleményt a betegség állapotáról, írja elő követendő életmódjukat, különös figyelemmel arra, hogy a májbeteg gondozás ezt a szolgálatot a vasúti szolgálat különleges körülményeire tekintettel csak nehézségek árán tudja ellátni.

A becsületes dolgozók nyilván elítélik azt a munkatársukat, *aki nemlétező, vagy csak csekély jelentőségű idegbetegségét arra használja fel, hogy táppénzes állományba legyen.* Ezzel kapcsolatban figyelmet keltett dr. Zsombok György: *A neurosis és munkaképesség elbírálásának szempontjai a vasúti orvosi gyakorlatban* című előadása, mert gyakorlati útmutatást adott az igazi betegek felismerésére és a szimulánsok leleplezésére.

Egy előadás kimerítően foglalkozott *az alkoholizmussal.* Az előadó rámutatott arra, hogy az alkoholizmus továbbterjedését minden eszközzel meg kell akadályozni és hogy ez a kérdés részben gazdasági, részben pedig egész társadalmunkra nehezedő súlyos probléma. Különös magyarázat nélkül is nyilvánvaló *az alkoholizmus rendkívüli jelentősége a vasúti szolgálatban.*

A hallgatóság nagy figyelemmel kísérte a harmadik napon a röntgenre való küldésekkel foglalkozó előadást. Az előadó *dr. Mocsáry László* kifejtette: amint lassanként érthetővé válik, hogy az öngyógyítás milyen súlyos következményekkel jár, nemcsak az egyedre, hanem a társadalomra nézve, ugyanez sajnos ma még fenn áll a dolgozók által lépten-nyomon kívánt és felesleges röntgen-vizsgálatokra nézve is.

Az az orvos, aki különös indok nélkül küldi betegét röntgenre, vagy az a beteg, aki abban a téves hiszemben van, hogy az ő baját csak röntgenvizsgálatokkal lehet felderíteni, kétszeresen is vétkezik. Először annyiban, hogy a sokszoros röntgen átvilágítással felesleges sugárterhelésnek veti alá a szervezetét, ennek eredménye esetleg az lehet, hogy *megnő a hajlam bizonyos daganatos megbetegedések iránt,* másodszor annyiban, hogy nem kisebb jelentőségű az a veszély sem, amely a felesleges röntgen-vizsgálatoktól az ilyen egyén utódjaira hárulhat.

Az első vasútorvosi napok sikere garantálja, hogy a korszerű vasútegészségügyi szolgálattól a lelkiismeretes munkát végző vasutas dolgozók a jövőben még többet kapnak ahhoz, hogy egészségüket és munkaképességüket minél tovább megőrizhessék.

Dr. Gáspár Zoltán

I. osztályú tévedések

Az étlap magyar és német nyelvű arab számokkal. Főleg e harmadikkal nincs különösebb hiba, mert azokat mindenki érti.

Na, de nézzük a szöveget. Mit is kér a német, ha mondjuk erdélyi fatányérost akar enni? *Hétpolgár fatányérost,* mert az étlapon olvasható *Siebenbürger* ezt jelenti, ami ugyan kissé furcsa, de legalább azt hiszi, hogy heten is körül ülhetik. Helyesen ugyanis *Siebenbürgener* lenne, ami valóban erdélyit jelent. Na, ha nem is elég hét polgárnak a fatányéros, ehet utána mindenki *Brassoer Kleinfleisch-t,* ami viszont kellemes csalódást okozhat a kellemetlen után, mert brassói kishúsnak hirdetik az aprópecsenyét *(csak úgy egyesszámban).*

Tökéletesek nem lehetünk az igaz, hiszen néznénk csak a németet, amikor magyar étlapot szül. Sajnos azonban magunkról van szó és nem róluk, mert végül a frissen sültek között is találunk valami egészen nem hétköznapi csemegét a *Lungenbraten-t* azaz tüdőpecsenyét, amit egy borral feljebb, az étlapon egy más elkészítési módnál helyesen *Lendenbraten-ként (vesepecsenye)* írtak.

Egy magyar, aki egy keveset ért németül és csak ritkán étkezik I. osztályú helyeken szívesen kárpótolva érzi magát a többletkiadásért, hiszen ételének elkészültéig vicclapot is olvashat a *Déli pályaudvar I. osztályú Utasellátó éttermében.*

Kíváncsiak lennénk, hogy 1966. november 9-én hány német evett sült tüdőt, brassói kishúst, amit a harmadikkal, azaz arab nyelven elég szépen kifejeztek.

F. K.

Kinek van igaza?

Lapunk július 2-i számában tudósítás jelent meg arról, hogy a pécsi igazgatóság MÁV-AVIG komplexbrigádja kezdeményezte az igazgatóságok között a komplexbrigádmozgalmat. Irásunkra a szombathelyi igazgatóság MÁV-AVIG komplexbrigádja a következő levelet küldte: *„Meglepetéssel olvastuk, hogy pécsi kollégáink elénk vágtak egy nagyszerű kezdeményezéssel. Mindennel egyetértünk, de a kezdeményezés szóval nem, mert ilyen brigád már nálunk az üzemirányító csoporton belül előbb működött. Szerződéskötésünkkel legalább egy hónappal megelőztük a pécsi elvtársakat, sőt szerénytelenség látszata nélkül mondhatjuk, ennek a mozgalomnak egy kicsit mi vagyunk az úttörői."*

Ezután történt, hogy a Magyar Vasutas 21. számában *„154 ezer forintot takarítottak meg"* címmel, a szombathelyiekről riportot írtunk, amelyben az is szerepelt, hogy ennek a mozgalomnak ők voltak az úttörői. Bár humorosnak tűnik, ezt az írást a szegediek vétózták meg, mondván, ők voltak az elsők.

Az igazság kiderítésére szakszervezetünk közgazdasági osztályát kértük meg. Ime a válasz:

„Az igazgatóságok irányító szervei által indított komplexbrigádmozgalom 1966-ban kezdődött. *A szombathelyiekről szóló írás megfelel a valóságnak, ugyanis ennek a mozgalomnak az úttörői kétségtelenül ők voltak.* A szombathelyi igazgatóság MÁV-AVIG brigádja egyébként már 1963-ban is kísérletezett ennek a mozgalomnak a megindításával, csak nem sikerült olyan eredményeket elérniük, mint a szegedieknek. Vannak egyes brigádok, amelyek nagyon jól dolgoznak és kiváló eredményeket értek el, ilyen kétségtelenül a szegedi MÁV-AKÖV ifjúsági komplexbrigád is, azonban még a kiváló eredményeik sem jogosíthatják fel őket arra, hogy a mozgalom úttörőinek vallják magukat. *Az úttörő munkát Szombathelyen, Budapesten és Debrecenben végezték."*

Bojler van, melegvíz nincs

A *Hámán Kató* fűtőház Mautner Sándor utcai munkásszállására már két évvel ezelőtt vásároltak egy villanybojlert, hogy a szálló lakói melegvízben fürödhessenek. *A bojler azonban két év óta a raktárban van,* a mai napig nem szerelték fel. Felkerestük az *Épületfenntartó Főnökséget* is, akik elzárkóztak a felszereléstől, viszont engedély hiányában elzárkóztak a felszereléstől, viszont engedély hiányában sem a fűtőház, sem pedig a pályafenntartási főnökség nem tudja vállalni a munkát. Azt nem tudjuk ugyan, hogy az említett szerveknek milyen engedélyre van szükségük, de azt igen, hogy az a bojler a munkásszálláson nagyon elkelne. *A papír a fontosabb, vagy a dolgozók szociális körülménye?*

Foki István

Több figyelmet a vonatindításnál

November 26-án a *Budapest Déli pályaudvarról Gyékényesig* közlekedő 1008-as számú gyorsvonat egyik gőztömlője *Pusztaszabolcs* állomáson elszakadt. Egyik kocsivizsgáló azonnal a kocsisor közé ment, hogy a hibát kijavítsa. Ugyanakkor a másik kocsivizsgáló lámpájával jelzett a jegyvizsgálóknak, hogy ne adjanak jelzést a vonat indítására. A jegyvizsgálók azonban ennek ellenére jelzést adtak az indulásra. *Bakonyi Imre* blokkmester is figyelmeztette az egyik jegyvizsgálót, hogy a kocsik között dolgoznak. *A jegyvizsgáló azonban minősíthetetlen hangnemben utasította vissza a figyelmeztetést* azzal, hogy az ő dolgába ne szóljon bele senki.

Baleset ugyan nem történt, a kocsivizsgáló szerencsésen kijutott a kocsik közül, de az eset elgondolkoztató.

Molnár Árpád

Baleseti krónika

November 26-án *Pestlőrinc* állomás I. sz. vágányáról *megfutamodott 17 rakott vasúti kocsi* az Erőmű II. sz. vágányán a buktatón levő kocsisorba ütközött. A baleset következtében 4 vasúti kocsi felborult, súlyos anyagi kár keletkezett. *A balesetet tolatás közbeni biztosítás hiánya idézte elő.*

★

November 28-án, *Hatvan* rendező pályaudvaron a 2380 sz. vonat kulcsegyeztetés és váltóellenőrzés elmulasztása miatt *a kijelölt szabad VI. vágány helyett a villanygéppel foglalt III. vágányra járt.* A veszélyeztetést a tér felügyeletét ellátó váltóőr intézkedése útján sikerült elhárítani.

★

December 3-án Kisújszállás és Turgony állomások között a helytelen vágányon közlekedő 1717 sz. vonat meghaladta a 6. számú őrhely térközjelzőjét és veszélyeztette az előtte haladó 1775 sz. vonatot. A követő vonat csak durrantyúk dördülésére állt meg.

★

December 3-án *Vép* állomás IV. sz. vágányára két Diesel-mozdonnyal bejáró 1383. sz. vonatot határ hiánya miatt meg kellett osztani. A megosztás után a nyílt vonal felé két kocsival kihúzódó mozdonyok *mintegy 50 méterrel meghaladták a bejárati előjelzőt és ott kíméletlenül összeütköztek a szembehaladás észlelése miatt ott megálló 1340. sz. vonattal.* melynek visszatolására már nem volt ideje. Az összeütközés következtében a 44 072. sz Diesel-mozdony megrongálódott, a 618. sz. motor szolgálatképtelenné vált. Hat utas könnyebben megsérült. A vizsgálat megállapítása szerint a balesetet az idézte elő, hogy az első Diesel-mozdony vezetője és segédkezelője leszálltak, s a közben felgyorsult mozdonyukra nem tudtak felszállni.

★

December 4-en *Mecsekalja—Cserkút* állomáson az 1998. sz. tehervonat előzetes értesítés nélkül, a VII. sz. foglalt vágányra járt és kíméletlenül beleütközött két zúzott kővel rakott kocsiba. *Az összeütközés következtében a 424 307. sz. mozdony valamennyi tengelyével kisiklott és oldalára billent. A kalauzkocsi és egy pőre kocsi teljesen összetört, a pálya mintegy 50 m-en megrongálódott.* A kalauzkocsiból kizuhanó *Zimmer János* vonatfékező gerincsérüléses balesetet szenvedett. A balesetet ezúttal is a vágányút ellenőrzésének elmulasztása idézte elő.

★

December 5-én *Homokszentlőrinc* állomáson a kijelölt szabad I. sz. vágány helyett a foglalt III. sz. vágányra járt a 998. sz. vonat és ott *mintegy 10 km-es sebességgel ráütközött a 991. sz. vonatra.* Az ütközés következtében mindkét vontató jármű megsérült. A balesetet váltóellenőrzés elmulasztása idézte elő.

★

December 10-én Selyp állomáson a bejárati jelzőnél feltartott 328/II. sz. gépmenetbe kíméletlenül beleütközött a 360. sz. követő vonat. Az ütközés következtében Hódi Jenő vonatvezető súlyosan, Szeli József és Nyeste János vonatkísérők könnyebben megsérültek.

MAGASABB KÖVETELMÉNYEK A BALESETELHÁRÍTÁSBAN

Amit az új Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabályról tudni kell

A munkavédelem tudományos megalapozottsággal bizonyítja, hogy a balesetek és foglalkozási ártalmakat előidéző veszélyforrások felismerhetők és a munkakörnyezet veszélymentessé formálható.

Kötelező a megelőzés

A SZOT Elnökségének 6/1964. (XII. 24.) SZOT sz. Szabályzatával ez év július 1-én hatályba lépett az új *Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály* (ÁBEO), amely már magasabb követelményt támaszt a dolgozók egészségének és testi épségének védelmében. Az ÁBEO, a műszaki követelmények mellett részletesen foglalkozik *a munka személyi feltételeivel, a munkahelyi magatartás szabályaival és ezen belül a vezetők és beosztottak kötelezettségeivel is.* Lényeges új vonása még az, hogy mindenki számára — így a vasutas dolgozókra is — *kötelezővé teszi a megelőzésben való tevékeny részvételt.* Mindezek alapján szükségessé vált olyan intézkedések megtétele, amelyek a gyakorlati végrehajtást elősegítik.

Elsőrendű feladat, hogy a vezetők és beosztottak egyaránt megismerjék az ÁBEO előírásait. *Valamennyi szolgálati hely részére kellő mennyiségben rendelkezésre áll az új óvórendszabály és minden szinten rendszeresen megindult az oktatás.* A biztonságtechnikai vizsgára kötelezett dolgozók 1966. XII. 31-ig az ÁBEO előírásaiból kötelesek vizsgát tenni. Helyesnek bizonyult, hogy az előírások egyes fejezeteinek ismertetését több helyen olyan előadókra bízták, akik az adott területen elismert kiváló szakemberek. Ebben a munkában jelentős részt vállaltak a szolgálati helyek főmérnökei is. *Külön dicséretet érdemelnek a járműjavító vállalatok szakvonali és mozgalmi szervei,* akik jelentős segítséget nyújtottak az óvórendszabály elsajátításához és a vizsgáztatás sikeréhez. Nem hallgathatjuk el azt sem, hogy voltak olyan dolgozók is, akik az oktatásokat nem vették komolyan, s ennek következtében vezető beosztású dolgozókat — még osztályvezetőket is — újabb vizsgára kellett kötelezni.

Felelőtlenség

Nagyfokú felelőtlenségre vall, amit *a dombóvári csomóponton tartott pályafenntartási előmunkások vizsgáztatásánál tapasztaltunk.* Egyes pályamesterek anélkül, hogy gondoskodtak volna az előmunkások szervezett oktatásáról, vagy ellenőrizték volna a felkészültséget bízva, hogy *„majdcsak mond valamit a vizsgázó az előírásokból a vizsgabizottságnak",* felkészületlenül küldték el őket vizsgázni. A tapasztalatok alapján szükségesnek tartjuk felhívni arra is az igazgatóságok vezetőinek figyelmét, hogy a vizsgáztatásoknál lemaradás tapasztalható.

Az ÁBEO előírásainak ismeretével azonban nem zárul le a munka, csupán azt szolgálja, hogy a vezetők és a dolgozók megismerjék mindazt, amit az egészséges és biztonságos munkáltatás érdekében tenniük kell. Helyes törekvés, hogy a pécsi igazgatóságnál az újonnan kiadásra került F. 2. sz. Utasítást összhangba hozták az ÁBEO előírásaival és valamennyi szolgálati helyen elkészültek a munkavédelmi ügyrendek. A járműjavítók többségénél folyamatban van a gépek, termelőberendezések műszaki megelőzés fokozatainak besorolása.

Nagyon sok helyen azonban még hozzá sem fogtak a dolgozók biztonságos munkájával kapcsolatos végrehajtási utasítások, balesetelhárítási útmutatók felülvizsgálatához, átdolgozásához. Nem történt meg a gépek, berendezések, munkakörülmények és technológiák felülvizsgálata, az ÁBEO előírásaival egyező átdolgozása, a műszaki megelőzés fokozatába való besorolása.

Ez nem lehet közömbös senkinek sem. Szakszervezeti bizottságaink sokirányú felelősségteljes munkája mellett egyik legnemesebb feladata, hogy érvényt szerezzenek a dolgozók egészségét és testi épségét védő ÁBEO előírásainak.

Takács József

Kiállítás a balesetmegelőzés szolgálatában

A miskolci igazgatóság területén ebben az évben is gyakoriak voltak a halálos, illetve a csonkulásos balesetek. A személyi balesetek túlnyomó részben az utasok figyelmetlenségéből, vigyázatlanságából fordultak elő a tiltott helyen való átjárás, illetve a felá- leugrás következtében.

Az utazóközönség figyelmének felhívására a miskolci igazgatóság vasútüzem biztonsági osztálya újszerű balesetmegelőző propagandát kezdeményezett. *A gázolásos balesetekről készült fényképfelvételekből egy vándorkiállítást állítottak össze,* amit az elágazási állomásokon, valamint olyan helyeken mutatnak be, ahol már több személyi baleset történt. A vándorkiállítás először december közepén Kazincbarcikára érkezett.

A kiállításon filmvetítés keretében is foglalkoznak a balesetek megelőzésével.

Budavári Sándor

Hogyan tervezzük az áruszállítást az új gazdasági mechanizmusban?

A vasúti közlekedésnek a gazdasági életben betöltött szerepe — a személyek és áruk jelentős részének kellő időben, tervszerű és megbízható módon történő helyváltoztatása — az új gazdasági mechanizmusban is változatlanul megmarad. *Ezért gazdasági tervező munkánk alapját továbbra is a szállítási előirányzatok tervezése jelenti.* Ez a terv határozza meg többek között a szállítással összefüggésben jelentkező üzemi teljesítmények összességét, a várható hozamokat és a terv végrehajtása során felhasználható eszközöket.

A tervszerű irányítás feltételeit egy meghatározott időtartamú gazdasági terv nem elégítheti ki önmagában, ezért a különböző időtartmú tervek egységes, összehangolt rendszerére van szükség. Ez a megállapítás a szállítási tervek elkészítésére is vonatkozik, célszerű tehát a felsorolt, különböző időtartamú szállítási tervek kidolgozásával foglalkozni:

a) hosszú távú szállítási terv, mely 15—20 évre szóló szállítási prognózist tartalmaz,

b) középtávú (ötéves) szállítási terv, mely a szállítási szükségleteket az eddigi gyakorlatban kialakult ötéves tervidőszakra álapítja meg,

c) rövid távú (éves) szállítási terv, mely elsősorban a piaci helyzet változásait tükrözi.

A különböző időtartamú szállítási tervek csak akkor alkothatnak valóban egységes rendszert, ha a hosszú távú terv szilárd támpontot biztosít a rövidebb időtartamú kidolgozásához, ez utóbbi konkretizálása pedig a hosszabb időtartmú tervben kitűzött célok megvalósítását szolgálja.

Közismert, hogy a szállítási terv mind a személy-, mind az áruszállítási feladatokat tartalmazza. Ezúttal az áruszállítás tervezésével foglalkozunk.

Tudományos megalapozottság

A hosszú távú áruszállítási terv célja, hogy hosszabb időszakra tájékozódást és előrelátást adjon a vasút műszaki fejlesztéséhez, illetőleg a vasúti szállítás zavartalan vitelét elősegítő egyéb feladatok meghatározásához. Ez a terv a legszorosabb összefüggésben áll a népgazdasági valamennyi ágazatának fejlesztésével és a külkereskedelem alakulásával, mert csak azok ismeretében válik lehetővé a szállítási szükségletek hosszú távú felmérése. *E terv kialakítása tehát centrális tervezési rendszer nélkül nem képzelhető el.* Ez azt jelenti, hogy a hosszú távú áruszállítási tervet nagyobb mérvű informáltsággal és tudományos megalapozottsággal kell készíteni, hogy azok hűen tükrözzék a piaci hatásokat, a szállítások összetételében és szerkezetében beálló változásokat. Ehhez az szükséges, hogy az *Országos Tervhivatal* — a szállítási teljesítmények várható alakulását jelző irányszámok mellett — a nagyobb üzemek telepítési és fejlesztési terveit, az újonnan belépő üzemek szállítási igényeinek kihatásait s általában minden olyan tényezőt, mely a szállítások volumenét és összetételét befolyásolja, a vasút rendelkezésére bocsássa.

A hosszú távú szállítási feladatok kidolgozásánál továbbra is alkalmazni kell a fejlett matematikai módszereket, figyelembe véve természetesen *az új gazdasági mechanizmus várható hatását* a szállítások tendenciáira. A hosszú távú áruszállítási tervnek a tervezett bevételt hozó teljesítményeken kívül már tartalmaznia kell a ráfordítások alapját képező üzemi teljesítményeket is, hogy a leghatékonyabb fejlesztési változatok és a várható rentabilitás is tervezhetők legyenek.

A vállalati elgondolások érvényesítése

A középtávú áruszállítási terv már pontosabban határozza meg a szállítás ötéves időszakában bekövetkező fejlődést, figyelembe véve természetesen a hosszú távú tervekben meghatározott célkitűzéseket. *Ebben a tervben már konkrétabban kell kidolgozni a mutatószámokat, és jóval nagyobb szerep jut az áru, érték és pénzfolyamatok alakulására vonatkozó becslések, illetve célkitűzések számára.* E munkához szükséges az Országos Tervhivatal által nyújtott információ, mert a népgazdaság komplex fejlesztésének valamennyi oldalát alaposan ismeri.

Az ötéves áruszállítási tervek készítésénél már *erősen érvényesülnek azok a vállalati elgondolások, amelyek hatást gyakorolnak a szállítási szükségletek alakulására.* A vasútnak ezért — az igazgatóságok útján — a nagy volumenű szállítósokkal jelentkező vállalatok igényeiről is tájékozódnia kell. A szállítási igények meghatározásánál *a belföldi szállítások felmérése mellett a külkereskedelemmel kapcsolatos export-, import- és tranzitforgalom alakulásának figyelembe vétele is szükséges.*

Az ötéves szállítástervezés egyik legfontosabb célja a szállítási igények és a szállítási kapacitás összehangolása. *E tervnek már éves bontásban kell tartalmaznia mind a bevételt hozó szállítási, mind a kiadást okozó üzemi teljesítményeket.* Ugyancsak ki kell dolgozni a szállítási és üzemi teljesítmények előrebecslésénél, illetőleg kialakításánál felhasznált műszaki-gazdasági mutatókat, amelyek a terv számítási anyagát képezik.

Szükséges, hogy az ötéves áruszállítási terv mutatószámai és adatai dokumentált formában az igazgatóságok rendelkezésére álljanak, hogy azok előre felkészülhessenek a középtávú tervidőszakban jelentkező feladatokra, és így biztosítsák a vasút zavartalan üzemvitelét.

Piackutatás, szerződéses viszony

A rövid távú áruszállítási terv a vasútnak mint önálló egységnek *éves szállítási programja, mely piackutató eszközök és módszerek felhasználásával készül,* de figyelembe veszi a központilag meghatározott irányelveket is. Egyéves időszakra meghatározza a szállítás lebonyolításával kapcsolatos megvalósítandó feladatokat, biztosítva az operatív irányítás tervszerűségét és összhangját a középtávú terv célkitűzéseivel.

A rövid távú szállítási terv alapját is átfogó elemzés és megalapozott számítások képezik, de fokozottabban kell figyelembe venni a piaci mechanizmus, az előre nem látott váratlan események, tényezők bekövetkezése miatt jelentkező teljesítményváltozásokat. *Ezekről leggyorsabban az állomások, illetve az igazgatóságok útján értesülhet a vasút.* Az állomásoknak és az igazgatóságoknak ezért állandó piackutatást kell végezniük a tervkészítést megelőző időszakban. és tájékozódást kell szerezniük a szállítási piac konkrét változásairól, a továbbításra váró áruk mennyiségéről, a továbbítás üteméről.

A szállítás volumenére, összetételére, ütemére stb. vonatkozó értesüléseket az állomások bejelentik az igazgatóságnak, ahol az adatok elemzése és koordinálása után elkészítik az igazgatóság éves, a berakási adatokat tartalmazó szállítási tervét. Ez a terv árucikkcsoportonként tüntetné fel az igazgatóságok területén berakásra kerülő áruk mennyiségét, a kocsikihasználás és a kocsimegrakás adatait.

Az igazgatóságok tervjavaslatait központilag elemezve és a csak központilag tervezhető szállítási feladatokkal (pl. tranzitszállításokkal) kiegészítve, majd az adatokat összesítve készítené el a Vasúti Főosztály a vasút egészét átfogó áruszállítási tervet.

Fuvardíjkedvezmény

A Vasúti Főosztály által összesített szállítási terv feladatairól dokumentált formában és időben az igazgatóságokat tájékoztatni kell, és ugyanakkor felhatalmazni arra, hogy a szállítási kapacitás egyenletes kihasználása érdekében *a szállítófelekkel éves fuvarozási előszerződéseket kössenek az olyan nagyobb volumenű szállításokra, melyeknek meghatározott időben történő realizálása gazdasági előnyt jelent. Ennek érdekében fuvardíjkedvezményt is nyújthatnánk.* Ugyanakkor szükséges lenne a vasút egész területén a fuvarozási igények havonként történő felmérése és azok szerződéses formában való rögzítése. Ez a munka az állomások és az igazgatóságok feladatát képezné, melynek alapján — a gépesített adatfeldolgozás igénybevételével — havi fuvarozási (berakási) terv kerülne kidolgozásra. Ezek a havi operatív szállítási tervek képeznék a végrehajtást biztosító üzemviteli intézkedések alapját.

Az igazgatósági tervek feldolgozásával párhuzamosan el kell készíteni a külkereskedelmi áruszállítási igények figyelembevételével a havi operatív hálózati szállítási tervet is.

Az áruszállítási feladatok tervezése és végrehajtása terén hasznosítani kell a *Központi Szállítási Tanács* és a *megyei szállítási bizottságok* segítő munkáját, mely elsősorban a vasutat érintő közlekedéspolitikai irányelvek érvényesítésében, illetve a vasúti szállítások lebonyolításának támogatásában nyilvánul meg.

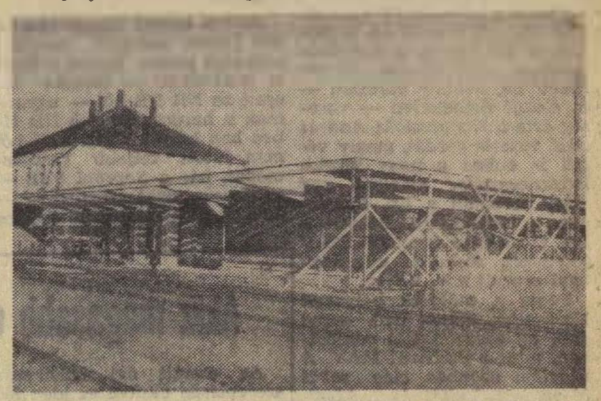
Az ismertetett szállítástervezési rendszer egyelőre csak javaslat. A végleges tervezési metodika elkészülte előtt számtalan elképzelést és javaslatot kell meghallgatnunk, hogy a vasúti áruszállítás tervezési rendszere szervesen illeszkedjék az új gazdasági mechanizmus rendszerébe, és gazdasági szabályozó eszközökkel mozdítsa elő a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának határozatában előírt célok megvalósítását.

Holló Lajos
KPM I/1. szakosztályvezető-helyettes

Nagykőrös állomás újjászületik

A kedves kis alföldi város, Nagykőrös, ipara a harmadik ötéves tervben jelentősen fejlődik, ez a vasútra is nagy feladatot ró. Szükségessé vált az állomás átépítése is. Bővítik, korszerűsítik a felvételi épületet, és az állomáson dominórendszerű biztosítóberendezést is felszerelnek. A balesetek megelőzésére a meglevő közúti aluljáró mellé gyalogos aluljárót is építenek. A rekonstrukciós munka során az Út- és Vasútépítő Vállalat dolgozói és a hídépítők már kéthónapos előnyt szereztek, a magasépítők pedig tartják az ütemtervet. Így minden remény megvan arra, hogy az állomás átépítése a tervezett határidőre elkészül.

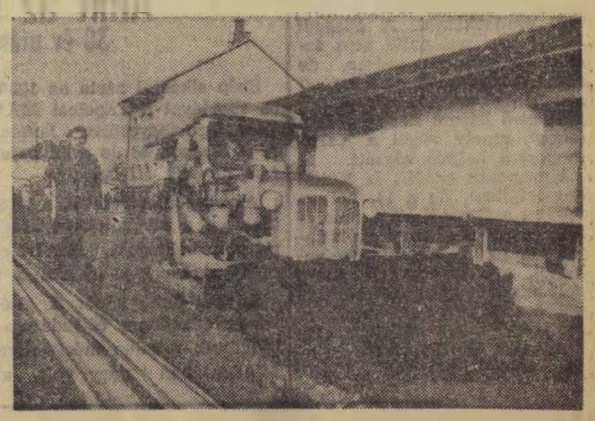
Képriportunkban az építkezésről számolunk be.



Az új felvételi épület váza és a tetőszerkezet már elkészült. Itt helyezik el majd a biztosítóberendezést is.



Sejben Sándor gépe ma még a földet markolja, de rövid idő múlva itt új sínpár épül.



Stummer János műszaki felügyelete mellett Marton Mihály földgyalus az új vágányok alapjaihoz „a tükröt" csinálja.



A gyalogos aluljáró betonfalait már előre elkészítették. A Dózsa brigád tagjai a betonfal szigetelésén dolgoznak. Az aluljárót azóta az óriásdaru a helyére emelte.

(Tőzsér Ernő felvételei.)

A Gömöri pályaudvar legjobbjai

Kevesen tudják, hogy a Nyugati pályaudvar után Miskolc-Gömörin kezelik a legtöbb darabárut. Az állomáson leadott és feladott küldemények 87 százalékát a háztól-házig szolgálat fuvarozza.

— Ezt a nehéz és sok figyelmet igénylő feladatot csak a fejlett, szocialista brigádok segítségével tudja az állomás elvégezni, — kezdi a beszélgetést Sánta János, a szakszervezeti bizottság titkára. — *A szocialista brigádmozgalom nálunk lassan bontakozott ki. A szakszervezet szívós agitációjának eredménye, hogy az elmúlt évben sikerült áttörni ezt a „betonfalat".*

Ma az állomáson 12 szocialista brigád dolgozik 351 fővel. Ezek közül a „Rákóczi Ferenc" brigád teljesítménye a legjobb. A brigád 15 tagú, vezetőjük *Mátyus Ferenc.* A Rákóczi brigád az állomás legnehezebb munkaterületén, a fel- és házhozfuvarozásnál teljesít szolgálatot.

— Két évvel ezelőtt határoztuk el, hogy brigádszerződést kötünk — mondja Mátyus Ferenc — *1965. évi teljesítményeink alapján elsőízben nyertük el a szocialista brigád címet.*

Jól ismerik saját erejüket és egymást. Ennek tudatában tették meg kongresszusi felajánlásukat is. *Vállalták, hogy az 1 órát súlymozdítást évi átlagban 5,15 mázsában teljesítik.* Igazolatlanul távolmaradó és ittas nem lehet közöttük. Fel- és házhozfuvarozás közben az árukat saját hibájukból kár nem érheti.

— Az eredmények hónapról hónapra javulnak — kapcsolódik a beszélgetésbe *Petri István,* a fizikai dolgozók szakmai vezetője. — *Júniusban 5,36, júliusban 5,70, augusztusban 5,74 mázsa súlyt mozdítottak.*

De nemcsak a munkában lelkiismeretesek. Mátyus Ferenc a közelmúltban sikeresen befejezte az orosz nyelvtanfolyamot. *Kajati András* pedig gépkocsivezető tanfolyamra jelentkezett.

Sikereink titka? Egymás megbecsülése, s felelősségérzet a munkájuk iránt.

Tőzsér Ernő

Az első hó a vasutat is megtréfálta

A novemberi ősz egyik napról a másikra a tél váltotta fel. Az igaz ugyan, hogy rövid életű volt, de ezalatt a rövid idő alatt is akadályt okozott a forgalomban. A Bakony térségében például 30 centiméter vastag hó esett. A hó és a havaseső a légvezetékekre 10 centi átmérőjű jégpáncélt képzett, s így *Veszprémvarsány* és *Győrasszonyfa* között nagyon sok légvezetéket leszakított. *Az egyre erősödő szél pedig több oszlopot a vasútvonalra döntött. A 6 kilométeres szakaszon 46 távíróoszlopot kellett a pályafenntartási dolgozóknak eltávolítaniuk.* A hóvihar erősségére jellemző, hogy volt olyan távíróoszlop is, amelyet betonba ágyaztak be és ezek közül is három kidőlt.

A helyreállítási munka már november 25-én hajnalban megindult. Veszprémvarsány állomásról *Markotics Gusztáv* intéző, *Ircsik László* távirdamester, *Tóth Lajos* pályamester és *Kiss József* állomásfőnök, *Németh Imre* blokkmesterrel együtt a helyszínre siettek, majd nyomban megérkezett *Samu Lajos* szocialista brigádja is és elsősorban a Győrbe tartó munkásvonatok előtt szabaddá tették az utat. Reggelre megérkeztek a postások is. A közös megfeszített munkával *november 25-én délután 17 órára minden akadályt elháríttottak,* illetve megteremtették a telefonösszeköttetéseket is. A végleges helyreállítási munkát 27-én, vasárnap fejezték be.

Hoffmann József,
Veszprémvarsány

Fűtetlen kocsik

Az első téli nap gondot okozott a kocsik fűtésénél is. A Déli pályaudvarra közlekedő 5117-es számú munkásvonat kocsijai közül nagyon soknak elromlott a fűtő berendezése Tudjuk, hogy a szerelvény a Déll pályaudvaron azonnal fordul és így kevés idő jut az ellenőrzésre, de ezalatt a rövid idő alatt is alaposabban kellene megvizsgálni a kocsikat, hiszen a tél még csak a *főpróbát tartotta.*

Molnár Árpád

Nyugdíjasok köszöntése

A hatvani fűtőház 21 nyugdíjba vonuló dolgozóját és az elmúlt években nyugdíjba ment 35 dolgozóját ünnepélyes külsőségek között köszöntötték Hatvanban. A nyugdíjba vonulók munkáját *Rékasi István,* a Vasutasok Szakszervezete Heves Megyei Bizottságának titkára méltatta, majd a 21 nyugdíjba vonulónak a szakszervezet nevében ajándékot és emléktárgyat adott át.

A nyugdíjbavonulók és a már nyugdíjasok áldozatos munkájáról *Szuromi István* az állomás szb-titkára is meleg szavakkal beszélt.

Szűcs Ferenc
Hatvan

MÉRLEGEN AZ NB II-ES VASUTAS LABDARÚGÓ CSAPATOK TELJESÍTMÉNYE

Az NB II két csoportjából az első 3—3 helyezett jutott egy osztállyal feljebb, az NB I/B-be. A szolnoki és a pécsi vasutasok — rendkívül szoros, izgalmas versenyfutás után — szorultak a 4. helyre és ezzel elestek a feljebbjutás lehetőségétől.

Különösen a *Szolnoki MÁV* berkeiben jogos a bosszankodás. A bajnokság során *több ízben tanyázott a szolnoki együttes a táblázat élén* és sokáig úgy tűnt, hogy fel is jutnak az NB I/B-be. A hajrában azonban megtorpanás következett be, néhány váratlan — és eléggé érthetetlen — vereség érte a *Nagyszalóki András* edző vezette gárdát, amely végül is ebben a nagy küzdelemsorozatban, amelyet egy éven keresztül a Bp. Spartacus, a Kecskeméti Dózsa, a Bp. Előre és a Szolnoki MÁV folytatott, rosszabb gólaránnyal szorult a 4. helyre.

Pedig a második helyezett Kecskemét rúgott csak annyi gólt, az egész Keleti csoportban, mint a Szolnoki MÁV. *A védelem azonban elég sokat bizonytalankodott* és a könnyelműen bekapott gólok nemcsak pontvesztéssel, hanem gólarányromlással is jártak.

A Pécsi VSK-val éppen fordított volt a helyzet, hiszen a pécsiek inkább későn ébredtek. Pedig az egész pécsi vasutas társadalom egészséges türelmetlenséggel várta és remélte, hogy az egykor élvonalhoz tartozó vasutas gárdának sikerül kiharcolnia legalább a magyar labdarúgás második vonalába való visszajutását. *Meggyes Lajos* edző, az egykori kitűnő pécsi játékos legfontosabb feladata az lesz, hogy megértesse a csapat tagjaival: *nem egy-egy bravúros sorozatra, hanem egész évi jó teljesítményre van szükség ahhoz, hogy magasabb osztályba kerüljön egy csapat.*

Az NB II mindkét csoportjában további két-két vasutascsapat zárta az évet — mérsékelt eredménnyel. A *Szegedi VSE-t* egy pillanatig sem fenyegette a kiesés réme, de szurkolótáborának sem kellett „aggódnia" amiatt, hogy a feljutó első három közé kerül a csapat, amely végül a Keleti csoport 9. helyén végzett.

Ugyancsak az NB II Keleti csoportjában, de a 14. helyen végzett a *Ceglédi VSE,* amelynek bizony akadtak forró napjai, gondjai, a kiesést illetően. Végül, miután egy-egy kieső volt mindkét NB II-es csoportból, *a ceglédiek bentmaradtak, amit elsősorban gólképes csatáraiknak köszönhetnek.* Szinte valószínűtlennek tűnik, hogy a 14. helyen végzett csapat 15 góllal többet rúgott, mint a bajnok Bp. Spartacus! Sajnos, a ceglédi védelem is *„gólerős" volt . . .*

Az NB II Nyugati csoportjában mindvégig szolid szerepet játszott a *Székesfehérvári MÁV* és a *Dombóvári VSE.* Váltakozó sikerrel szerepeltek. A székesfehérváriak a 10., a Dombóvári VSE a 11. helyen végzett.

Jövőre eggyel szaporodik az NB II-ben szereplő vasutascsapatok száma, hiszen a *Győri MÁV-DAC* — miután kiesett az NB I/B-ből — ugyancsak a háromcsoportos NB II-ben kap helyet. Az NB III-ból nem jutott feljebb vasutascsapat, bár a *Soproni VSE* — az Északnyugat csoportban — hosszú időn keresztül esélyes volt. A *Hatvani MÁV* az Északkelet csoportban a 12. helyen kötött ki, ugyanebben a csoportban a nyíregyházi vasutasok búcsút mondtak az NB mezőnyének, miután az utolsó helyen végeztek. Majdnem erre a sorsra jutott az egykori országos amatőrbajnok *Testvériség* is. Ők az Északi csoportban az utolsó előtti helyen végeztek. Szerencsére az NB III-ból is csak az utolsó helyezettek estek ki. A Délnyugati csoportban a *Nagykanizsai VTE* a jó középmezőnyben, a 9. helyen végzett. Érdekes, hogy az NVTE-ben is a csatárok tettek többet a jó szereplés érdekében és a védelem volt az, amely gyakrabban megingott. Ezt bizonyítja az 54:58-as gólarány is.

V. J.

Találkozás a falummal

Ot év után gyorsvonat hozott
első osztályon, kényelmesen.
Már húz lenn a fék: itthon vagyok.
pár csomagom gyorsan fölszedem.
Mikor elmentem kamasz-füttyök
hívtak még, este meg karcsú lány
várt rám, — muzsikáltak a tücskök
a roncs-hídnál s vénült a csalán.

Láttam várost, idegen népet,
szemekben gyanakvást, s friss derüt.
Lázadtam, tanultam mesterséget . . .
A hazámra leltem mindenütt.
Láttam a kohók sárga poklát,
izzani a makacs anyagot.
Szívemet is beolvasztották
az évek; kihültem, érc vagyok. —

Itt megállok, a faluvégen.
A Kaposon is új híd van már.
— S ki érzi, hogy a bűne — szégyen,
míg küzdöttek itt, haza se járt. —
Külsőm városi, — furcsa lehet, —
„úr"nak szólít egy öreg néni,
s új tanítónak néz a gyerek.
pedig nem is vagyok „vidéki".

Fazekas Lajos

Akik magasabb osztályba kerültek

Az elmúlt évi balsikeres szereplésén okulva az idén fölényesen nyerte a Heves megyei II. osztályú labdarúgóbajnokságot a *Füzesabonyi VSC* csapata. A játékosok már az első bajnoki fordulókban nagy akarással és lelkesedéssel vetették magukat a küzdelembe, s az eredmények nem is maradtak el: *710 percen át még gólt sem kapott a csapat, s ez a bravúros sorozat 39:0-nál tört csak meg!* Ekkor már jelentős pontelőnnyel vezetett a gárda, s ezek után érthető volt, hogy egy kis „lazítás" következett.

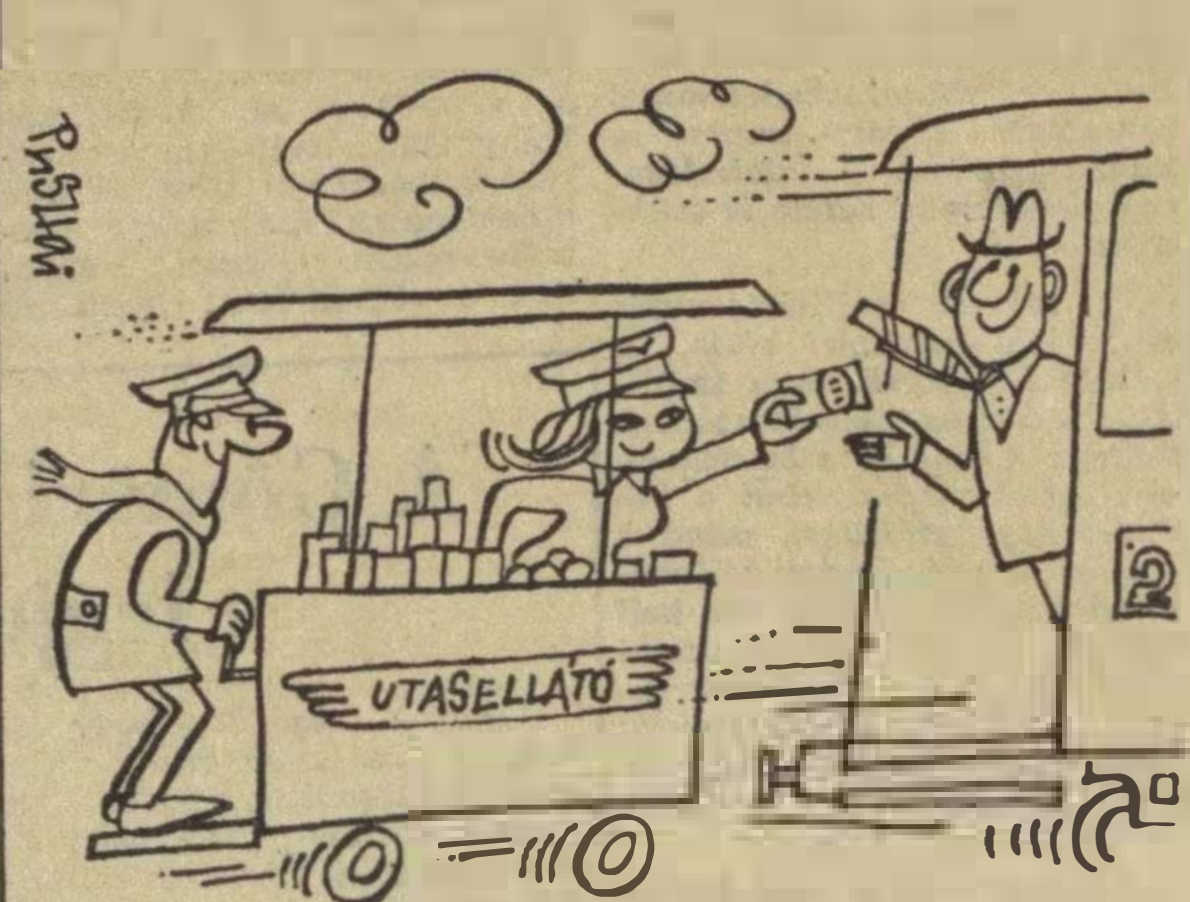
A bajnokság folyamán öt pontot veszített a csapat *(két vereség, egy döntetlen).* A füzesabonyiak sportszerűségére jellemző, hogy egyetlen játékosukat sem állították ki! Végső soron a fegyelmezettség, a küzdeni tudás és nem utolsósorban a játékosok képzettsége vitte diadalra a vasutas színeket.

Füzesabonyban érthetően nagy az öröm, hogy a labdarúgó-csapat ismét visszaverekedte magát a megyei I. osztályba. Az örömet még fokozza, hogy a felnőtt bajnoksággal párhuzamosan lebonyolított igen erős mezőnyű *ifjúsági labdarúgó bajnokságot is a Füzesabonyi VSC nyerte!* Füzesabonyban van tehát utánpótlás is, ami a jövőre nézve igen biztató.

A két első hely megszerzésével feledtetni tudták az elmúlt évi balsikeres szereplést. A közönség és a vezetőség hálás is volt a szép teljesítményért, mert az utolsó bajnoki mérkőzésen méltó ünneplésben részesítették a két bajnok-csapatot.

(szigetváry)

Korszerű utasellátó



— Függetlenítettük magunkat a menetrendtől. Akár áthaladó vonatot is kiszolgálunk.

(Pusztai Pál rajza)

30 év után az NB III-ban

Szép sikerrel zárta az 1966-os sportévet a Tapolcai MÁV TIAC sportegyesület. *Labdarúgó csapata 30 év után bejutott az NB III-ba.*

Az egyesület vezetői, a játékosok, s a szurkolók egyaránt nagyon boldogok. Két vélemény a csapat jó munkájáról.

Lábadi Jenő edző: A játékosok odaadóan, céltudatosan készültek minden mérkőzésre. Mindenkiben nagy volt az akarás, hogy most, amikor Tapolca város lett, a sport színvonala is egy lépcsőfokot emelkedjen. Öröm volt a fiúkkal dolgozni, mindenki megtette a magáét.

Márkus Ferenc, csapatkapitány: 15 éve vagyok a csapat tagja, a zöld gyepen kétszer tört el a lábam, de úgy érzem, ez az eredmény megért minden áldozatot.

Dancs József,
Tapolca

HÍREK

— 12 éves múltra tekint vissza a KST-mozgalom a debreceni járműjavítóban. Ebben az évben 719 000 forintot fizettek vissza a tagoknak. Az üzemben jelenleg mintegy 480 azoknak a dolgozóknak a száma, akik tagjai a KST-nek.

— Új megállóhelyet kapott Fácánkert község. A régi megálló távol volt a falu központjától, s a váróhelyiség is egy kisméretű, korszerűtlen helyiség volt. Az új megálló a község központjában létesült. Építéséből a fácánkertiek is kivették a részüket.

— 35 évi szolgálat után nyugdíjba vonult Karsai Mihály pályaőr, a kétegyházi V. pályamesteri szakasz dolgozója. Az idős vasutast, aki a három és félévtizedes szolgálata alatt sok fiatalt nevelt, bensőséges ünnepségen búcsúztatták.

— Önkéntes véradónapot tartottak a közelmúltban Keszthely állomáson. Az állomás dolgozói közül 35-en adtak vért.

— Nagysikerű hangversenyt adtak a Zeneművészeti Főiskola nagytermében a MÁV Szimfonikusok. A műsorban a Budapesti Kórus és több neves énekművész is fellépett. A hangverseny bevételét a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel.

— Befejezte éves tervét a komáromi fűtőház. Jó munkájukkal több, mint 4,5 millió forintot takarítottak meg. Növeli eredményük értékét, hogy az elavult, korszerűtlen, ládúcolt fűtőházban kedvezőtlen munkakörülmények között érték el e figyelemre méltó eredményüket.

— Brigádértekezleten adott számot munkájáról Hatvan állomás vonatkísérő szocialista brigádja. A brigád tagjai amellett, hogy derekasan helytállnak a munkában, példát mutatnak a szolgálat fegyelmezett ellátásában, eddig 2293 óra társadalmi munkát végeztek.

— Új alapokra helyezték az ipari tanulók képzését a hatvani fűtőház kocsijavító műhelyében. A régi gyakorlat szerint a tanulókat szakmunkások mellé osztották be. Ez a módszer nem segítette kellően a fiatalok fejlődését. Az új oktatási év kezdetétől egy csoportba vonták össze a kocsijavító-műhely ipari tanulóit, s nevelésüket egy kitűnő szakmunkásra bízták.

— Néhány évvel ezelőtt mindössze 50 tagja volt a KST-nek Zalaegerszeg állomáson. Ez a létszám az utóbbi években megduplázódott. November végén az idei visszafizetés alkalmával 115 793 forintot fizettek ki a takarékos dolgozóknak.

Öregek hete

Debrecen állomás zenetermében az öregek hete alkalmából a Vöröskereszt szervezet vezetősége nyugdíjas találkozót szervezett.

A zsúfolásig megtelt teremben az elnökség soraiban ott ültek az állomás vezetői, a szakszervezet, a pártszervezet képviselői és több idős nyugdíjas. Az ünnepelteket és a vendégeket *Czinóczki István,* a Vöröskereszt titkára köszöntötte, majd ezután kultúrműsorral kedveskedtek a vendégeknek.

Megható látvány volt, amikor a népi zenekar tagjai, nyugdíjasok és tényleges vasutasok együttesen úgy ahogy évtizedeken át összeszoktak, megszólaltatták öreg hegedűjüket. Mind a népi zenekar tagjai, mind pedig *Varczok József* nyugdíjas énekével méltó elismerést kapott.

Műsoron szerepelt még *Karcagi Erzsébet* forgalmi gyakornok, Szabó Lőrincz: *Debrecenben* című versével és *Dragán Lajos,* az állomás dolgozója egy fuvolaszólóval. Közreműködött még *Szentesi Gusztáv* vezetésével a Szárnyaskerék tánczenekar.

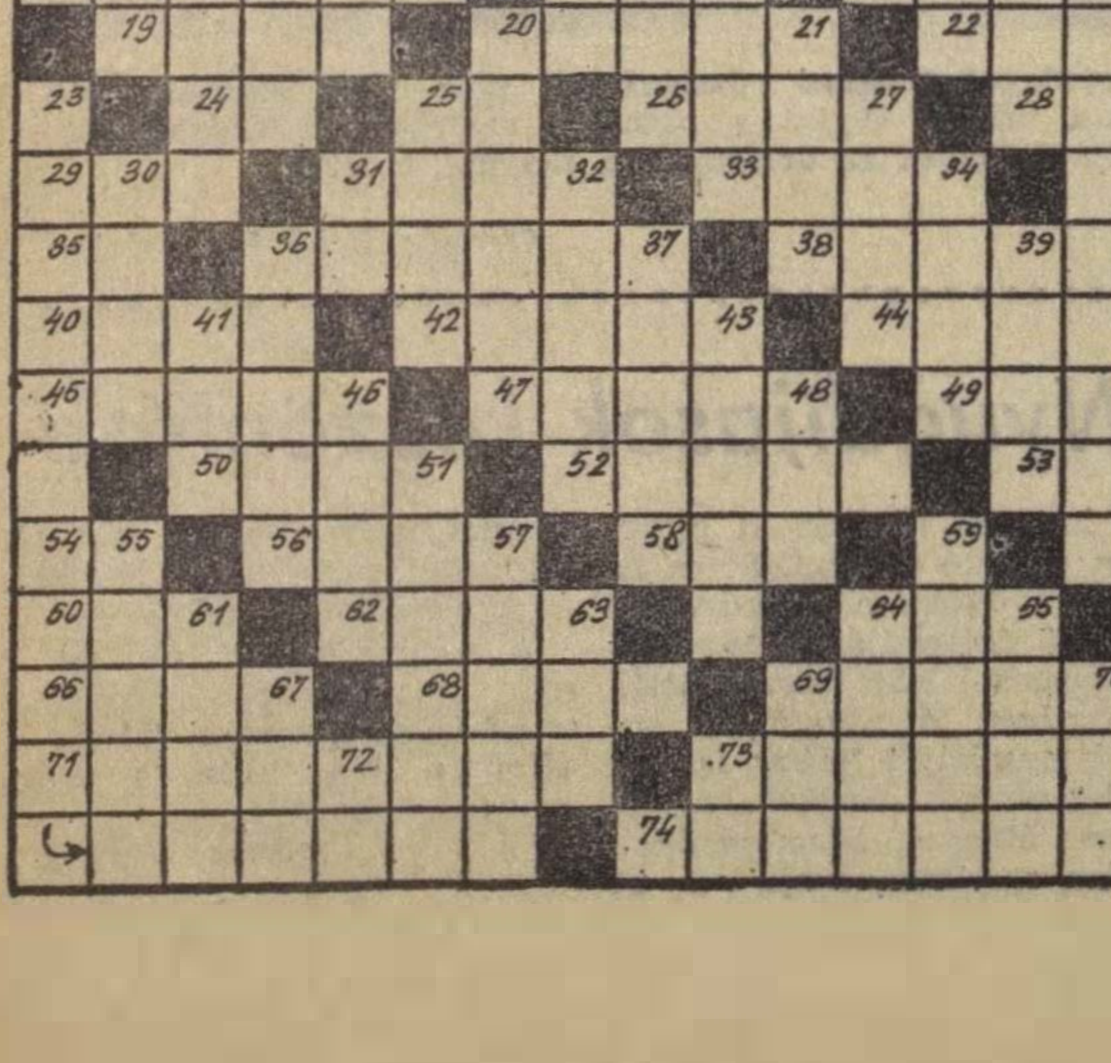
A műsor után a Vöröskereszt alapszervezete vacsorán látta vendégül a vendégeket.

Kiss Lajosné,
Debrecen

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1: 1967 elején kerül rá sor. 13. Nem tiszta. 14. Jugoszláv folyó (ék. csere). 15. Utánoz. 16. Testnevelési és Sporttanács. 18. Ez a táncmulatság. 19. Az ételízesítőt. 20. Férfi szólam. 22. Folyó Jugoszláviában. 24. Hangtalanul tud. 25. Mai nap. 26. A hellén időkig fontos babilon város. 28. Kettősbetű 29. Becézett női név. 31. Kérdőszó. 33. Elektróda. 35. Rádium vegyjele. 36. Az Erinnyszek egyike. akinek nincs nyugta. 38. Felett ellentéte. 40. Csöves virágú fűszer és gyógynövény. 42. Zala megyei község. 44. Eszme, gondolat (ék. fel) 45. Az ókori Róma nyelve. 47. Hegység Csehszlovákiában. 49 Latin művészet. 50. A Tiberis mellékfolyója. 52. Melltű, ékszer. régen. 53. Rövidítés cégneveknél 54. Tér szélei. 56. Görög nyolc 58. Át, mint postai szakszó. 60. Római 3. 62. . . .tika, küzdés, sportolás. 64. Híres moszkvai áruház. 66 Sémi istenség. 68. Nem ezen. 69. Majdnem kirívó! 71. Magába foglal. latinul. 73. Az egyiptomi alkirály címe volt. 74. Török közigazgatási kerület.

Függőleges: 1. A dohányos igéje. 2. Scipió itt verte meg Hannibált 202-ben. 3. Első pillantásra (latin). 4. A vízszintes 33 ellentéte. 5. Vissza: összetartozó. 6 Gyászol a végén. 7. Kimondott betű. 8. Bráhmával és Sívával a brahmanista háromságot alkotja. 9. Kettős mássalhangzó. 10. Vajon ez? 11. Szent és sérthetetlen. 12. Község Vas megyében. 16. Személyes névmás. 17. Mózes öt könyvének elnevezése 20. Nem egyszínűt. 21. Régi germán rovásírás. 23. Szakszervezeti középszerv. 25. Kettős kérdőszó. 27. Bacilusféle. 30. Gyöngyölegsúly 31. 1050 római számmal. 32. Híres olasz tűzhányón. 34. Dajka. 36. Ilyen savakból épülnek fel a fehérjék. 37. Latin nyolcad. 39 Latin harmad. 41. Hegység Görögországban (Katavotre). 43. Régi orosz hosszmérték 0,7112 m. 46. Lázadás Konstantinápolyban 532-ben. 48. Az erdő lakója. 51. Kanadai város (ék fel.) 55. Repedező jég. 57. Vissza: a folyó sekélyes helye. 59. Gagarin keresztneve. 61. Tavi keverve 63 Szélhárfa. 64. Fiatal kecske. 65. Alkotása. kissé régiesen. 67. Bibliai alak. 69 Káposztaféle. 70. Magot szór. 72. Hangtalanul les. 73. Kérdőszó.



Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 23. Beküldési határidő: 1967. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szocialista demokrácia további fejlődése.

Könyvet nyertek: Czékus Tamás váltókezelő Bükkösd állomás Horváth Margit, Nagykanizsa I. Bolgár hadsereg u. 7/a. II. lépcsőház IV. 1. Dr. Keresztes István. Bp. XIII. Béke út 142. Honti Attila Bp VII. Dob utca 75. III. 8. Szabó József ellenőr, Eger. Jankovics u. 3.

PÁLYÁZAT

A Munka szerkesztő bizottsága abból a célból, hogy a hasznos kezdeményezések terjesztésével elősegítse a gyakorlati tevékenységet,

Megoldottuk . . .

címmel pályázatot hirdet.

A pályázatban egy-egy feladat, probléma megoldásáról kell beszámolni, amelynek a feltételei nem voltak eleve adottak. *(A pályaművek szólhatnak bizonyos intézmények, berendezések — például orvosi rendelő, szellőző berendezés, klubszoba stb. létesítéséről, vagy egyes emberek anyagi, társadalmi, jogi, szociális problémájának a megoldásáról, egy vitás ügy stb. rendezéséről.)* Egyetlen követelmény, hogy a dolgozatból világosan kiderüljön: mit tettek az eljáró szakszervezeti szervek, szakszervezeti tisztségviselők, illetve a tagok? Az esetleg szükséges eszközöket miként teremtették meg?

Nem követelmény, de növeli a beküldött pályázat értékét, ha a pályázó az eset tanulságai alapján közérdekű intézkedésre hívja fel a figyelmet.

A dolgozat terjedelme 100—200 sor lehet.
Beküldési határidő: *1967. február 1.*

(Cím: Munka szerkesztősége, Budapest V., Dózsa György út 84/b.)

A legjobb pályaműveket lapunk márciusi számától kezdődően közöljük — ekkor számolunk be a pályázat eredményéről, a nyertesekről is.

I. díj: külföldi út.
II. díj: 2 hetes (esetleg családos) üdülés.
III. díj: kiskönyvtár.

A MUNKA szerkesztő bizottsága

A HIVATALOS LAPBÓL

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

48. számból: 126 670/1966. I/2.B. A gépjárművezetők elszámolásáról szóló utasítás kiegészítése.

123 100/1966. I/3. C. A MÁV rendelőintézetek szervezeti és működési szabályzata

49. számból: 126 451/1966. I 4. Államvasúti dolgozók ruhatérítése.

127 868 1966. I/3 D. Megyei és járási tanácstagok bérletjegyének 1967. évre történő meghosszabbítása.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc. Hatvan: Czeglédi Sándor. Kiss Lajosné. Debrecen; Bakó János, Budavári Sándor, Miskolc; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Molnár Árpád. Bp. Ferencváros; Dancs József. Bognár Károly. Tapolca: Vas István. Rákosrendező: Káprai László, Keszthely: Boklizsár Gyula, Békéscsaba: Foki István. Budapest: Barsi István. Veresegyháza, Cserháti József. Szeged: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk

Gárdonyi Géza. Kaposvár: Foki István, Budapest: T[illegible] László, Kétegyháza: Németh József. Kenyeri. Badics János. Százhalombatta: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vist Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI Benczúr utca 41.
Telefon: városi 229—872
Üzemi: 19—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: 75 015 001—K 98
Szikra Lapnyomda